



UiT

NORGES  
ARKTISKE  
UNIVERSITET

Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging

# Å bygge byen innover

*Lokale forutsetninger i møte med kompakt byutvikling i Alta*

---

**Marie Dølor**

*Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse*

*Mai 2018*





# Sammendrag

Denne masteroppgaven utforsker kompleksiteten i å realisere den dominerende planleggingsdiskursen kompakt byutvikling i møte med casen Alta. Diskursen er et forsøk på å samkjøre økonomisk-, miljømessig-, og sosial bærekraft i planlegging og utvikling, og har blitt fremhevet som den mest hensiktsmessige modellen for bærekraftig utvikling. Alta har, gjennom kommuneplanen og planstrategien, fremmet en visjon om «å bygge byen innover» og således gjøre byen mer kompakt. Samtidig åpnes store boligfelt med eneboligtomter i yttergrensene av byen, noe som motstrider visjonene om en kompakt by. I et teoretisk rammeverk og gjennom dokumentstudier, observasjoner og forskningsintervju har jeg i denne studien belyst noen muligheter og utfordringer Alta har for å realisere en kompakt by.

De lokale forutsetningene, måten man bruker byen på, og levemåten i Alta gjør at kompakt byutvikling kan vise seg å være en urealistisk strategi her. Studien viser også at en tett by nødvendigvis ikke er bærekraftig, og stiller spørsmålsteget ved om kompakt byutvikling og fortetting er en realistisk strategi i små og mellomstore byer. Det bør legges større vekt på de lokale kvalitetene ved byer i en utviklingsprosess, noe diskursen om kompakt byutvikling ikke tar særlig høyde for i dag.



# Forord

Masteroppgaven markerer slutten på to flotte og lærerike år. Jeg «ramlet» over masterstudiet samfunnsplanlegging og kulturforståelse ved en tilfeldighet, men jeg må si jeg traff blink. Endelig fant jeg ut hva jeg ville bli når jeg ble stor!

Jeg vil gi meg selv en klapp på skuldra for å ha kommet i mål med denne berg-og-dalbanen masteroppgaven har vært. Når dette er sagt så er det flere som har bidratt til at vi nå er ved veis ende, og disse fortjener alle en stor takk:

Jeg vil først og fremst få takke min veileder, Torill Nyseth, som aldri gav meg opp. Tusen takk for konstruktive tilbakemeldinger og god støtte gjennom hele prosessen.

Tusen takk til alle mine informanter som stilte velvillig til intervju. Deres innsikt og fortellinger har vært essensielt for oppgaven.

En stor takk rettes også til Alta kommune, avdeling for samfunnsutvikling, for at jeg fikk delta på konferansen og workshopen *Klimavennlig boligbygging i kaldt klima*. Dette viste seg å være svært nyttig for meg. De skal også ha takk for hjelpen med å finne relevant materiale i planarkivet, og for låne av kontor under feltarbeidet.

Takk til HSL-fakultetet for mastergradsstipend.

Takk til den harde kjerne på Lesehuset for alle gode samtaler, kaffepauser, kortspill, diskusjoner og latter. Studietiden ville vært svært ensom og kjedelig uten dere. Og Gromjentan; dere er verdens beste klassevenninner, tusen takk for to fine år sammen.

Mamma og pappa, deres enorme støtte har vært uvurderlig for meg. En særlig takk til pappa for all hjelp og tilbakemeldinger, spesielt i innspurten.

And Ian, my moral support and my life partner. Thank you for dealing with, and without, me through thick and thin.

Marie Dølør

Tromsø 15. mai 2018



# Innholdsfortegnelse

Sammendrag .....	ii
Forord.....	iv
1.0 Introduksjon .....	1
1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål.....	2
1.2.1 Prosessen mot en problemstilling .....	2
1.2.2 Problemstillingen .....	2
1.2.3 Relevans for fagfeltet.....	3
1.3 Oppbygging og avgrensing av studien.....	3
2.0 Casen Alta.....	5
2.1 Alta kommune.....	5
2.2 Alta by.....	6
2.3 Begrepsbruk i studien .....	8
3.0 Metodisk tilnærming.....	9
3.1 Forskningsdesign .....	10
3.1.1 Dokumentstudier.....	10
3.1.2 Kvalitative forskningsintervju .....	14
3.1.3 Deltakende observasjon .....	15
3.2 utfordringer i forskningsarbeidet .....	16
3.3 Ethiske betraktninger .....	18
3.4 Analytisk tilnærming .....	19
3.7 Oppsummering.....	20
4.0 Teoretiske tilnærminger .....	21
4.1 Innledning .....	21
4.2 Det historiske bakteppet.....	21
4.2.1 Nordnorske bystudier.....	23
4.3 Byplanidealer og byplandiskurser.....	24
4.3.1 Byplanleggingsprinsipper fra det industrielle England.....	25
4.3.2 Mot nyere tider.....	27
4.3.3 Planidealer reflektert i norsk lovgivning og planpraksis .....	29
4.4 Spredt eller tett? .....	31
4.4.1 Byspredning .....	31
4.4.2 Miljøpolitikk og bærekraftig utvikling .....	31
4.4.3 Fortetting.....	32
4.5 Kompakt byutvikling .....	34

4.5.1 Nyliberalisme.....	34
4.5.2 Kompakt byutvikling som en dominerende strategi .....	36
4.6 Scott Campbells modell om motstridende hensyn.....	39
4.5 Oppsummering.....	40
5.0 Analyse – del 1.....	43
5.1 Tidlig bebyggelse – fram til 2. verdenskrig.....	43
5.1.1 Næringer i Alta – gruvedrift og skiferdrift .....	44
5.1.2 Moderne tider.....	46
5.2 Gjenreisning og nyreisning .....	46
5.2.1 Krig, evakuering og tilbakeflytting.....	46
5.2.2 Det permanente gjenreisningsarbeidet kommer i gang.....	48
5.2.3 Soneplanen .....	48
5.2.4 Mot et konstruert sentrum.....	51
6.0 Analyse – del 2.....	53
6.1 Mot en kompakt by .....	53
6.1.1. Alta City.....	53
6.1.2 Endringer i planen.....	56
6.2 Å bygge byen innover.....	58
6.2.1 Fortettingsprinsippet kommer inn i planen .....	59
6.2.2 Detaljer i planen .....	61
6.2.3 Bossekop og Elvebakken .....	64
6.3 Dagens realitet .....	65
6.3.1 Fortetting og spredning .....	67
6.3.2 Kollektivtilbud .....	69
6.3.3 Oppsummering av dagens situasjon.....	71
6.4 Veien videre for Alta .....	72
7.0 Kompakt byutvikling i lys av Campbells modell .....	77
7.1 Eiendomskonflikten .....	78
7.2 Ressurskonflikten.....	79
7.3 Utviklingskonflikten .....	81
7.4 Konfliktenes betydning for utvikling i Alta.....	83
8.0 Avslutning.....	85
8.1 Studiens ramme.....	85
8.2 Kompleksiteten i å realisere kompakt byutvikling i Alta .....	86
8.3 Konklusjon og refleksjoner.....	87



Litteraturliste.....	90
Vedlegg 1: Intervjuguide .....	95
Vedlegg 2: Informasjonsskriv .....	98
Vedlegg 3: Samtykkeskjema.....	99



# 1.0 Introduksjon

«Bo på sentrum?! Tror dere virkelig noen vil bo på sentrum?»

Sitatet over er hentet fra et intervju med en informant og beskriver, med få men presise ord, en reaksjon fra innbyggere i forbindelse med reguleringsplanen for Alta sentrum fra 1995. Det var en tid der det å bo på Alta sentrum var helt utenkelig for mange.

Som altaværing har jeg gjennom oppveksten fått et lite bilde av hvordan Alta så ut i etterkrigstiden. Mamma og bestemor har kunnet fortelle meg om barndommen i Bossekop, pappa om hvordan de gikk på ski fra «gamle» sentrum til Elvebakken skole. Felles for disse historiene er hvordan man på den tiden kunne plukke multebær på en myr som lå midt mellom de historiske bygdesentrene Bossekop og Elvebakken. Denne myra har jeg aldri sett, fordi da jeg vokste opp var multebærene blitt erstattet med forretninger, kontorer og kjøpesenter, og var kjent som Alta sentrum. Det kan være enkelt for min generasjon, og senere generasjoner, å ta Alta sentrum for gitt; for oss har bykjernen i Alta alltid vært der, og blir på folkemunne kalt City. Alta sentrum er derimot et relativt nytt sentrum som ble delvis konstruert på 1960-tallet, før det ble planlagt gjennom den første reguleringsplanen i 1967. Med det nye sentrum lokalisert i midten av byen åpnet det seg også en unik måte å bygge byen på; her hadde man en mulighet til å gjøre byen mer kompakt ved å konsentrere veksten innover, noe kommuneplanens samfunnsdel for Alta, *Alta Vil*, av 2015 også har hatt et fokus på (Alta kommune, 2015).

Denne studien har til hensikt å gi et bilde på hvordan en kan planlegge og utvikle byer i et bærekraftig perspektiv i møte med dominerende og førende planidealer. Ved å bruke Alta som case vil jeg belyse de lokale forutsetningene og utfordringene i å benytte generelle byutviklingsideer, og videre hvordan en kan bruke de lokale forutsetningene til å tenke litt utenfor boksen. Er det realistisk å utvikle byer med grunnlag i det hegemoniske idealet om kompakt byutvikling? Kan andre alternativer tas i bruk for å oppnå målet om bærekraftig utvikling? Og hvordan er sammenhengen mellom mål og strategier i kommuneplaner og realiteten?

## 1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

### 1.2.1 Prosessen mot en problemstilling

Jeg dro til Alta for å utføre mine intervju med en meget åpen innstilling. Den røde tråden gjennom alle intervjuene mine omhandler konseptet om kompakt byutvikling. Kompakt byutvikling blir i dag fremmet som den markante modellen for byutvikling, ettersom det søker å balansere økonomisk-, miljømessig- og sosial bærekraft i et fortettingsprinsipp (Hanssen m.fl. , 2015). Bærekraftbegrepet er juridisk forankret i plan- og bygningsloven, og har til hensikt å sikre at planlegging og utbyggingssaker følger rammene for bærekraftig utvikling (Plan- og bygningsloven, 2008). Med utgangspunkt i Altas egne mål og visjoner om fortetting var jeg interessert i å undersøke om denne strategien ble gjennomført i praksis (Alta kommune, 2015; Alta kommune, 2016). I tillegg vurderte jeg en vinkling for å undersøke samspillet mellom politikere, planleggere og utbyggere for å se hvem som har mest innflytelse i planleggingsprosessen og reguleringsarbeidet. Samtidig ønsket jeg å se nærmere på Altas tresenterstruktur med Bossekop, Alta sentrum og Elvebakken, og hvilke utfordringer og eventuelle konflikter som gjør, eller har gjort, seg gjeldende.

### 1.2.2 Problemstillingen

Jeg innså ganske raskt at jeg trengte å avgrense tema for oppgaven, men jeg ønsket samtidig å holde på elementer fra mine alternativ som beskrevet over. Etter en lang samtale og diskusjon med veileder kom vi fram til en problemstilling jeg mener berører et tema innenfor planleggingen som er høyst relevant i dag.

Min oppgave har til hensikt å *beskrive og forklare kompleksiteten i å realisere kompakt byutvikling i en by som Alta.*

Det er to elementer i problemstillingen som kan trekkes fram, og for å svare på problemstillingen vil det være nødvendig å se nærmere på disse tre; i begrepet kompleksitet legger jeg en motvilje til å bygge innover slik man ønsket i planene til Alta. Selv om plankartene kan vise mye areal rundt Alta sentrum til utvikling, er fortetting ikke alltid like enkelt å få til i praksis. Disse områdene inneholder for eksempel både aktivt jordbruk, kulturminner og andre hensynssoner som kan komme i konflikt med fortetting. I tillegg ønsker folk den plassen som en enebolig gir, og ettersom en ikke lengere får bygge eneboliger innenfor

sentrumssonen må en se til utkanten av Alta for å realisere dette. Jeg vil i oppgaven utdype denne kompleksiteten, og svare på hvorfor en kompakt byutviklingsstrategi i Alta kan sies å være kompleks.

Jeg vil også greie ut om kompakt byutviklingsbegrepet, og fordelene og ulempene med en slik utviklingsstrategi. Inntrykket mitt er at planleggere og politikere er ganske begeistret for denne strategien ettersom den blant annet ivaretar bærekraft, fokuserer på kollektivtransport og det grønne skiftet, og opererer med en knutepunktstrategi som knytter dette sammen. Er det egentlig en slik strategi Alta jobber for å etablere? Og er det den mulig å realisere i en mellomstor by som Alta?

### **1.2.3 Relevans for fagfeltet**

Kompakt byutvikling har blitt fremhevet som en hegemonisk diskurs, men har også blitt problematisert ettersom den blant annet ligger forankret i en nyliberalistisk ideologi om en markedsstyrt utvikling (Sager, 2013). Jeg ønsker derfor å belyse denne problematikken gjennom å bruke Alta som case samtidig som jeg ønsker å se på de lokale utfordringene som kan oppstå med en slik utviklingsstrategi. Dette vil utgjøre kjernen i begrepet om kompleksitet i problemstillingen.

Jeg mener denne oppgaven er relevant i et samfunnsplanleggingsperspektiv fordi den vil belyse utfordringene ved å planlegge byer i et samfunn som i stor grad styrt av planidealer på den ene siden og markedskrefter på den andre, og også fordi den vil vise konfliktene planleggere og politikere står overfor i forhold til å planlegge bærekraftig, i forhold til å planlegge til det beste for samfunnet og med å forholde seg til innbyggere og utbyggere.

## **1.3 Oppbygging og avgrensing av studien**

Det er mye som kan fortelles om og inkluderes i en slik studie, og med Alta by som case. Altas historie inkluderer mange interessante beretninger som dessverre ikke har fått viet plass i denne studien. Jeg har valgt å fokusere på Alta som by og fremtreden av Alta sentrum i et byutviklingsperspektiv. Jeg har bevisst unnlatt å nevnte enkelte kulturelle trekk, for eksempel «de tre stammers møte» mellom samer, kvener og nordmenn (Nielsen, 1990), og

læstadianismens betydning for Altas videre historie (Nielsen, 1995). Slike historiske beretninger er svært interessante i seg selv, men har liten relevans for temaet jeg har valgt.

Denne studien er delt inn i åtte kapitler. **Innledningsvis** har jeg presentert temaet for studien og problemstillingen den har til hensikt å belyse. **Kapittel 2** er et bakgrunnskapittel for casen Alta. Her vil leseren få et bilde på beliggenhet og generelle utviklingstrekk for Alta i møte med den videre studien. **Kapittel 3** viser den metodiske tilnærmingen som er benyttet for å innhente empiri. Dette kapitlet vil også vise hvordan jeg har bearbeidet datamaterialet, for å videre kunne besvare problemstillingen min. **Kapittel 4** gir en oversikt over det teoretiske rammeverket jeg har anvendt for å kunne utføre en analyse av det empiriske materialet. Kapitlet starter med et historisk bakteppe for byplan- og utviklingsidealer, og endringer over tid. Videre viser kapitlet hvordan bærekraftbegrepet ble innlemmet i byplandiskurser (WCED, 1987), og hvilke føringer dette ga for videre byplanlegging. Dette legger grunnlaget for hovedteorien, kompakt byutvikling, og hvordan denne kan anees å være forankret i en nyliberalistisk ideologi (Sager, 2015). Avslutningsvis vil kapitlet presentere analysemodellen som blir benyttet i studien (Campbell, 1996). **Kapittel 5** er første del av studiens analyse. I denne delen legges grunnlaget for å besvare problemstillingen ved å løfte fram den historiske konteksten i casen fram til ideen om fortetting blir en realitet. **Kapittel 6** er studiens andre analysekapittel. Her blir problemstillingen besvart ved hjelp av det empiriske og teoretiske rammeverket. I **kapittel 7** benyttes analysemodellen for å illustrere kompleksiteten i planlegging med bærekraft som mål. **Kapittel 8** er studiens avslutning der hovedfunnene fra analysen blir presentert, og studien oppsummeres, konkluderes og reflekteres.



Vest for Alta by ligger store fjellområder, og østover strekker Finnmarksvidda seg ut. Altaelva, som munner ut ved Elvebakken, renner sørover fra Kautokeino og er en av mange daler og vassdrag i området (Askheim, 2018). Området har et gunstig og kontinentalt klima der det er relativt tørt og varmt om sommeren og kaldt om vinteren. Alta by ligger også godt skjermet for de kraftigste vindforholdene som ofte kan prege mer kystnære strøk.

Alta kommune er den mest folkerike kommunen i Finnmark, med rett i overkant av 20 500 innbyggere i 2018 (se tabell 1) og kommunen har vært preget av jevn og til dels sterk vekst siden etterkrigstiden (Askheim, 2018).

	<b>1968</b>	<b>1978</b>	<b>1988</b>	<b>1998</b>	<b>2008</b>	<b>2018</b>
<b>Alta kommune</b>	10 547	12 792	14 367	16 537	18 272	20 635

Tabell 1: Folkemengde og endringer, etter region, statistikkvariabel og år<sup>2</sup>

Tabell 1 viser denne befolkningsveksten fra 1968 og fram til 2018. Tallene fra 2018 er ufullstendige ettersom de kun er gjeldende fram til mai måned dette året. De gir likevel en indikasjon på at befolkningsveksten ikke har stagnert i løpet av de siste femti årene. Kommunen forventer en årlig befolkningsvekst på rundt én prosent, og tabellen viser grunnlaget for denne forventningen (Alta kommune, 2015).

## 2.2 Alta by

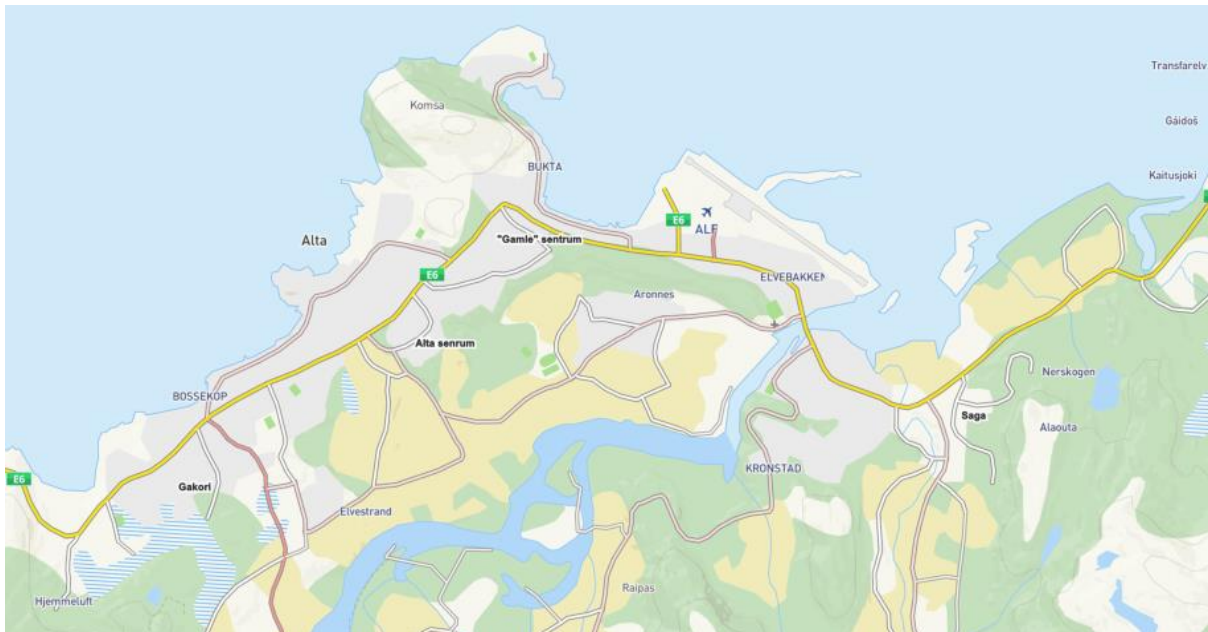
I år 2000 bestemte kommunestyret at Alta tettsted skulle bruke betegnelsen by (Eikeset, 2003). Byen strekker seg fra Hjemmeluft i vest til Transfarelv i øst, bundet sammen av Alta sentrum (se figur 2). Landskapet i byen er relativt flatt og lett tilgjengelig, kun avbrutt av Komsafjellet i nord. Fra Alta sentrum og ned mot Altaelva heller landskapet litt, men det flate området rundt elva har gode forutsetninger for landbruk (se figur 2, landbruksområder markert i gult). Det nevnte Komsafjellet er i arealplanen avsatt som kulturminne (se figur 10 i kapittel 6), etter funn av opptil 10 000 år gamle bosettinger (Askheim, 2018). Fjellet er likevel et yndig og godt brukt

<sup>2</sup> Statistikk hentet fra Statistisk sentralbyrå:

<https://www.ssb.no/statbank/table/06913/tableViewLayout1/?rxid=2f8b0a82-7534-4f00-b6e7-38116a1dc258>  
den 11.05.2018. Med forbehold om endringer i tall fra 2018.



turområde for lokalbefolkningen. I Hjemmeluft finner vi et annet kulturminneområde; det store helleristningsfeltet. Her ligger omtrent 3000 helleristninger, der de eldste er over 6000 år gamle. Helleristningene er oppført i UNESCOs liste over verdens kultur- og naturarv og er en stor turistattraksjon i Alta (Askheim, 2018). Slike kulturminner forteller oss at det har vært menneskelig aktivitet i Altafjorden i årtusener.



Figur 2: Kartutsnitt av Alta by med stedsnavn som nevnes i studien. Laget og hentet fra: <https://www.geodata.alta.no/#>

Kartutsnittet over viser Alta by med de ulike bostedsnavnene som nevnes videre i denne studien. En bør særlig bemerke de tidligere tettstedene Bossekop, Elvebakken og Bukta, som i historiens løp har vokst sammen til Alta tettsted. En grundigere beskrivelse av denne prosessen blir belyst i kapittel 5. Andre stedsnavn som bør bemerkes er de to sentrumsområdene Alta sentrum og «gamle» sentrum. «Gamle» sentrum er et resultat av Erik Lorange's soneplan for Alta i etterkrigstiden, og hadde til hensikt å samle alle offentlige funksjoner midt mellom Bossekop og Elvebakken i et forsøk på å samle tettstedet i større grad (Eikeset, 1998). Alta sentrum er i dag hovedsenteret i Alta og kom på 1960-tallet som en videreutvikling av Lorange's ideer, men med et større fokus på å etablere et handelssentrum. Denne prosessen vil også bli grundigere utredet i kapittel 5. Det siste området som bør nevnes er Saga. Saga er et relativt nytt boligområde i utkanten av kjernen i Alta, og den sterke utbyggingen av spesielt eneboliger i dette området var et av utgangspunktene for min interesse for temaet i denne studien.

## 2.3 Begrepsbruk i studien

Avslutningsvis vil jeg presisere og avklare to lokale begrep og benevnelser som blir brukt i denne studien. For utenforstående kan det være nyttig å vite at dersom en oppholder seg i sentrumsområdet i Alta, er man «på sentrum» og ikke «i sentrum». Hvorfor dette er tilfelle er noe usikkert, men jeg har benyttet meg av den lokale omtalen i det videre arbeidet. Omtalen kan ha en sammenheng med at «gamle» sentrum befinner seg på toppen av en bakke, også kalt Buktabakken. Videre kan det ha en sammenheng med det neste begrepet; «City». «City»-begrepet ble brukt om Alta sentrum allerede fra 1960-tallet, og er i dag også en mer folkelig benevnelse av Alta sentrum (Eikeset, 2003). Også i bruken av dette begrepet heter det at en er «på City». Ettersom den offisielle betegnelsen er Alta sentrum, har også jeg omtalt det som Alta sentrum videre i studien. Unntakene har vært i sitater fra informanter som bruker betegnelsen «City», og i avsnittet som omhandler etableringen av Alta sentrum i kapittel 6.

### 3.0 Metodisk tilnærming

I dette kapitlet vil jeg redegjøre for den metodiske hovedtilnærming oppgaven bygger på. Forskningsprosessen har hatt karakter av en «systematisk produksjon av ny kunnskap» (Kvale, 1997: 53), der problemstillingen er blitt tydeligere og mer presis underveis, i møte med case, faglige perspektiver og vitenskapsteoretiske betraktninger. Problemstillingen var med andre ord ikke helt definert før mitt første møte med Alta som case. Valg av tema; kompakt byutvikling og valget av case; Alta, ble imidlertid bestemt tidlig i prosessen. For å starte arbeidet med å tydeliggjøre problemstillingen startet jeg med å lese kommuneplanens samfunnsdel for Alta kommune. Hensikten var å identifisere hvilke mål kommunen hadde satt seg når det gjelder den videre utviklingen av kommunen og for byen Alta spesielt. Og dernest hvordan eventuelle utfordringer ble tematisert. Dette hjalp meg i prosessen med å komme fram til en operasjonaliserbar problemstilling, og videre til å vurdere de områdene jeg ønsket et dypere innblikk i. Som nevnt innledningsvis jobber Alta med en fortettingsstrategi, og jeg identifiserte i kommuneplanens samfunnsdel, *Alta Vil*, flere mål som er i nært samsvar med en kompakt byutviklingstenkning, for eksempel knutepunktstrategi, høyere arealutnyttelse og en levende by (Alta kommune, 2015). Jeg ble derfor interessert i å tilegne meg en mer inngående forståelse av hvordan kommunen tenker og planlegger for å realisere en slik strategi. Samtidig visste jeg at det har blitt åpnet, og fremdeles åpnes opp, store boligfelt i utkanten av byen med plass til eneboliger. Hvordan kan en aktivt benytte en fortettingsstrategi samtidig som en åpner opp for det motsatte – en spredning av byen med flere eneboliger utenfor tettstedsgrensene? Hva ligger bak slike beslutninger? Dette var spørsmål jeg ønsket å få svar på, og med disse spørsmålene i bakhånd utarbeidet jeg min forskningsstrategi.

Ved å intervjuer nøkkelinformanter, det vil si personer i sentrale posisjoner når det gjelder byutvikling og byplanlegging i Alta, ville jeg kunne avdekke spesifikke utfordringer i planleggingsprosessen, ulike rasjonaliteter i utviklingen og visjoner for Alta. I tillegg tilbrakte jeg fem dager på rådhuset i Alta i februar 2018, der jeg fikk delta på konferansen *Klimavennlig boligbygging i kaldt klima*, som pågikk over to dager, og den tilhørende workshopen til Alta kommune der temaene som ble gjennomgått på konferansen ble satt i et lokalt perspektiv. De neste tre dagene ble tilbrakt i planarkivet til Alta kommune der jeg gikk igjennom tidligere planer med tilhørende dokumenter. Jeg utførte dette feltarbeidet for å supplere intervjuene, som var min primære forskningsmetode, og for å supplere den planhistoriske delen til studien min.

I det videre vil jeg mer inngående presentere metodene valgt for å hente inn nødvendige data for å belyse problemstillingen min, de utfordringene jeg har hatt i forskningsarbeidet, og noen etiske refleksjoner, før jeg avslutningsvis vil redegjøre for den analytiske metodetilnærmingen i studien.

### **3.1 Forskningsdesign**

Denne studien har som formål å diskutere utfordringene med å følge en hegemonisk diskurs om fortetting i en by som Alta. Jeg har innledningsvis forsøkt å presentere Alta som by i et arktisk område, og å sette søkelys på noen av de lokale forutsetningene for byutvikling i Alta; en relativt liten by i nasjonal sammenheng, men samtidig den største byen i Finnmark og med stor befolkningsvekst sammenlignet med byene og bygdene rundt (Askheim, 2018). Jeg ønsker med denne studien å belyse utfordringene Alta står ovenfor ved å anlegge en fortettingsstrategi som har til hensikt å bygge byen innover. Som en del av rammen for å forstå disse strategiene har jeg også analysert kommunens byutviklingsstrategier i et historisk perspektiv. Jeg har sett nærmere på hvordan planene har vært inspirert og påvirket av planidealer som har vært rådende i ulike perioder, hvordan disse har endret seg over tid, og som igjen har påvirket planene for Alta sentrum.

Med bakgrunn i studiens problemstilling, *beskriv og forklar utfordringene med å realisere kompakt byutvikling i en by som Alta*, så jeg det som mest hensiktsmessig å benytte meg av en kvalitativ tilnærming ved bruk av dokumentstudier, forskningsintervju og observasjoner. Dette fordi jeg var interessert i å utrede *hvordan* en utvikler byen, hvilke kvaliteter som legges til grunn og hvordan konflikter og utfordringer gjør seg gjeldende. For å tilegne seg slik kunnskap, kreves en mer dypgående og nyansert forskningsstrategi enn statistikk, spørreskjema og tall som kvantitativ forskning baserer seg på (Brinkmann og Tanggaard, 2012). De ulike metodiske inntakene vil bli presentert i de følgende avsnittene.

#### **3.1.1 Dokumentstudier**

Kennet Lynggaard (2012) forklarer at en dokumentanalyse kan brukes blant annet til å avdekke prosesser i fastsettelse av en politisk dagsorden og forandringer aktører tillegger politiske og sosiale fenomener, og vil ofte fokusere på utvikling innenfor en gitt tidsperiode for å identifisere forandringer eller stabilitet innenfor et forskningsfelt (Lynggaard, 2012). I og med

at denne studien tar for seg Altas utvikling over tid, har jeg benyttet meg av ulike dokument for å identifisere slike forandringer i planidealene. Ved å studere eldre reguleringsplaner for sentrum, og de tilhørende saksdokumentene, har jeg fått et innblikk i hvordan de politiske føringene gjenspeiler seg i utviklingsprosessen. I tillegg har jeg kunnet identifisere de motstridende hensynene i forbindelse med Alta sentrum spesielt.

Som nevnt begynte prosessen mot en problemstilling ved å identifisere Alta kommunes egne mål for byutvikling gjennom å lese kommuneplanens samfunnsdel, *Alta Vil*. Samfunnsdelen er gjeldende i 12 år fram i tid, og den strekker seg fra 2015 til 2027. Kommuneplanen vektlegger bærekraftig utvikling ettersom dette begrepet er forankret i plan- og bygningsloven (Plan- og bygningsloven, 2008: §1-1). Planen bygger på en årlig vekst på én prosent i folketall og målet for kommunen er å legge til rette for denne veksten på en bærekraftig måte (Alta kommune, 2015). Fortettingsstrategien ble valgt for Alta by for å utnytte arealet til vekst, og samfunnsdelen påpeker at det bør «vektlegges en arealutvikling som bygger opp under sentrum som urban kjerne i Alta. Bossekop og Elvebakken må utvikles som bydelssentrum med sine særegenheter» (Alta kommune, 2015: 10). I samfunnsdelens kapittel 6 utredes mål og strategier for kommunen og byen, fordelt på fire satsingsområder; kunnskap og kompetanse, næringsutvikling og nyskaping, trivsel og livskvalitet, og attraktivt regionsenter i utvikling (Alta kommune, 2015: 27-32). Spesielt interessant for min studie er mål 18 og 19 innenfor det siste satsingsområdet, presentert i tabellen på neste side.

Mål	Strategi
18. Alta vil være en bærekraftig og attraktiv kommune og by som ivaretar utbyggingsbehov, landbruksverdier, folkehelse og infrastruktur.	<p><b>a. Planlegge for 1% årlig vekst og prioritere fortetting og effektiv arealutnytting i utvalgte områder, med høyest utnytting i og ved sentrum.</b></p> <p>b. Bevare Altas grønne preg og verne om viktig furuskog, grønnsstruktur og kjerneområder for landbruk (dyrka og dyrkbar mark).</p> <p>c. Arbeide for god tilstand på teknisk infrastruktur i hele kommunen</p>
19. Alta vil ha styrket sentrum med urbane kvaliteter som bidrar til økt attraktivitet og bolyst	<p><b>a. Forsterke Alta sentrum som boligområde med varierte leilighetstyper, god byggeskikk og attraktive uterom.</b></p> <p>b. Arbeide for styrket handel i Alta gjennom konsentrering av detaljvarehandel i sentrum og tilrettelegging for festivaler og arrangementer.</p> <p>c. Prioriterte sentrumsområder ved lokalisering av offentlige kontorarbeidsplasser og institusjoner.</p> <p><b>d. Videreutvikle Bossekop og Elvebakken som bydelssentrum, samt naturlig sentrum i distriktet, med bl.a. økt bokvalitet, gode uterom og fokus på stedenes historie.</b></p>

Tabell 2: Mål og strategier i Alta Vil (Alta kommune, 2015: 32). Forfatterens egne uthevinger.

De uthevede delene i tabell 2 er de strategiene jeg fant mest interessante og ønsket å utforske nærmere. Det å fokusere på høyest arealutnyttelse i og ved sentrum, forsterke sentrum som boligområde, og å videreutvikle Bossekop og Elvebakken som bydelssentrum med fokus på stedenes historie kan fortolkes som tydelige fortettingsstrategier. Samtidig har en et ønske om å ivareta særpreget ved Alta. Jeg ønsket å undersøke hvordan kommunen arbeidet med dette i dag, tre år etter at samfunnsdelen ble vedtatt, og hvilke visjoner kommunen har for Alta by i fremtiden.

I tillegg til kommuneplanens samfunnsdel benyttet jeg meg av Alta kommunes kommunale planstrategi. I henhold til plan- og bygningsloven (2008) skal kommunestyret «minst én gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi» (Plan- og bygningsloven, 2008: §10-1). Etter kommunevalget i 2015 utarbeidet Alta kommune planstrategien for perioden 2016-2019 med formål om å «klargjøre hvilke planoppgaver kommunen bør starte opp eller videreføre for en ønsket utvikling i kommunen» (Alta kommune, 2016: 3). Planstrategien «bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorens

virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden» (Plan- og bygningsloven, 2008: §10-1). Ved å benytte den kommunale planstrategien fikk jeg innsyn i hvordan kommunen ønsket å planlegge Alta over en kortere periode enn samfunnsdelen gir, og dermed mer konkrete og spesifikke mål for perioden. Den kommunale planstrategien sier blant annet at «[d]et er et politisk mål å utnytte potensialet som Alta by og Alta sentrum har for å vokse innover» men samtidig fremhever at det

«[d]e siste årene har [...] vært en formidabel utbygging av boliger på østsiden av byen, i boligfeltene i Saga/Nerskogen og Aspemyra. [...] Kommuneplanens arealdel legger opp til at det er ønskelig med økt fortetting med boliger i de tre sentrumsområdene, [Bossekop, Elvebakken og Alta sentrum], men planen sier lite om hvilken type fortetting som er ønskelig og hvor. All fortetting er ikke god fortetting» (Alta kommune, 2016: 19).

Vi kan allerede i planstrategien finne motstridende tendenser i byutviklingen og utfordringer kommunen står overfor i det videre planleggingsarbeidet. Det er uklart om hvilken type fortetting som skal benyttes, og byen sprer seg utover samtidig som målet er å vokse innover. Videre vurderer planstrategien det som nødvendig å «revidere noen deltema i [kommuneplanens arealdel] for å tydeliggjøre Alta kommunes holdning og strategi for langsiktig arealbruk», og blant annet fortetting og kollektivtrafikk blir trukket fram som slike tema (Alta kommune, 2016: 23).

At kommunen selv er klar over slike utfordringer har vært til stor hjelp i min studie ettersom det viser en proaktiv holdning. Samtidig ønsket jeg å problematisere byspredningen i Alta i forhold til fortettingsstrategien de selv har valgt; hvorfor sprer byen seg samtidig som kommunen går aktivt inn for en fortettingsstrategi om å bygge byen innover? For å gjøre en slik problematisering var det viktig å ta et steg tilbake i den historiske byutviklingen av Alta for å finne tendenser og svar på mitt eget spørsmål.

For å kartlegge utviklingen av Alta i et historisk perspektiv tilbrakte jeg i mars 2018 tre dager i Alta kommunes fysiske planarkiv på rådhuset. Sentrumsutviklingen var spesielt interessant for meg ettersom sentrum er et konstruert område fra 1960-tallet. Jeg samlet inn kart fra de ulike reguleringsplanene for Alta sentrum fra 1967 og 1995 med tilhørende saksdokumenter, møtepapirer, klager og høringsinnspill fra ulike interessenter. Det å gå igjennom slike papirer som spenner seg over flere tiår er svært tidkrevende, og sett i ettertid burde jeg hatt mer tid i planarkivet. På grunn av tidsmessige årsaker var dette ikke mulig, men jeg fikk en god generell forståelse av det tidligere arbeidet med Alta sentrum. I tillegg kunne jeg supplere den historiske

beretningen med Jens Nielsen og Kjell Roger Eikesets arbeid i *Altas Historie*, bind 1 - 4, noe som var svært nyttig (Eikeset, 1998; Eikeset, 2003; Nielsen, 1990; Nielsen, 1995).

I tillegg til forskningsintervjuene, som vil bli redegjort for i neste avsnitt, har jeg i denne studien benyttet kommuneplanens arealdel og den gjeldende reguleringsplanen for Alta sentrum for å tydeliggjøre områdene som blir nevnt i studien. Disse er hentet fra Alta kommunes nettsider.

### **3.1.2 Kvalitative forskningsintervju**

For å oppnå en nyansert forståelse av byutvikling i Alta, valgte jeg å benytte meg av semistrukturerte intervju av nøkkelpersoner som en av mine forskningsmetoder. Jeg ønsket å tilegne meg bred kunnskap om Altas utvikling gjennom informantenes egne erfaringer, og intervjuet kan være et godt inntak til å forstå narrative dimensjoner i en slik prosess (Brinkmann og Tanggaard, 2012). Kvale (1997) forklarer at samtaler med informanter «kan bidra til å utvide og endre forskerens forståelse av fenomenene som skal undersøkes» (Kvale, 1997: 57). Mine informanter er aktører som er med på å bidra til, eller har vært en sentral aktør i, byutviklingen av Alta. Jeg ønsket, som nevnt, en bred forståelse av dette arbeidet, og informantene ble valgt på bakgrunn av dette.

Det semistrukturerte intervjuet ble valgt som den mest passende metoden ettersom jeg ønsket informantenes egne narrativ om deres arbeid, og fordi jeg ville gi de muligheten til å belyse tema de selv mente var viktige og som jeg kanskje ikke hadde tenkt på selv (Brinkmann og Tanggaard, 2012). Ved å utarbeide en generell intervjuguide kunne jeg styre samtalen for å dekke noen forhåndsbestemte temaer, samtidig som det åpnet opp for informantenes egne narrativ (se vedlegg 1). Således var intervjuguiden tematisk, ved at jeg sikret at de forhåndsbestemte temaene ble dekket, og dynamisk, ettersom den åpnet opp for informantenes egne fortellinger og fagfelt, og kunne stille oppfølgingsspørsmål på bakgrunn av dette (Brinkmann og Tanggaard, 2012). Intervjuguiden var todelt med tema som forholdt seg til dagens utvikling og utfordringer i del 1, og tema for å få en forståelse av det tidligere arbeidet i del 2.

Det kan være vanskelig å vite hvor stort utvalget av informanter bør være til en slik studie (Kvale, 1997). Brinkmann og Tanggaard (2012) påpeker at antallet bør bestemmes i forhold til studiens rammer, varighet og tilgjengelige ressurser, og alt fra 3 til 20 informanter er vanlig (Brinkmann og Tanggaard, 2012: 20-21). Av hensyn til tid, tilgjengelighet og bruk av



kombinasjonen dokumentstudier, intervju og observasjon, valgte jeg ut seks informanter til intervju. Fem av disse ble valgt tidlig i prosessen på bakgrunn av deres stilling eller tidligere stilling, mens den siste (tidligere planlegger 2) var et resultat av snøballmetoden fordi jeg ble tipset om denne informanten fra de andre. De fem første ble kontaktet på epost med forespørsel om deltakelse til intervju, med vedlagt informasjonsskriv (se vedlegg 2). Tidligere planlegger 2 ble kontaktet ansikt-til-ansikt, før eposten med informasjonsskrivet ble sendt.

Fordi jeg ønsket en bred forståelse av utviklingsarbeidet i Alta, ble følgende informanter valgt:

- Planlegger 1
- Planlegger 2
- Kommunepolitiker
- Tidligere planlegger 1
- Tidligere planlegger 2
- En eiendomsutvikler og forretningsdrivende i Alta

I forkant av intervjuene, skrev informantene under på et samtykkeskjema (se vedlegg 3). Jeg presiserer i skjemaet at om deres stilling, eller tidligere stilling, var sentral for oppgaven, ville den mest sannsynlig bli nevnt. Jeg fant det derimot ikke hensiktsmessig for studien å utdype deres stilling noe videre utover slik det er listet ovenfor, og valgte derfor å bevare informantenes konfidensialitet (Kvale, 1997).

### **3.1.3 Deltakende observasjon**

Ved å bruke observasjon som metode kan forskeren analysere hvordan mennesker handler i ulike situasjoner, og hvordan samhandlingen foregår mellom mennesker og mellom mennesket og deres omgivelser (Bryman, 2012). Observasjonsmetoden kan være aktiv eller passiv, alt ettersom hva studien krever. Ved å være en mer passiv observatør kan forskeren studere menneskers samhandling mellom hverandre, og med omgivelsene og situasjonen, uten å være et forstyrrende element. En kan derimot aldri forholde seg helt passiv som observatør fordi forskeren ofte er en utenforstående som har bedt om tilgang til situasjonen (Bryman, 2012). Den aktive observatøren kan bidra til å skape debatt ved å stille spørsmål omkring situasjonen. Fordelen med aktiv observasjon er at en kan komme nærmere forståelsen av situasjonen ved å delta, og bygge opp kredibilitet, aksept og innpass i situasjonen (Bryman, 2012). Samtidig kan forskeren komme for nær og bli for deltakende, og slik sett glemme at en er i en

observasjonsrolle (Bryman, 2012). Jeg har forsøkt å være dette bevisst under mine observasjoner.

I mars 2018 tilbrakte jeg fem dager på rådhuset i Alta. Alta kommune inviterte meg til å delta i konferansen *Klimavennlig boligplanlegging i kaldt klima* som pågikk over to dager, og den tilhørende workshopen til Alta kommune der temaene som ble gjennomgått på konferansen ble satt inn i et lokalt perspektiv. Som deltaker på konferansen forholdt jeg meg som en mer passiv observatør, og lyttet til de ulike presentasjonene og spørsmålene som ble stilt. Konferansen omhandlet i stor grad ulike klimatilpassinger i selve boligbyggingen, som passivhus, alternative energikilder og klimavennlig bygningsmateriale. Det var et relativt stort engasjement for å jobbe for mer klimavennlige løsninger som kan benyttes i arktisk klima, og jeg fikk et innblikk i hvordan det snakkes om mulighetene for bærekraftig utvikling og klimavennlig boligbygging. Under workshopen var jeg en mer aktiv deltaker. Målet med workshopen var å analysere fire fremtidige boligfelt i Alta by som muligens kunne benyttes til strengere krav for klimavennlig boligbygging. Vi diskuterte de positive og negative aspektene ved å bygge ut hvert av feltene, med tanke på naturinngrep, nærhet til sentrum, attraktivitet og kvalitet. Jeg fikk god innsikt i de brede diskursene, utfordringene og konfliktene det snakkes om i et perspektiv på bærekraftig planlegging i Alta kommune. Denne observasjonssituasjonen har vært svært lærerik og verdifull for min studie. De neste tre dagene ble tilbrakt i planarkivet til Alta kommune der jeg gikk igjennom tidligere planer med tilhørende dokumenter. Jeg fikk låne et kontor på rådhuset hos avdeling for samfunnsutvikling, og hadde gode samtaler med de ansatte om de ulike planene. Arkivet i seg selv vil jeg karakterisere som litt uoversiktlig, spesielt delen som inneholdt de eldre planene og dokumentene. Vi brukte en time for å finne fram til relevant materiale, en av planene var ikke å finne, og noen dokumenter hadde blitt arkivert i feil eske.

### **3.2 Utfordringer i forskningsarbeidet**

Styrken ved mitt valg av metode er at jeg har fått et nyansert bilde av planleggingen av Alta ved å kombinere dokumentstudier, observasjoner og intervju av personer fra både politikken, administrasjonen og privat utbygger. Det er også en styrke i å intervju personer med litt tyngde innenfor mitt studiefelt, de er kjent med ulike planleggingsdiskurser, og de holder en god flyt gjennom intervjuene. Det ligger også en styrke i at jeg er fra Alta selv, og har da lettere for å skaffe meg oversikt og holde følge når mine informanter beskriver ulike deler av Alta. Jeg kan

også til dels huske tilbake til hvordan Alta så ut for 10-15 år siden, og det tror jeg også informantene mine har satt pris på ettersom de har spurt meg i intervjuene om jeg husker hvordan sentrum så ut da, om jeg husker ulike utbyggingssaker og så videre. Ettersom Alta er en relativt liten, eller middels stor by, har det vært enkelt å komme i kontakt med mine informanter. De vet alle hvem jeg er fordi de kjenner til min far, min mor eller mine besteforeldre.

Samtidig har det også vært en utfordring i å forske på eget hjemsted. Både jeg og informantene har i noen tilfeller tatt for gitt at jeg kjenner byen godt, og dette kan ha fått følger på hvordan jeg har tilnærmet meg enkelte tema og spørsmål, og de notatene jeg har gjort i forhold til beliggenheter. Pål Repstad (1993) poengterer at det kan være problematisk å forske i eget samfunn eller intervju aktører man kjenner. En kan miste den akademiske distansen fra feltet, og en kan ha personlige interesser for feltet som kan komme i konflikt med situasjonen en forsker på (Repstad, 1993). Dersom forskeren derimot klarer å balansere den akademiske distansen, og god innsikt i og kjennskap til feltet, kan det å forske i eget samfunn være svært fruktbart (Repstad, 1993). Det har ikke alltid vært enkelt å opprettholde denne balansen, men jeg har forsøkt å være den bevisst. Det å kjenne byen som innbygger og det å kjenne byen som planlegger kan være to vidt forskjellige inntak. Som innbygger ser en gjerne kun sluttresultatet av et utviklingsprosjekt, så fremt en ikke er nabo, og selve prosessen er derfor ukjent for mange, inkludert meg selv. Det har derfor vært en utfordring for meg å se forbi min subjektivitet og tattforgheter, men jeg har forsøkt å være bevisst på dette under mitt arbeid.

Jeg utførte mine intervju tidlig i masteroppgaveprosessen, og hadde ikke kommet ordentlig i gang med teorigjennomgang. Dette kan ha gjort meg for lite oppmerksom på temaer og elementer, og de ulike vinklingene oppgaven kunne fått (Brinkmann og Tanggaard, 2012). Samtidig kan mindre forhåndskunnskaper om forskningsfeltet være gunstig ettersom det kan øke forskerens nøytralitet og objektivitet (Brinkmann og Tanggaard, 2012). Videre argumenterer Brinkmann og Tanggaard (2012) at forskeren aldri opptrer helt nøytral og subjektiv i intervjusituasjoner, men å møte informantene med et åpent sinn kan være en fruktbar innstilling for å følge informantenes egne fortellinger (Brinkmann og Tanggaard, 2012).

En annen utfordring ligger i å intervju offentlige personer ettersom de kan være litt reservert med tanke på hva de kan og ikke kan si. Dette kan gjøre det vanskelig å få konkrete og subjektive svar på spørsmål, men jeg føler i stor grad at spørsmålene jeg stilte var av en slik natur at de kunne svare godt og ærlig på dem.

Under noen av intervjuene mine ble jeg vist plankart og PowerPoint presentasjoner som jeg ikke fikk beskrevet godt nok i mine notater. Da jeg transkriberte disse intervjuene var det en del områder vi snakket om som jeg ble usikker på i ettertid. Dette kan være et resultat av at jeg som forsker i egen hjemby stolte for mye på egen hukommelse og egen kunnskap om Alta til at jeg ikke behøvde å notere ned disse områdene.

På tross av at jeg hadde en godt utformet intervjuguide, fant jeg ut i løpet av intervjuprosessen at noen spørsmål ikke var like relevante som jeg hadde trodd, noen spørsmål fikk jeg svar på av de første informantene, og jeg måtte også legge til noen spørsmål og innspill som ble belyst for meg underveis i prosessen. Dette er en naturlig del av intervjuprosessen, men gjør likevel at man gjør seg opp nye og verdifulle betraktninger underveis. Samtidig så jeg ved gjennomgang av intervjuene i etterkant at jeg kunne fulgt opp enkelte tema og muligens vært mer kritisk i utspørringen.

Avslutningsvis skal det sies at mitt forskningsfelt er ganske bredt og omfangsrikt. På grunn av dette kunne det vært hensiktsmessig med flere informanter. Som jeg har nevnt tidligere har jeg benyttet meg av en kombinasjonsmetode, og på grunn av tidsbegrensninger valgte jeg å avgrense antall informanter til seks med hensyn til etterarbeid av datamaterialet og analyseprosessen som jo også er tidkrevende (Kvale, 1997).

### **3.3 Etiske betraktninger**

Etiske avgjørelser må vurderes igjennom hele forskningsprosjektet, og tilhører ikke en enkelt del av datainnsamlingen (Kvale, 1997). Før informantene ble kontaktet meldte jeg inn og fikk godkjent forskningsprosjektet til Personvernombudet for forskningsdata – Norsk senter for forskningsdata (NSD).

Kvale (1997) beskriver tre etiske regler for forskning på mennesker; informert samtykke, konfidensialitet og konsekvenser (Kvale, 1997). Disse reglene har jeg forsøkt å etterstrebe i min studie. Informantene fikk tilsendt et informasjonsskriv i forkant av intervjuene, og signerte et samtykkeskjema rett før intervjuet (se vedlegg 2 og 3), slik at de var innforstått med oppgavens formål, deres bidrag til studien, og at deltakelse var frivillig. Av hensyn til informantenes konfidensialitet har jeg valgt å anonymisere dem i studien. Det har ikke framkommet sensitive opplysninger i oppgaven slik jeg ser det, men informantenes fulle stilling ble ikke vurdert slik at det var essensielt å nevne i oppgaven. Denne studien har heller

ikke hatt til hensikt å utlevere noen eller sette noen i et dårlig lys, og dette har jeg vært bevisst på i mitt arbeid.

### **3.4 Analytisk tilnærming**

Dette avsnittet har til hensikt å belyse hvordan jeg har bearbeidet datamaterialet mitt for å klargjøre det for analysen. Dette arbeidet startet allerede da jeg gjennomgikk kommuneplanens samfunnsdel for å identifisere ulike mål og strategier for den videre utviklingen av Alta by. Jeg stilte spørsmålsteget ved de klare formeningene om fortetting, samtidig som jeg visste at byen spredte seg utover. Intervjuguiden ble utarbeidet på bakgrunn av disse elementene. Jeg forsøkte å holde et åpent sinn i møte med informantene, slik at de selv kunne belyse denne motsetningen med egne ord.

I bearbeidelsesprosessen av intervjuene fra rådata til datamateriale, organiserte jeg materialet ved å sammenligne transkripsjonene og bryte de ned til mindre deler. Jeg organiserte de i en tabell der jeg samlet informantenes svar på forskningsspørsmålene for å se sammenhengen og eventuelle ulikheter mellom disse. Dermed kunne jeg avdekke motsetninger eller forklaringer på mine spørsmål. I dokumentstudiene undersøkte jeg de tidligere strategiene for utviklingen av Alta by, og forsøkte gjennom saksdokumenter og henvendelser å avdekke motsetninger og konflikter rundt utviklingen av Alta sentrum spesielt. Under observasjonene noterte jeg meg hvordan det snakkes om videre utvikling av Alta by, og hvordan dette gjøres med bærekraftig utvikling i tankene. På denne måten har jeg skaffet meg oversikt over rådata og hvilke meninger og fortellinger som gjør seg gjeldende i utviklingen av Alta.

Gjennom en analysemodell kunne jeg sette sammen mine funn for å belyse kompleksiteten og motstridende hensyn som gjør seg gjeldende i planleggingen og utviklingen av Alta. Her har jeg benyttet meg av Scott Campbells (1996) modell for motstridende hensyn i planlegging, og denne modellen blir nærmere gjennomgått i kapittel 4 og kapittel 7 i denne studien (Campbell, 1996).

### **3.7 Oppsummering**

Dette kapitlet har redegjort for den metodiske tilnærmingen jeg har benyttet meg av for å kunne svare på problemstillingen min. Hensikten har vært å beskrive fremgangsmåten for å anskaffe datamaterialet benyttet i denne studien. Jeg har argumentert hvorfor en kvalitativ metode har vært mest hensiktsmessig for å utrede om kompleksiteten i utviklingen av Alta gjennom forskningsintervju, dokumentstudier og observasjoner. Videre har jeg beskrevet utfordringer jeg har hatt i møte med dette forskningsdesignet og hvordan disse utfordringene kan ha påvirket studien. Jeg har også beskrevet hvordan jeg har håndtert etiske retningslinjer, og hvilke analytiske verktøy jeg har benyttet meg av for å klargjøre datamaterialet for analyse.

Det neste kapitlet vil ta for seg de teoretiske rammeverkene jeg har benyttet for å svare på problemstillingen min i møte med mine empiriske funn.

## 4.0 Teoretiske tilnærminger

### 4.1 Innledning

For å svare på problemstillingen *beskriv og forklar kompleksiteten i å realisere kompakt byutvikling i en by som Alta* er det viktig å presentere noen teoretiske perspektiver på byutvikling både på et generelt grunnlag og lokalt i Alta. Dette kapitlet tar for seg en historisk gjennomgang av planleggingsprinsipper og hvordan disse har lagt føringer for dagens planleggingsidealer. For å identifisere utviklingsdiskursene i Alta vil den første delen i dette kapitlet belyse det historiske bakteppet for planlegging i Alta og i Nord-Norge. Videre vil kapitlet presentere noen generelle byplanleggingsprinsipper slik de har utformet seg over tid for å forklare hvordan utviklingsdiskursene har gjort seg gjeldende og blitt dominerende i planlegging. Ettersom problemstillingen min fokuserer på kompakt byutvikling vil jeg også gjøre rede for essensen i denne diskursen, hvordan diskursen har blitt dominerende i dagens planlegging, og kompleksiteten og utfordringene som kan oppstå med et slikt fortetningsprinsipp. Avslutningsvis vil jeg, gjennom en analysemodell, beskrive hvordan kompleksiteten og utfordringene kan komme til uttrykk i selve planleggingsprosessen og hvordan det kan oppstå konflikt mellom de ulike bærekraftdimensjonene som står sentralt i kompakt byutvikling.

### 4.2 Det historiske bakteppet

Det eksisterer veldig mye litteratur om planlegging og byutvikling, både i et historisk perspektiv og om dagens teoretiske inntak i planlegging. Ettersom denne studien omhandler planleggingen av Alta, har jeg forsøkt å finne litteratur om planlegging og byutvikling som omhandler Alta. Nyere studier om planlegging i Alta er imidlertid fraværende, noe som underbygger relevansen av min studie. Det er derimot skrevet mye om gjenreisningsarbeidet etter andre verdenskrig og soneplanarbeidet i Alta etter krigen. Erik Lorange, reguleringsarkitekten som tegnet soneplanen for Alta, bør nevnes her. Lorange har selv skrevet noen artikler om sitt arbeid i Alta, blant annet bidraget «Planleggingen av Alta» i *Altaboka*

1996 (Lorange, 1996)<sup>3</sup>. I tillegg skrev Lorange, sammen med lektor William Nygaard, en rapport etter regionplanmøtet i Alta 12. – 18. juli 1948, et møte for regionplaninteresserte i gjenreisningsarbeidet. Rapporten ble publisert under navnet *Fra gjenreising til nyreising* i 1950, og viser foredragene som ble holdt under møtet, hvilke temaer som ble prioritert, og hvordan de tenkte omkring gjenreisninga av landsdelen (Nygaard og Lorange, 1950). En mer utfyllende beskrivelse av dette planmøte og arbeidet med gjenreisningen i Alta blir presentert i kapittel 5.

Fylkesreguleringsarkitekten Trond Dancke bør også trekkes fram i forbindelse med gjenreisningsarbeidet. Som tittelen hans tilsier, hadde Dancke ansvaret for reguleringsplaner og stedsplaner over hele Finnmark. Boken *Opp av ruinene* fra 1986 er Danckes beskrivelse av gjenreisningsarbeidet i Finnmark fra 1945 til 1960 og gir leseren god innsikt i hvordan dette arbeidet utspant seg (Dancke, 1986). Danckes arbeid blir også vist til i kapittel 5 i denne studien.

Som nevnt finnes det mye litteratur rundt gjenreisningsarbeidet i Alta og Finnmark, men for å finne mer teoretiske og generelle referanser omkring planleggingsarbeid så langt mot nord, må vi utvide søket og innlemme hele Nord-Norge. En kan ikke snakke om planlegging i Nord-Norge uten å nevne Ottar Brox. Brox har lenge engasjert seg for landsdelens utvikling. Han var sterkt kritisk til Nord-Norgeplanen fra 1952, som hadde til hensikt å omforme landsdelen fra fiskerbondesamfunn til en moderne og industrielt preget region (Falleth, 2017). Brox mente at planen hadde en del utilsiktede konsekvenser (Brox, 1966). Blant annet hevder han at politiske avgjørelser som ble tatt utenfor lokalsamfunnet, kunne resultere i begrensninger på økonomisk utfoldelse ettersom samfunnet kunne bli mer avhengig av avgjørelser de ikke har kontroll over. Brox kritiserte myndighetene for å vise «mangel på vilje til å registrere slike uforutsette konsekvenser, og mangel på evne til å korrigere planene i samsvar med en kontinuerlig analyse av hvordan tiltakene faktisk virker» (Brox, 1966: 7). Intensjonene med Nord-Norgeplanen var å løfte landsdelen opp til et høyere produksjonsnivå på linje med resten av landet, ettersom folk i Nord-Norge i stor grad var sysselsatt i næringer, som jordbruk og fiske, som ga for liten avkastning per sysselsatt (Brox, 1966). Brox satt spørsmålsteget ved myndighetenes analyse av tilstanden i Nord-Norge og om løsningene de presenterte var gode nok. Sagt på en annen måte

---

<sup>3</sup> En annen artikkel, som jeg ikke har fått tilgang på er Lorange, Erik (1948). Alta. Plan for gjenreising etter krigsherjingene i 1945. I: Byggekunst 1948, nr.5, s.61-64; XX. – 1948. Artikkelen er ikke tilgjengelig på internett, og *Arkitektur N*, som tidsskriftet heter i dag, har ikke svart på mine forespørslers om å få artikkelen tilsendt. Med tanke på tid og relevansen i forhold til det Lorange allerede har skrevet, har jeg valgt å utelate artikkelen som referanse.



etterlyste Brox en mer lokalstyrt, bygdeorientert og generativ prosess der lokalsamfunnet selv kunne indentifisere utfordringene, behovene og satsingsområdene sine.

#### **4.2.1 Nordnorske bystudier**

Flere andre har også skrevet om og kritisert denne Nord-Norgesatsingen, især historikere (se blant annet Eriksen m.fl. , 1996). Også annen forskning er blitt gjort av byer i Nord-Norge. Wilhelm Karlsen (2008) drøfter i sin avhandling «den langsiktige kommunale planleggingen i nordnorske byer i et historisk perspektiv», noe han mener har vært relativt fraværende tidligere (Karlsen, 2008: 13). Dette samsvarer med min oppfatning av litteraturen som eksisterer på dette området. Den historiske utviklingen i ulike byer blir gjerne beskrevet i historiebøker men disse vektlegger, som Karlsen påpeker, virkninger av politikk og administrasjon mer enn ideene og verdiene bak (Karlsen, 2008: 12). Karlsen benytter Tromsø og Bodø som primære studieobjekt, men gir også noen eksempler fra mindre byer i landsdelen. Det er den kontinuerlige planprosessen fram til ferdig plan i perioden 1965 til 1990 som er hovedpunkt i Karlsens arbeid, og hans avhandling har vært til stor hjelp i min studie.

Brynhild Granås (2012) benytter analyser fra Kirkenes, Narvik og Kiruna for å studere prosesser der stedsmeninger konstitueres og rekonstitueres, altså hvordan innbyggerne og aktører gjør stedet (Granås, 2012). Min studie fokuserer ikke eksplisitt på stedsidentitet og stedsmeninger, men Granås sitt arbeid er likevel nyttig ettersom den tar for seg hvordan befolkningen ser på sin egen by gjennom endringer i næring og bruken av byen. Særlig Kiruna er interessant i forhold til min studie ettersom byen, med sine rundt 18 000 innbyggere, er på størrelse med Alta, og, etter 2004, begynte prosessen med å flytte byen på grunn av jernutvinning (Granås, 2012: 8, og artikkel 5 s. 3). Kiruna skal altså konstrueres på nytt, og tilhørigheten til den nye byen kan sammenstilles med tilhørigheten til det konstruerte sentrum i Alta som jeg vil komme tilbake til senere. Et interessant aspekt ved innbyggerne i Kiruna er at de er friluftsmennesker som benytter store deler av fritiden sin i naturen og bysenteret blir nedgradert til et instrumentelt sted for å utføre nødvendige, hverdagslige gjøremål; eller som Granås forklarer: «rural longings dominate over urban expectations» (Granås, 2012, artikkel 5, s. 16).

Den eksisterende forskningen om Alta og Nord-Norge er svært sentral i denne studien, men viser også at det er rom for mer forskning på dette feltet. En forståelse av de lokale utfordringene som gjør seg gjeldende ved å forsøke å implementere generelle

utviklingsstrategier i planlegging utgjør en stor del av denne studien. Det kan være vanskelig å komme utenfra med en plan ettersom de lokale forutsetningene og kulturen i lokalsamfunnet vil være ulik fra sted til sted. Derfor er det viktig å gjøre en grundig analyse av stedet, og aller helst inkludere lokalsamfunnet, fra innbyggere til politikere og administrasjon, i byutviklingen for å skape den gode byen for de som skal bo der. I det videre vil jeg redegjøre for hvordan byplanidealer har endret seg over tid, og hvordan innføringen av bygningslovene påvirket disse idealene i byplanleggingen.

### 4.3 Byplanidealer og byplandiskurser

«Termen *byutvikling* brukes både for å karakterisere at byer oppstår og at de faktisk endres over tid. [...] Byens utvikling kan [...] forstås som interaksjon mellom dens fysiske forutsetninger for endring og menneskets muligheter for å iverksette løsninger for å dekke sine behov. Man kan ikke studere og arbeide med byutvikling uten å forstå byen som et historisk produkt. [...] Hva vi kan og ønsker å gjøre med byen i dag, blir uunngåelig påvirket av tidligere planlegging, av beslutninger om prosjekter som er blitt gjennomført, eller prosjekter som ikke ble gjennomført og dermed bare ente i et arkiv» (Børrud og Røsnes, 2016: 26).

All planlegging, både i dag og tidligere, er formet av noen dominerende diskurser om hva god byplanlegging er. Over tid kan slike diskurser overlappes hverandre og endres på bakgrunn av endringer i samfunnet og hva som er ansett som den gode by og det gode liv (Friedmann, 2011). Ettersom denne studien tar for seg planlegging og utvikling over tid, vil første delen av dette kapitlet ta for seg tidligere byplanidealer i Norge. Viktigheten av å se en endring over et slikt tidsrom er å få en forståelse av hvilke diskurser rundt byplanlegging som gjorde seg gjeldende på 1900-tallet, og hvorfor, og dermed hvordan de eksisterende diskursene har slått rot som dominerende.

Bærekraftig planlegging er en dominerende diskurs i dagens planlegging, og ettersom bærekraftbegrepet er innlemmet i formålsparagrafen i Plan- og bygningsloven av 2008, skal bærekraftig utvikling ligge til grunn for planer og forskrifter i dag (Plan- og bygningsloven, 2008). I formålsparagrafen til Plan- og bygningsloven 2008 heter det at «[I]oven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner» (Plan- og bygningsloven, 2008, §1-1). Bærekraftig utvikling har ikke alltid vært et fokusområde i planlegging, og veien mot den dominerende diskursen har vært lang. Dette underkapitlet har

til hensikt å vise hvordan tidligere planleggingsprinsipper har lagt føringer for senere, og dagens, dominerende planleggingsdiskurser.

### **4.3.1 Byplanleggingsprinsipper fra det industrielle England**

Bygeografen Tor Fredrik Rasmussen (2003) hevder at byplanleggingen i Norge har vært sterkt preget av Englands førende byplanleggings-, urbaniserings- og byutviklingsprinsipper, særlig fra tidlig 1900-tallet (Rasmussen, 2003). Resultatene etter Romerrikets ekspansjon før 1000-tallet, utviklingen av det britiske imperium fra 1500-tallet og den industrielle revolusjonen fra midten av 1700-tallet var at byene, handelen og produksjonen i England blomstret. I løpet av 1800-tallet hadde byene her sterk vekst med både de positive og negative aspektene denne veksten medførte. Vann, jernbane, veisystemer og generell infrastruktur ble utbedret i et optimistisk samfunn, men byene ble samtidig raskt overbefolket, preget av forurensning, sykdom og dårlige levekår for de mindre velstilte (Rasmussen, 2003). Den sterke veksten og utviklingen krevde nye måter å planlegge byene på. Nye lovverk ble introdusert for å stille krav til kommunene om å forbedre sanitære forhold og infrastruktur, både i England og i Norge (Rasmussen, 2003). For å få bukt med problemene som oppsto i byene begynte man på slutten av 1800-tallet å etablere såkalte drabantbyer i utkanten av industribyer. Dette ble starten på det som kalles en reformistisk byplantenkning ettersom den la til grunn noen nye prinsipper i den videre byutviklingen. Det ga plass til videre vekst i både folketall og økonomi, og en større nærhet til friluft og natur i en utopisk modell. Samtidig krevde slike tiltak mer fokus på regionalplanlegging så vel som byplanlegging. En slik modell kan også sies å ligge til grunn for distriktsutbyggingen i Norge ved å løfte opp de rurale industriområdene og å etablere ny industri nær energikilder eller råvarerressurser (Rasmussen, 2003).

I byutviklingen i England på 1900-tallet, og senere også i Norge, er det to teoretikere som skiller seg ut som to av de viktigste innen byplanlegging. Ebenezer Howards «[hageby]modell for bebyggelsesmønster i voksende bysamfunn fikk en begrunnelse og et innhold som la et logisk og teoretisk grunnlag som praktiske byplanleggere kunne utvikle videre etter hvert som folketallet i byene vokte og behovet for nye boliger og annen bebyggelse økte» (Rasmussen, 2003: 31). Howard sammenlignet de ulike egenskapene ved å bo i by og å bo på landet, der byene hadde god tilgang på jobbmuligheter og kulturell, sosial og kommersiell service men dårlig tilgang på natur og friluftsliv. På landet var det motsatt. En måtte streve etter et bebyggelsesmønster som tillot en kombinasjon av de beste sidene ved landet og byen, og målet

var å utarbeide slike mønstre «som var mer miljøvennlige enn før fra et sosialt, helsemessig, bygningsmessig og kostnadseffektivt synspunkt, samtidig med at næringslivet også fikk tilfredsstilt sine krav til arealer og beliggenhet (Rasmussen, 2003: 42). Et av de mest konkrete eksempler for Howards prinsipper er hagebyene, eller «garden cities», med et samspill mellom det urbane sentrum og den rurale landsbygda.

Den skotske biologen Patrick Geddes la stor vekt på forholdet mellom mennesket og naturen, og viktigheten med å ta vare på det biologiske mangfoldet. Det var også viktig for Geddes å ta vare på naturen og grøntområder innad i byene for å blant annet forbedre livskvaliteten til befolkningen. Byutviklingen burde skje på geografien og topografiens premisser med pendlerfunksjoner for innbyggerne fra utkanten og inn til byen, og slik sett behandle byen og områdene rundt som en helhet (Rasmussen, 2003). Grundig kartlegging og undersøkelser av områdene var viktig for å kunne iverksette Geddes sine prinsipper.

I denne byutviklingstradisjonen bør også Le Corbusier og funksjonalismen nevnes. Funksjonalismen hadde stor betydning for arkitektur og byplanlegging, med sonering av arealbruken langs transportårene sto sentralt (Børrud og Røsnes, 2016). Funksjonalismen var, sammen med Howards hagebymodell, en løsning på problemene i de overbefolkede og forurensede industribyene og resulterte i en byspredning eller «urban sprawl» (Børrud og Røsnes, 2016). De funksjonalistiske prinsippene kan også ses på som en forgjenger til dagens forsøk på å styre byutviklingen langs transportårer eller knutepunkt.

Både Howard og Geddes argumenterte for en anvendelse av ulike normer for byutviklingen som var begrunnet med premisser for utformingen, som igjen var forankret i samfunnets dominerende diskurser omkring økonomiske og sosiale forhold. I tillegg aksepterte begge at urbanisering, næringsutvikling og befolkningsvekst var uunngåelig, men at det var nødvendig å styre og kontrollere denne utviklingen for å samtidig sikre befolkningens helse, levekår og orden i samfunnet (Rasmussen, 2003). En kan således argumentere for at både Howards og Geddes ideer var forløpere til nåtidens ideer om bærekraftig utvikling, selv om de samfunnsmessige og miljømessige utfordringene ikke var de samme som nå.

### 4.3.2 Mot nyere tider

En kan ta lærdom fra historiske planleggingsprinsipper. En lærdom er at utvikling med vekst, men uten planlegging og dårlig infrastruktur, kan resultere i tette og overbefolkede byer med konsekvenser i form av forurensning, miljøbelastning og dårlig livskvalitet og folkehelse blant innbyggere (Børrud og Røsnes, 2016). Industrisamfunnets løsning på problemene var å tynne ut byene i form av byspredning og drabantbyer. Denne løsningen står i kontrast med dagens byutviklingsdiskurs om fortetting for å redusere forurensning og klimagassutslipp, men nedleggelse i industrien frigjorde imidlertid plass i byene for en slik strategi (Børrud og Røsnes, 2016). Dette viser hvordan utviklingsidealene endres over tid og hvordan ulike behov i samfunnet spiller inn. Denne revurderingen av planleggingsstrategi vil bli gjennomgått senere i denne studien.

1930-årene var preget av elendige tilstander med arbeidsledighet og nedgang i industrien i England, og førte til press for nye politiske initiativ i næringspolitikken og planleggingen. Barlowkommisjonen fra 1937 var første steg i denne retningen. Ved utbruddet av andre verdenskrig ble det nedsatt en rekke nye kommisjoner og lovfestede retningslinjer for å løse krisene fra 1930-tallet. Disse var i stor grad suksessfulle og hadde blant annet som formål å skape «kostnadseffektive byregioner med gode lokaliseringsbetingelser for næringslivet, rasjonell bruk av ressurser og boligområder med gode levekår for alle» (Rasmussen, 2003: 38). Den norske regjeringen i England hadde god kjennskap til retningslinjene og kommisjonene, og tok med seg mange av disse prinsippene tilbake til Norge etter krigen.

Abercrombiekommisjonen var en annen innflytelsesrik kommisjon på linje med Barlowkommisjonen. Med *Greater London Plan* fra 1945 fulgte den Howards og Geddes modelltenkning. Abercrombiekommisjonen ønsket å desentralisere bebyggelsen og heller legge grøntområder inn i de ødelagte indre delene av London. En slik bebyggelse ble kalt «New Towns» og var små byer som kunne huse omtrent 50 000 innbyggere og være uavhengig av de større byene med tanke på næringsvirksomhet (Rasmussen, 2003). Dette var i tråd med desentraliseringstenkingen av industrien, og disse prinsippene holdt fram til 2000-tallet. Bilismens inntog i 1960-årene gjorde at en måtte ta hensyn til nye infrastrukturelle utfordringer, men en ønsket å skjerme bysenteret for bilismen. Samtidig har omstruktureringen av næringslivet fra den tradisjonelle industrien, og markedskreftene med nye trender, vanskeliggjort gjennomføringen av Barlowkommisjonens intensjoner i de senere årene, kanskje spesielt med tanke på bilfrie sentrum (Rasmussen, 2003).

Howards og Geddes byplanprinsipper har fått stor anerkjennelse internasjonalt, også i Norge til tidlig 1970-tallet (Rasmussen, 2003). Rasmussen (2003) trekker frem at Norsk Forening for Boligreformer generelt var kritisk til urbanisering i Norge i etterkrigstiden, et syn en oppretthold fram til 1990-tallet (Rasmussen, 2003:55). Selv om byplanprinsippene og ideene er teoretisk gode, er de ikke universelle og må utføres i en lokal kontekst. Enkelte prinsipper i England fungerer ikke på samme måte i Norge, og i alle fall ikke likt over hele landet. I tillegg vil, som tidligere nevnt, planleggingsprinsipper og samfunnsnormer endre seg over tid og bli utdatert eksempelvis ved økt bilbruk, endring fra tradisjonell industri til mer moderne næringsvirksomhet, endring i økonomi, og sterk teknologisk utvikling.

Etterkrigstiden i Norge bar preg av krigens store ødeleggelser, og gjenoppbyggingen av byene og videre utvikling i næringslivet, spesielt industrien, ble prioritert. De sosialdemokratiske prinsippene ble overført til boligutviklingen med nøktern utforming slik at flest mulig skulle få deler av godene og ressursene tilgjengelig (Stugu, 2006). I Norge benyttet man de samme ideene som England under oppbyggingen etter andre verdenskrig; en skulle fokusere utbyggingen i drabantbyer og forsteder, utenfor sentrum, i landlige omgivelser inspirert av Howards hagebykonsept og New Towns (Stugu, 2006). Industrien skulle også fordeles over hele landet, en strategi benyttet blant annet for å løfte alle deler av Norge opp etter krigen. Dette bidro til sterk vekst i de ulike byene som fikk tildelt høyproduktiv industri, blant annet skipsverft på Sunnmøre, jernverket i Mo i Rana og fileteringsbedriften Findus i Hammerfest, som var resultater av Nord-Norgeplanen (Falleth, 2017; Stugu, 2006).

Etterkrigstidens Norge bar preg av desentralisering og vekst i alle deler av landet. I 1960-årene var omtrent halvparten av befolkningen i Norge fortsatt bosatt i rurale områder, og landets kommuner hadde større og mer komplekse arbeidsoppgaver enn tidligere (Nilsen, 2014). Denne trenden var nå i ferd med å snu. I neste avsnitt vil en kort gjennomgang av bygningslovene i Norge, og hvilke konsekvenser de fikk for byutviklingen i landet, bli presentert. Nye planidealer og tanker om den gode byen endrer seg over tid, blant annet sentraliseringsideen, og dette har utvilsomt satt sine spor i arbeidet med bygningslovene.

### 4.3.3 Planidealer reflektert i norsk lovgivning og planpraksis

I Norge var det få byer som hadde ordentlige planmyndigheter og bestemmelser på 1800-tallet, og kompetansen for planlegging og utvikling var liten. På begynnelsen av 1900-tallet krevde den økonomiske veksten og utviklingen økt bevissthet rundt velstand og teknologi, og behovet for retningslinjer og bestemmelser om infrastruktur og bebyggelse ble større (Rasmussen, 2003). Et resultat av dette behovet var bygningsloven av 1924. Bygningsloven av 1924 var kun gjeldende i byene, men kommunene sto fritt til å gjøre loven gjeldende for andre tettsteder også (Kleven, 2011; Rasmussen, 2003). Hovedvekten i loven lå på bygningsbestemmelser, offentlige rom, sanitære forhold, og hensyn til brannfare i en soneinndeling av arealbruk, men stilte lite krav til planprosessen utover det (Falleth, 2017). Bygningsloven kom som en konsekvens av industrisamfunnets problemer. I Alta ble denne loven gjort gjeldende i 1947 da planarbeidet i kommunen for alvor kom i gang (Dancke, 1986; Eikeset, 1998). Soneplanen for Alta og Erik Lorange's utviklingsidealer er tydelig preget av både Patrick Geddes prinsipper om kartlegging og undersøkelser, og bygningsloven av 1924 med vektlegging på bebyggelsesstruktur, offentlige rom og sanitære forhold i en soneinndeling av Alta<sup>4</sup>.

Bygningsloven av 1924 fikk virke i nesten 40 år før bygningsloven av 1965 overtok, som ble den første loven som innlemmet samtlige kommuner i et plansystem. I løpet av de 40 årene skjedde det store samfunnsmessige endringer med blant annet krig, gjenreisning, teknologisk utvikling, økonomisk vekst, økt bilbruk og sterk befolkningsvekst. Det var stor optimisme i landet i dette tidsrommet, og befolkningens velferdstilbud ble kraftig forbedret (Karlsen, 2008). Arbeidet med en ny lov kunne kanskje startet tidligere, men det store gjenreisningsarbeidet over hele landet hadde tatt tid. Den nye loven ga større legitimitet til faglig styrt byutvikling og et bedre grunnlag for samordning enn tidligere (Rasmussen, 2003). I det samme tidsrommet ble arbeidet mot en ny kommunereform satt i gang av Schei-komiteen. 747 kommuner skulle bli til 454 gjennom en sammenslåing av mindre kommuner. Mange småkommuner ble sett på som ineffektive alene, og stor veiutbygging førte til at den tradisjonelle sjøtransporten var utdatert og en behøvde en nytenking av transportnett (Mikkelsen og Lieungh, 2017). En slik samfunnsendring satte større krav til planlegging og politisk styring. Med bygningsloven av 1965 ble alle kommunene nå pålagt å drive langsiktig planlegging og utarbeide generalplaner som skulle samordne arealdisponering og økonomisk ressursbruk i kommunen, og politikerne ble ansvarlig for å lede planleggingen (Karlsen, 2008; Rasmussen, 2003). Intensjonene til den

---

<sup>4</sup> En fyldigere gjennomgang av soneplanen og Erik Lorange's arbeid i Alta kan leses i kapittel 5 i denne studien.

nye loven var gode, men ble disse fulgt og hva var resultatene av denne loven? Rasmussen (2003) hevder at «norsk regional samfunnsplanlegging er rik på målsettinger, men fattig på resultater» (Rasmussen, 2003: 68). Politikernes hovedoppgave var, og er, å identifisere de største samfunnsproblemene og utarbeide mål og strategier for å løse problemene på best mulig måte med de virkemidlene som er tilgjengelige. Når hver kommune har større grad av autonomi, legger lokale ambisjoner sterkere føringer for samfunnsutviklingen i hver enkelt kommune. Komplikasjoner oppstår når lokalpolitikere har ulike oppfatninger om hva som er et samfunnsproblem, hvordan de skal løses, og hvilke verdier og ideologier man ønsker å videreføre. Dette fører til inkonsistente målsettinger som igjen ofte tillater markedskreftene et større spillerom i stedet for strengere styring fra politikerne der det behøves (Rasmussen, 2003). I tillegg var bygningsloven av 1965 mer fysisk orientert og ga lite føringer på hvordan kommunene skulle ta tak i samfunnsproblemene utover en fysisk oversiktsplan (Karlsen, 2008).

Samtidig medførte den nye optimismen og den sterke økonomiske veksten på midten av 1900-tallet til økt materialisme, velstand og en fremvekst av konsumsamfunnet. Den eksisterende utviklingsstrategien om å dempe veksten i byen og å distribuere industri og velferd til distriktene levde enda, men i 1970-årene stagnerte de tunge industrinæringene til fordel for andre typer næringsvirksomhet (Stugu, 2006). Befolkningsveksten var ikke like stor som i etterkrigstiden, og folk flyttet nærmere byene for å forbedre arbeidsmulighetene. Byene tiltrakk seg også unge mennesker som blant annet søkte andre arbeidsmuligheter enn det de kunne finne i bygdene, og kunne tilby bredere sosiale og kulturelle arenaer. Jernbanen og bilen gjorde at folk ikke behøvde å bo midt i sentrum. Dette førte til stor byspredning i mange byer, som igjen førte til en utvisking av skillelinjene mellom by og land (Stugu, 2006).

På midten av 1970-tallet begynte arbeidet med en ny planleggingslov. Med sterkere urbanisering og konsentrasjon av befolkningen i større byregioner var en bekymret for nedgangen i de rurale områdene (Rasmussen, 2003). Det var behov for å styrke kommunenes styringsmuligheter og styringsevne og bedre samordningen av regional arealbruk, mellom de overordnede styringsnivåene, og mellom andre sektorer som ikke inngikk i bygningsloven av 1965. Det ble lagt større vekt på tverrfaglig planlegging, samfunnsplanlegging, og forvaltning og vern av naturressursene enn tidligere. Begrepet generalplan ble erstattet med kommuneplan, som skulle inneholde en arealdel og målsettinger for befolkningsutvikling, bosetting, næringsliv og sysselsetting (Falleth, 2017; Rasmussen, 2003). Kommuneplanene skulle omfatte den sosiale og økonomiske planleggingen så vel som den fysiske (Karlsen, 2008).



Resultatet av arbeidet og ønsket om en mer samordnet planlegging var å omfatte planbestemmelser og byggesaksbestemmelser i én og samme lov, og i juni 1985 ble den nye Plan- og bygningsloven vedtatt (Karlsen, 2008). Bebyggelsesplanlegging ble nå, i større grad enn før, kommunepolitikk (Falleth, 2017).

## **4.4 Spredt eller tett?**

### **4.4.1 Byspredning**

I 1960 ble bilsalget fritt i Norge og i løpet av dette tiåret ble bilen mer eller mindre allemannseie (Eikeset, 2003). Dette resulterte i en kraftigere oppslutning av sonetenkning og byspredning. Byutviklingen på denne tiden «utviklet seg i stor grad i pakt med biltransportens logikk, noe som førte til omfattende byspredning omkring små og store byer» (Hanssen m.fl., 2015: 20). Bilismen la altså premissene for byutviklingen og ikke omvendt. Howards visjoner om mer utviskede grenser mellom by og land fikk slå rot og det rolige forstadslivet med enebolig og hage foran huset var lenge et ettertraktet mål og et statussymbol for mange (Børrud og Røsnes, 2016). Samtidig fortsatte næringslivet å utvikle seg innenfor bygrensene og de fleste innbyggerne i forstedene var nødt til å pendle til arbeidsplassene sine (Rasmussen, 2003).

Howard og Le Corbusier hadde kanskje ikke sett for seg økende bruk av personbilen og økte klimagassutslipp som en konsekvens av dette, samt infrastrukturelle utfordringer i form av blant annet opprustning av veier, nye veisystemer og mer areal til parkering i byer, da de introduserte sine ideer på begynnelsen av 1900-tallet. Dette viser viktigheten av å justere gamle modeller etter den teknologiske utviklingen og de samfunnsmessige utfordringene som oppstår. For å bøte på de strukturelle utfordringene som byspredningen og bilismen ga var det nødvendig å få i gang en holdningsendring blant folk, og å gjøre det mer attraktivt å bosette seg i byen igjen (Børrud og Røsnes, 2016; Rasmussen, 2003).

### **4.4.2 Miljøpolitikk og bærekraftig utvikling**

Det er også på denne tiden at miljøhensyn spiller en større rolle i politikken, noe som gjenspeiles i blant annet etableringen av Miljøverndepartementet i 1972 og oljekrisen i 1973 med bensinrasjonering og bilfrie søndager (Falleth, 2017; Karlsen, 2008). Men det som virkelig satte klima og miljø på dagsordenen i den vestlige verden var Verdenskommisjonen for miljø

og utvikling, nedsatt av FNs generalsekretær i 1983, med Gro Harlem Brundtland som leder (Olerud, 2016). I 1987 la kommisjonen, som også kalles Brundtlandkommisjonen, fram rapporten *Our Common Future* (Vår felles framtid) som ga en oversikt over de globale miljøproblemene og presenterte noen strategier for å løse disse problemene (Olerud, 2016; WCED, 1987). Rapporten sier blant annet at klimautfordringene og miljøvern må illegges større fokus, og det må være et overordnet mål å redusere miljø- og klimagassutslippene (WCED, 1987). Samtidig må verdenssamfunnet innrette seg og sette i gang tiltak for å sikre at dagens mennesker får dekket sine behov uten at dette svekker grunnlaget for framtidige generasjoners behov. Det er dette prinsippet kommisjonen kaller «sustainable development», eller bærekraftig utvikling (WCED, 1987). Selv om klima- og miljøutfordringene står sentralt i det rapporten definerer som hovedproblemet, legger den også vekt på de sosiale og økonomiske utfordringene i verden; ressursene er urettferdig fordelt og mange har ikke tilgang til, eller får utnyttet, godene i samfunnet i dag (WCED, 1987). Bærekraftig utvikling har altså tre dimensjoner; sosial, økonomisk og miljømessig. Utfordringen for dagens utvikling er derfor å samkjøre de tre dimensjonene av bærekraft, og i et byutviklingsperspektiv vil dette være å finne en strategi som omfavner alle tre.

#### **4.4.3 Fortetting**

Som forklart tidligere kan Norge sies å være et ruralt land tradisjonelt sett. Med dette menes den høye andelen innbyggere som var bosatt i rurale områder på midten av 1900-tallet, mangelen på urbane tradisjoner, og den nasjonalromantiske forestillingen om det gode liv på landet (Nilsen, 2014; Schiefloe, 2002). I tillegg har byen vært viet liten oppmerksomhet i planlegging og forskning i Norge, og storbyen spesielt har vært sett på som et nødvendig onde og et resultat av industrien og kapitalismen (Schiefloe, 2002). Likevel presenterte bilismens inntog og det økende fokuset på miljø og bærekraftig utvikling noen utfordringer som krevde nye perspektiver og initiativ på boligstruktur, transport og utvikling også i Norge. En løsning på byspredningsproblematikken og miljøutfordringene, og som er en dominerende utviklingsstrategi i dag, er fortetting innenfor eksisterende bygrenser (Børrud og Røsnes, 2016).

Fortetting innenfor et avgrenset byareal er ingen ny idé. Eldre byer eksisterte gjerne innenfor en bymur og byen utviklet seg innenfor dette arealet så langt det lot seg gjøre (Børrud og Røsnes, 2016). Fortettingsstrategien som gjør seg gjeldende i dag sikter til å bøte på

byspredningen, og særlig transportutfordringene, som hadde til hensikt å lette på overbefolkningsproblemene etter industrialiseringen. Den tunge industrien var, som tidligere nevnt, svært arealkrevende og ble etter hvert flyttet ut av byene. Dette frigjorde en del areal til andre formål, som for eksempel boliger. Dette er et eksempel på fortetting ved transformering eller sanering av tidligere industri- eller havneområder til byområder. Fortetting kan også være påbygg av eksisterende bebyggelse eller fradeling av tomter, eller fortetting rundt kollektivknutepunkt (Schmidt, 2014).

Teoretisk sett er fortettingsstrategien god, både med tanke på miljømessig og økonomisk bærekraft. Ved å redusere avstandene fra bolig til arbeidsplass kan en også redusere transportbehovet, spesielt biltrafikken, i byene (Tennøy, 2011). Kortere avstander kan bidra til at flere velger å sykle eller gå framfor å bruke bil. I tillegg kan fortetting redusere arealbruk ved å bygge leiligheter og blokker framfor eneboliger og småhus, gjerne med næringsvirksomhet i tilknytning til blokkbebyggelsen. En tettere by kan også medføre dårligere forhold for biltrafikk ettersom det ikke er plass til store veier og mange parkeringsplasser (Tennøy, 2011). Ved å redusere biltrafikken inn til byen, og i byen, reduseres også behovet for større veisystemer som kan ta unna biltrafikken, og dermed minker kapitalbruken på slik infrastruktur. Samtidig skal det sies at ikke all fortetting er god fortetting, og fortetting fører ikke automatisk til redusert biltrafikk. Det ligger en del forutsetninger til grunn for at folk lar bilen stå til fordel for andre fremkomstmidler. Boligområder, arbeidsplasskonsentrasjon eller etablering av kjøpesentre i utkanten av bygrensene kan bidra til økt biltrafikk dersom avstanden fra bolig til slike områder er stor (Tennøy, 2011). Om en ønsker å redusere bilbruken er det også nødvendig å legge til rette for alternative framkomstmetoder, eksempelvis forbedret kollektivtilbud og gode og framkommelige gang- og sykkelstier. Med andre ord må det være mer gunstig å reise kollektivt enn å kjøre bil.

Børrud og Røsnes (2016) peker også på viktigheten av at fortetting også må være sosialt bærekraftig. Byen må være inkluderende og attraktiv for å skape trivsel (Børrud og Røsnes, 2016). Arealutnyttelsen bør ikke gå på bekostning av kvalitetene ved byen og boligene, og det bør foretas en kartlegging av fortettingsområde for å registrere nåværende bruk og eventuelle mangler i området, eksempelvis i form av uteområder, butikker, tjenestetilbud, kollektivtransport og hvilke typer, og antall, boliger som behøves (Schmidt, 2014). En slik kartlegging, fokus på kvalitet i utviklingen og kollektivtransport mellom bydelene samsvarer med Geddes sine prinsipper om «survey before plan» (Rasmussen, 2003).

Fortetningsprinsippet er et dominerende utviklingsideal i dagens planlegging. I det videre vil jeg presentere en hegemonisk utviklingsdiskurs som forsøker å inkorporere fortetningsprinsippet sammen med fokuset på bærekraftig utvikling.

## **4.5 Kompakt byutvikling**

«Den kompakte byen er kjennetegnet ved å ha tett bebyggelse (fortetting) med klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud. Fortetting og konsentrasjon av flere funksjoner, som boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud, kan bidra til vitalisering av byrommet og arealøkonomisering. Dette gir grunnlag for bærekraftig mobilitet – som igjen kan redusere [klimagassutslipp]» (Hanssen m.fl., 2015: 13).

I dagens byplanlegging har diskursen om den kompakte byen blitt framstilt som den beste løsningen for å kunne forhandle med alle tre definisjonene om bærekraftig utvikling (Hanssen m.fl., 2015; Tunström og Bradley, 2015). Den bærekraftige byen er kompakt med høy arealutnyttelse, den øker konkurransen mellom byer, krever mindre miljøutslipp ettersom det er gangavstand til det meste, og en kan benytte kollektivtransport og sykkel, samtidig som den styrker sosial interaksjon ved at mennesker møtes i byen. Den tette byen er «de korte avstanders by» med gangavstand mellom de ulike institusjonene og funksjonene folk bruker i dagliglivet, som boligområder, handelssteder, fritidsaktiviteter, arbeidsplasser, skoler og barnehager. Dette gjør byen til en levende by og, ved å blande kulturtilbud, servicetilbud, kafeer og restauranter, samt å fokusere på arkitektur og utforming av byen, gjør den også mer attraktiv. Denne strategien legger også særlig vekt på høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter (Hanssen m.fl., 2015). I det neste avsnittet vil jeg belyse hvordan den dominerende diskursen om kompakt byutvikling henger sammen i et marketstyrt samfunn, for å igjen gi en forståelse av hvordan planidealene i dag er påvirket av førende ideologier.

### **4.5.1 Nyliberalisme**

For å kunne forstå hvordan kompakt byutvikling har blitt en hegemonisk diskurs i dagens byplanlegging er det, som vist tidligere, nødvendig å ta et steg tilbake i planleggingens historie og de dominerende ideologiene som har, og har hatt, en stor samfunnsmessig innflytelse. I denne delen ønsker jeg å vise hvordan kompakt byutvikling er forankret i en førende ideologi

for å få en forståelse av hvorfor kompakt byutvikling har blitt en dominerende strategi i byplanlegging.

Tore Sager (2015) forklarer at en diskurs eller ideologi er hegemonisk og dominerende når den har bred konsensus og oppslutning i det sivile samfunnet (Sager, 2015: 71). En hegemonisk diskurs handler altså om hvordan politisk makt gjør seg gjeldende, og folks oppfatning av hvordan samfunnet fungerer. I følge Sager kan en argumentere at nyliberalismen er en hegemonisk ideologi i Norge blant annet på grunn av det offentlig-private samarbeidet som dominerer landet i dag, og at økonomisk vekst blir ansett som uunnværlig for å øke den materielle velstanden blant befolkningen som helhet (Sager, 2013; Sager, 2015).

I dagens nyliberalistiske tenkning stiller markedet veldig sterkt og en forutsetning for nyliberalisme er at urbaniseringen og moderniseringen krever store økonomiske investeringer som den globale markedsøkonomien spiller inn på. Denne ideologien gjorde sin fremtreden som en hegemonisk diskurs på 1990-tallet (Sager, 2013). I en kapitalkrevende globaliseringsprosess klarer ikke de lokale styringsmaktene, som kommunen, selv å generere nok inntekter til å styre markedet, og kommunen bli dermed avhengig av at private aktører og bedrifter tar del i markedet. Dette betyr igjen at markedet og de private aktørene stiller sterkere og får mer innflytelse, og den nyliberalistiske holdningen tilsier at dette er nødvendig for økonomisk vekst og utvikling.

I nyliberalistisk politikk er økonomisk frihet og administrativ effektivitet i fokus, og sterk demokratisk politisk styring blir sett på som hemmende ettersom det truer en privat entreprenøriell virksomhet og dermed også en effektiv ressursfordeling i samfunnet (Sager, 2013; Sager, 2015). I et planleggings- og utviklingsperspektiv finner man den nyliberalistiske ideologien i en større bruk av private løsninger i byutvikling. Eksempelvis ser man i Norge et sterkere offentlig-privat samarbeid gjennom reguleringsplaner og utbyggersaker, ettersom omtrent 90 prosent av disse blir fremmet av private aktører (Sager, 2015:71). Andre eksempler på offentlig-private samarbeid er private næringssselskap i byutvikling, anbudskonkurranser, private eiendomsutviklere som tar ansvar i byutviklingsprosjekter, gentrifisering av sentrumsområder og en favorisering av «the creative class» som gjør byen attraktiv (Sager 2013:131). Den nyliberale byen gjenspeiles i blant annet handelsparker utenfor bysenteret, utvikling ved sjøen, kulturdistrikt med kunstgallerier og museer, sentrale kjøpesenter, gentrifiserte sentrumsnære nabolag, og høyteknologiske transportknutepunkt (Sager 2013:133). Det er også et stort fokus på den entreprenørielle, innovative og attraktive byen.

Sager (2013) forklarer at nyliberalismens mål er å effektivisere det administrative, promotere entreprenøriell handling og gi mer økonomisk frihet i samfunnet framfor et fokus på demokratisk politisk styring. I stedet for at politikken skal disiplinere markedet, skal markedet disiplinere politikken (Sager, 2013).

I et byutviklingsperspektiv kan en slik marketstyring få konsekvenser av at planleggere har færre styringsmuligheter for utviklingen. For å kunne lede utviklingen i den ønskede retningen, må planleggere og politikere bruke kommuneplaner og planstrategier som effektive og tydelige styringsverktøy slik at byggesaksbehandlingen ikke blir for tidkrevende.

I neste avsnitt vil jeg redegjøre for kompakt byutvikling som strategi i møte med krav om bærekraftig utvikling, og diskutere hvorvidt denne strategien holder sine egne mål om å omfavne alle tre bærekraftelementene.

#### **4.5.2 Kompakt byutvikling som en dominerende strategi**

Målet med den kompakte byen er å fremme bærekraftige byer. Definisjonen for bærekraft har, som nevnt, sitt utgangspunkt i Brundtlandkommisjonens sluttrapport, og innebærer en balanse mellom sosial, økonomisk og miljømessig utvikling. Sosial bærekraft handler om innbyggernes subjektive opplevelse av bomiljøet, sosialt liv, demokratisk deltakelse, og tilgang til felles goder; med økonomisk bærekraft menes det å sikre økonomisk vekst i byen, være konkurransedyktig mot andre byer, og å være kostnadseffektive i utbyggingsprosesser; miljømessig bærekraft handler om å redusere klimagassutslipp, energisparing, og bevaring av naturområder, jordbruk og biologisk mangfold (Hanssen m.fl., 2015). I diskursen om bærekraft fremheves det ofte at nøkkelstrategien for bærekraftig utvikling er å «frakoble» økonomisk vekst og negative miljøvirkninger (Næss, 2017: 147). Økonomisk vekst må altså ikke gå på bekostning av miljømessige hensyn, og i et byutviklingsperspektiv handler dette om å gi rom for vekst i byen og samtidig forbedre tilgjengeligheten til funksjoner på måter som reduserer negative miljøvirkninger i byutviklingen (Næss, 2017).

Kompakt byutvikling baserer seg på fortettingsprinsippet og høy arealutnyttelse med intensjonen om å redusere bil- og energibruk per innbygger ettersom avstandene er kortere. Samtidig har kompakt byutvikling noen negative aspekter som er viktig å nevne. Tunström og Bradley (2015) argumenterer at en fortetting fjerner naturlig grønnstruktur som skoger, jordbruksareal i bynære omgivelser og truer lokale kulturminner til fordel for bygninger og

parker (Tunström og Bradley, 2015). En kan stille spørsmålsteget om et slikt fokus er det beste for miljøet på lengre sikt.

Brundtlandkommisjonens sluttrapport *Our Common Future* diskuterer urbanisering som et negativt aspekt miljømessig, og sosialt, ettersom byer er svært forurensende og skaper sosiale ulikheter ved å ha høye utslipp og en ulik fordeling av ressurser (WCED, 1987). Kompakt byutvikling gjemmer seg bak «de korte avstanders by» og kollektivtransportutvikling og fremhever i liten grad annen bilbruk som er nødvendig for folk flest i en by. En kompakt by skaper naturlig nok støy og forurensning, men disse elementene blir viet liten plass i diskursen.

En fortettingsstrategi legger naturlig nok føringer på at folk må bo tettere og høyere. En konsekvens for naboer i en slik sammenheng kan bli å tape kvaliteter som soltilførsel og utsikt. En annen konsekvens av fortetting kan bli at medvirkning og innspill må nedprioriteres til fordel for en tettere by, noe som igjen kan føre til flere klager og misnøye blant naboer. En attraktiv by vil i tillegg gi større konkurranse i enkelte områder av byen, noe som genererer prisvekst og vil kunne forsterke sosiale ulikheter.

Slik den historiske beretningen har fortalt oss, er ikke en tett by ensbetydende med en bærekraftig by. Elin Børrud (2018) forklarer at

«[s]elv om en mer arealeffektiv utnyttelse reduserer transportbehovet og dermed en mulig reduksjon av skadelige klimagassutslipp, er det etter hvert allmenn akseptert at fortetting må kombineres med omgivelser som er attraktive for gang- og sykkeltrafikk og gir god tilgjengelighet til og stor tilgang på kollektivtransport. Det er derfor ikke tilstrekkelig med en bygningsmessig tetthet» (Børrud, 2018: avsnitt Tett og trangt eller trivelig og tilgjengelig).

I et moderne fortettingsprinsipp er det altså nødvendig å innføre tiltak som gjør den tette byen attraktiv for alternative transportmuligheter, og at tettheten inkluderer lokale servicefunksjoner til daglig bruk slik at bilbruken reduseres. Dette inkluderer også gode uterom i nærliggende områder, slik at en ikke har behov for å reise ut av byen for å nyte naturen og sollys.

1800-tallets tette by var, som vi har sett, ikke en bærekraftig by i den nåværende forstand. Byene ble raskt overbefolket og var preget av forurensing, sykdom og dårlige levekår og kvalitet for innbyggere nederst på rangstigen (Rasmussen, 2003). Løsningen på problemene var å spre byen, slik at folk kunne bo i mer landlige omgivelser. Fokuset på bærekraftig utvikling, som ble belyst på 1980-tallet, omgjorde tankegangen om byen som et onde i den

forstand at tiltak i den tette byen kunne redusere klimagassutslipp og redusere arealutnyttelsen. Et av de viktigste tiltakene var gode kollektivforbindelser og bevaring av kvaliteter i byene som bidrar til attraktivitet.

Michael Neuman (2005) diskuterer i artikkelen *The Compact City Fallacy* om en kompakt by er mer bærekraftig enn en spredt bebyggelse. Han konkluderer med at selv om den kompakte byen generelt sett reduserer trafikkbehovet, og den spredte byen øker trafikkbehovet, medfører tettheten andre problemer og konsekvenser som eksempelvis økt stressnivå, nabokrangler og psykiske lidelser (Neuman, 2005: 13). Den spredte byen kan gi større rom for naturlig grønnstruktur innenfor bygrensene, noe som igjen kan bidra til økt folkehelse og trivsel. Bærekraftig utvikling handler ikke bare om miljøaspektet eller økonomisk vekst. Minst like viktig er den sosiale bærekraften, og mange favoriserer grønne omgivelser, trygghet, små lokale skoler, rolige gatemiljø og et godt forhold til naboen. Andre trives best i tettere omgivelser, med varierte tilbud og yrende gateliv omkranset av høye blokker. Det handler om at byen er levelig for innbyggerne, og som Neuman presiserer: «Livability is not only a matter of urban form, it is also a matter of personal preference» (Neuman, 2005: 16).

Dersom den kompakte byen ikke kan sies å være mer bærekraftig enn den spredte, hvorfor fremmes da den kompakte byen som det beste alternativet? Neuman (2005) hevder at det kanskje ikke finnes et klart alternativ, mye fordi det fortsatt er uklart for mange hva som skal til for å være bærekraftig (Neuman, 2005). Bærekraft er ikke målbart. I tillegg har den kompakte byen blitt en så dominerende diskurs i kampen for bærekraftig utvikling at planer, lovverk og reguleringer ikke gir rom for andre alternativ (Durack, referert i Neuman, 2005: 14).

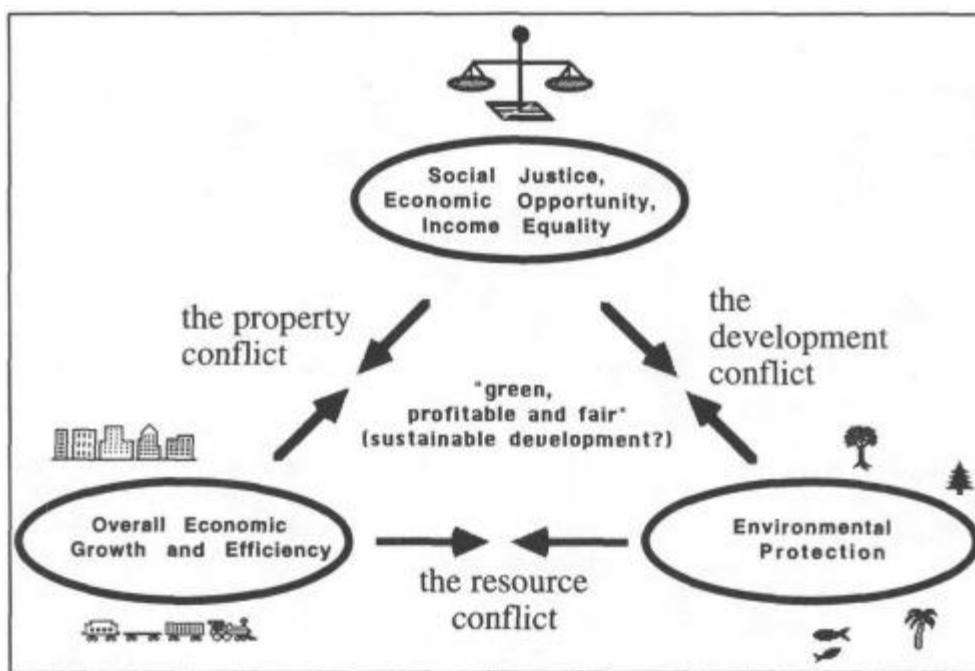
Jeg har forsøkt å danne et bilde på strategien kompakt byutvikling som en forkjemper for bærekraftig utvikling. Den kompakte byen er ikke bare tett, men baserer seg også på kollektivtransport til fordel for privatbil, korte avstander til lokale servicefunksjoner, og blandede funksjoner i nærområdene (Hanssen m.fl., 2015). Samtidig har jeg også forsøkt å vise at den tette byen nødvendigvis ikke er mer bærekraftig enn den spredte, særlig med tanke på sosial bærekraft. Byens form, tett eller spredt, er ikke nok til å forklare hvor bærekraftig byen er. Bærekraftig utvikling er en prosess der tiltak for å gjøre byen mer miljøvennlig, bidra til økonomisk vekst, og redusere sosiale ulikheter og gjøre byen attraktiv for innbyggerne, er den beste måten for å etterstrebe målet om bærekraft (Neuman, 2005). Det er først når en klarer å balansere alle tre elementene at utviklingen kan kalles bærekraftig, og i neste avsnitt vil jeg



presentere en modell som belyser utfordringene i denne balansegangen og som jeg vil benytte meg av for å drøfte mine funn i analysen.

## 4.6 Scott Campbells modell om motstridende hensyn

Scott Campbell (1996) hevder at en planleggers utfordring er at utvikling ofte havner i skjæringspunktet mellom tre motstridende interesser; å øke økonomien i byen, distribuere denne økningen rettferdig, og samtidig ikke forringe økosystemet og miljøet (Campbell, 1996). Dette er en vanskelig oppgave ettersom planleggeren også skal forholde seg til ønskene fra utbyggere, innbyggere, myndighetene og byråkratiet, noe som ofte fører til at man retter fokuset på én av de tre interessene og neglisjerer de andre to. En annen utfordring er at det ofte oppstår konflikt mellom de tre motstridende interessene. Her benytter Campbell seg av planleggerens triangel for å illustrere konfliktene (Se figur 3 under).



Figur 3: Triangelen for motstridende mål i planlegging (Campbell, 1996: 298)

Mellom den sosiale og den økonomiske dimensjonen ser en ofte en eiendomsconflikt utspille seg. Dette blir en konflikt mellom økonomisk vekst og sosial likhet og rettferdighet, og oppstår på grunn av motstridende interesser mellom eksempelvis leietakere og eiere, utbygger og arbeidere, eller gentrifiseringskrefter og residerter. Mellom økonomisk utvikling og miljø kan

det oppstå en ressurskonflikt, slike konflikter har vi eksempler på langt tilbake i tid. Her handler det om å finne en balanse mellom å utvinne uten å overutnytte naturressurser ettersom en overutnyttet naturressurs ikke er økonomisk gunstig. Et annet eksempel er å finne miljøgunstige løsninger i transportinfrastruktur som også er økonomisk gunstig for individet og samfunnet. Den siste konflikten finner vi mellom sosial rettferdighet og miljø. Utviklingskonflikten er den største utfordringen av de tre nevnt, ettersom det handler om å sikre sosial rettferdighet og samtidig ta vare på miljøet. Enkelte samfunn er helt avhengige av ressurskrevende næringer, noe som ikke er bra for miljøet, men samtidig vil arbeidere i slike næringer bli kraftig berørt av lavere ressursutnyttelse og nedskjæringer i næringene. Ofte befinner disse arbeiderne seg nederst på rangstigen økonomisk sett (Campbell, 1996).

Ved å benytte denne modellen for å drøfte funnene mine fra analysen, søker jeg å utforske hvilke konflikter som gjør seg gjeldende i Alta. I tillegg vil jeg redegjøre for hvordan en i Alta balanserer de tre elementene fra modellen i forsøket på å styre byutviklingen i en bærekraftig retning.

## 4.5 Oppsummering

Dette kapitlet har tatt for seg noen teoretiske tilnærminger til mitt forskningsfelt. Jeg har forsøkt å vise hvordan disse tilnærmingene kan hjelpe meg å besvare problemstillingen min i analysen. Det historiske bakteppet og byplandiskursene har vært et inntak til å forstå de historiske elementene i byplanlegging, for slik å kunne forklare hvordan prosessen mot dagens byplandiskurser gjør seg gjeldende.

Kapitlet har også redegjort for bærekraftbegrepet og når dette ble globalt implementert i forbindelse med Brundtlandkommisjonens sluttrapport *Our Common Future* (WCED, 1987). I etterkant har planleggere forsøkt å finne en løsning på videre utvikling, spesielt i byer, for hvordan en kan samkjøre miljømessig-, økonomisk-, og sosial bærekraft som ivaretar behovene for dagens, og fremtidens, generasjoner.

Jeg har forsøkt å danne et bilde av fortettingsprinsippet, og påpekt viktigheten av å sørge for kvalitet i fortettingsprosjekt (Schmidt, 2014). I det industrielle samfunnet fra 1800-tallet ser vi de negative konsekvensene av fortetting, med høy forurensing og dårlige levekår for innbyggere nederst på rangstigen (Rasmussen, 2003). Dog vil kvalitet, gode gang- og

sykkeltraseer, og kollektivtrafikk spille en viktigere rolle for å gjøre tette byer mer attraktive, levende og miljøgunstige

Jeg har også diskutert den dominante diskursen kompakt byutvikling og hvordan den forsøkes realisert i dagens byplanlegging. Kompakt byutvikling representerer et aktivt forsøk på å fremme de nødvendige kvalitetene ved fortetting slik at byer blir mer bærekraftige (Hanssen m.fl., 2015). Kapitlet har også belyst noen negative aspekter ved denne diskursen, og om den i det hele tatt er den mest gunstige strategien i målet om en bærekraftig utvikling (Børrud, 2018; Neuman, 2005).



## 5.0 Analyse – del 1

Det forrige kapitlet gjennomgikk tidligere generelle byplandiskurser og ideer om hva den gode byen er, samt hvilken påvirkning planidealene hadde for byutvikling i Norge. Analysen vil forsøke å belyse oppgavens problemstilling som er; *beskriv og forklar kompleksiteten i å realisere kompakt byutvikling i en by som Alta*. Dette vil jeg gjøre ved først å analysere hvordan planleggingen av Alta etter andre verdenskrig ble påvirket av diskursene og planidealene som ble presentert tidligere i studien. Er det noen eksplisitte forskjeller mellom generelle byplanideal og diskursene som gjorde seg gjeldende i Alta i samme tidsrom? Hva har eventuelt påvirket mest og minst i utviklingen av Alta som by? Hvilke plandiskurser dominerer i Alta i dag? Deretter vil disse plandiskursene blir drøftet i lys av Campbells modell for motstridende mål i planlegging (se figur 3). Kan denne modellen bidra til en bedre forståelse av eventuelle motstridende diskurser? Dette er spørsmål som dette kapitlet har til hensikt å svare på, for å igjen kunne svare på problemstillingen i denne studien.

For å kunne forstå Altas oppbygging og utvikling fram til i dag er det viktig å se tilbake på tidligere bestemmelser og planer. Jeg har derfor valgt å dele analysen i denne studien i to deler, der den første delen er en analyse av tidligere plandokumenter fra etterkrigstiden og fram til ideen om kompakt byutvikling gjorde seg gjeldende også i Alta. I neste kapittel vil analysen fokusere på dagens diskurser i Alta. Hvordan snakker det planfaglige miljøet i Alta om byutvikling i Alta? Hvilke utfordringer finnes det, og eksisterer det noen utfordringer i Alta som ikke stemmer overens med de generelle utfordringene ved kompakt byutvikling? Er Alta anno 2018 fortsatt en bygdeby eller kan den karakteriseres som en kompakt, urban by? Her er det mange spørsmål å ta tak i. Formålet med analysen er å gi en bredere forståelse av hvordan kompakt byutvikling fungerer i en by langt unna de største byene i Norge, en by i et arktisk klima, en by som Alta.

### 5.1 Tidlig bebyggelse – fram til 2. verdenskrig

Ettersom mye av den historiske beretningen om Alta ble gjennomgått tidligere i studien, vil denne delen handle om den planmessige utviklingen i Alta fra 1800-tallet og fram til ideen om fortetting ble lansert på 1960-tallet. Hovedvekten legges på planleggingen etter 2. verdenskrig. På 1800-tallet var det amtmannen som tok de fleste avgjørelser, og ofte i samråd med

bygdekommissjonene<sup>5</sup>. Alta fikk en bygdekommissjon i 1807 som besto av presten, lensmannen og klokkeren. Hovedoppgaven for denne bygdekommissjonen var å bestyre fattigkassa (Nielsen, 1995). I 1837 ble formannskapslovene innført og dette medførte en større grad av selvstyre og demokratisk valgte representanter til et folkestyrt organ både nasjonalt og lokalt (Nielsen, 1995). Det første formannskapsvalget i Alta fant sted i 1839 og Altas første ordfører ble valgt (Nielsen, 1995). Et av de store diskusjonstemaene på 1800-tallet var om Alta skulle få status som kjøpstad, noe som ville medført et byanlegg eller en bystruktur. På grunn av Altas distanse fra storhavet, dårlige kommunikasjonsmuligheter fra bygdene rundt, og misnøye fra Hammerfest som opplevde at sin kjøpstadstatus ble truet, ble Alta aldri utpekt som kjøpstad. Alta hadde fremdeles det lenge eksisterende markedet i Bossekop, men selv plasseringen av markedet var en strid mellom de eksisterende bygdesentrene Bossekop og Elvebakken (Nielsen, 1995). Det var også et marked på Elvebakken på 1700-tallet, kalt «kvenborgermarkedet», og markedet i Bossekop var først og fremst et handelssted for fjellsamene (Nielsen, 1995: 279). På begynnelsen av 1800-tallet ønsket man å opprette et offisielt marked i Alta for utveksling av varer med fjellsamene, og dette ble lagt til Elvebakken slik at en lettere kunne håndheve brennevinsforbudet på markedsplassen. Samtidig var forholdene betraktelig bedre i Bossekop for både reinens tilgang til reinlav og isfri havn for handelsskip, og senere ble markedet flyttet tilbake til Bossekop (Nielsen, 1995).

### **5.1.1 Næringer i Alta – gruvedrift og skiferdrift**

Uten kjøpstadstatus og relativt dårlig kommunikasjonstilgjengelighet sammenlignet med mer kystnære bygder, kan en undre seg hvordan Alta og områdene rundt fremdeles hadde stor vekst i befolkningstall. Det gunstige klimaet i Alta ga gode forhold for jordbruk og skogbruk, samt at fisket var godt. Men den desidert største vekstmotoren i Alta kommune på 1800-tallet var kobberverket i Kåfjord rett utenfor Alta, Alten Copper Works, som ble startet opp og drevet av engelskmannen John Rice Crowe (Nielsen, 1990). Driften i kobberverket startet i 1826, med finansiering fra England, og i løpet av det neste tiåret økte befolkningstallet i Kåfjord med femti prosent fra 2000 innbyggere i 1825 til 3000 i 1835 (Nielsen, 1995: 69). På et tidspunkt bodde det like mange mennesker i Kåfjord som i Hammerfest, Vardø og Vadsø til sammen (Askheim, 2016). De nye tilflytterne til Kåfjord kom blant annet fra Cornwall i England, Falun

---

<sup>5</sup> Bygdekommissjonene var lokalstyreorganet som embetsmennene støttet seg på før innføringen av formannskapslovene i 1837. I byene het organet «eligerte menn», og på bygdene het det altså «bygdekommissjoner» (Nielsen, 1995: 160)

i Sverige, Folldalen i Østerdalen, og kvener fra Tornedalen (Nielsen, 1995). Alta kommune fikk for alvor en plass på kartet i forbindelse med handel og Crowe sitt internasjonale nettverk. Gruvedriften i Kåfjord ble innstilt fra 1878 på grunn av ulønnsom drift, men i 1896 overtok A/S Sulitjelma driften fram til 1909 da gruvene ble nedlagt (Askheim, 2016). Samtidig med malmfunnene i Kåfjord ble man også bevisst på malforekomstene i Raipas, et område litt innover i landskapet fra Alta tettsted. I 1833 ble Raipas innlemmet i kobberdriften til Alten Copper Works med rundt 30 arbeidere, hovedsakelig kvener og nordmenn. I motsetning til gruverdriften i Kåfjord, ble ikke driften i Raipas tatt opp igjen i 1896 (Nielsen, 1995). Gruvedriften i Kåfjord og Raipas bidro sterkt til Altas vekst i årene de var i drift, og mange av arbeiderne, både kvenene og folk fra Østerdalen, slo seg ned i Alta tettsted etter nedleggelsen. I Alta er det mange etterkommere av gruvearbeiderne, så også forfatteren av denne studien.

En av hovedgrunnene til at gruvearbeiderne ble igjen i Alta var at en kort tid før nedleggelsen av kobberverkene «opdaget rike skifer forekomster i Alten [...]. Den ledige arbeiderbefolkning fra Kaafjord fikk nu plass i stenbruddene – og endnu mange fler til av Altens befolkning» (En medisinalberetning fra Alta i mai 1910, sitert i Nielsen, 1995: 359). Skiferdriften vokste raskt, særlig under første verdenskrig da den internasjonale konkurransen mer eller mindre opphørte. Etterspørselen etter skifer fra Alta økte drastisk og prisen på steinen var god (Eikeset, 1998). For å sikre inntektene til kommunen og sikre at arbeiderne hadde et sikkert arbeid, kom en inn på tanken om en kooperativ sammenslutning. En slik organiseringsform sikret også bygdelagsmedlemmene retten til å utnytte skiferressursen slik at ikke inntektene forlot kommunen (Eikeset, 1998). De største skiferbruddene befant seg sør for Alta langs Altaelva, blant annet Pæska, Langvannet og Detsika, og sørvest for Tverrelvdalen, med Borrás, Stilla og Nalganas. Skiferen ble fraktet til «Skiferkaia» i Bukta og eksportert til andre deler av landet og senere også til England, Skottland og Nederland (Eikeset, 1998). Skiferdriften stoppet opp under andre verdenskrig, men fikk ny satsing i etterkant og er i dag fremdeles en viktig næring i Alta<sup>6</sup>. Gågata og torget i Alta sentrum er dekket med Altaskifer, og en statue av «Skiferdriveren» er oppført her.

Både gruverdriften og skiferdriften var to meget viktige og innflytelsesrike næringer i Alta på 1800- og 1900-tallet som bidro til blant annet befolkningsvekst, økt antall arbeidsplasser og handel. Slike satsinger på industrielle næringer, som diskutert i kapittel 4, var i samsvar med sysselsettingen på landsbasis og i England. Gruvedriften og skiferdriften har satt stort preg på

---

<sup>6</sup> En oversikt over noen av de eksisterende skiferbruddene kan sees i figur 1 i kapittel 2 av denne studien.

byen og kommunen, og har utvilsomt bidratt til den økonomiske veksten og velstanden i Alta. Disse elementene er viktige å ta med seg i den videre analysen.

### **5.1.2 Moderne tider**

Alta tettsted fikk aldri en tidlig bystruktur, og det er nok ikke feil å anta at denne mangelen preget Altasamfunnet i senere tid ved etableringen av et hovedsentrum. Nettopp denne delte bygdestrukturen mellom Bossekop og Elvebakken gjorde også bilens inntog desto viktigere, og den første automobilen kom til Alta i 1917 som den første i hele Finnmark (Nielsen, 1995: 401). Alta var også et viktig knutepunkt mellom fjell og sjø, noe som også styrket Altas status langt mot nord. I 1924 kom, som nevnt i tidligere kapittel, en bygningslov som bestemte at det skulle utarbeides byplaner for alle byer i landet (Kleven, 2011). Ettersom Alta tettsted ikke var by på denne tiden, inngikk ikke Alta automatisk i denne loven. I løpet av 1920- og 1930-årene ble likevel boforholdene og boligstandarden kraftig forbedret, med overgang fra jordgammer og tømmerhus til bruk av planker som materiale, og flere hus fikk elektrisitet og senere innlagt vann (Nielsen, 1995).

Noe større systematisk planlegging finnes det lite spor av i Alta i mellomkrigstida, en hadde nok med å overleve, forbedre boforholdene for innbyggerne, bekjempe økonomiske kriser og takle sykdommer som tuberkulose. I tillegg gikk Alta kommunes egne arkiv, kart og protokoller tapt under nedbrenningen i 1944, men noen detaljkart over tettstedene i Alta hadde likevel aldri eksistert (Lorange, 1996). Det er først etter andre verdenskrig at planlegging og etablering av plankontor kommer godt i gang i Alta.

## **5.2 Gjenreisning og nyreisning**

### **5.2.1 Krig, evakuering og tilbakeflytting**

Andre verdenskrig medførte store ødeleggelse over hele landet. Noen byer ble bombet, i Nord-Troms og Finnmark ble det meste brent. Det var viktig at planleggingen ikke ble satt på vent under krigen ettersom man visste at en måtte komme i gang med oppbygging og planlegging så snart freden kom. I samsvar med dette ble den statlige institusjonen *Krigsskadede steders regulering* opprettet i 1940. Institusjonen endret senere navn til *Brente steders regulering* og skulle stå for utarbeidelsen og opprettelsen av reguleringsplaner for byer og tettsteder som var



rammet av ødeleggelse under krigen (Thune, 2010). Da den tyske lapplandsarmeen trakk seg tilbake fra Nord-Finland gjennom Finnmark og Nord-Troms på senhøsten 1944, fulgte de den brente jords taktikk med hensikten om å ødelegge alt som kunne komme den russiske offensiven til gode. De sovjetiske styrkene hadde allerede krysset grensen til Norge, så tilbaketrekningen hastet. Befolkningen fikk ordre om å evakuere, men mange rømte opp i fjellene for å unngå evakueringen. Bygninger ble brent, broer og telegrafstolper ble sprengt, og bare noen kirker sto igjen i januar 1945 (Dancke, 1986; Eikeset, 1998). Fylkesreguleringsarkitekt Trond Dancke oppgir i boken *Opp av ruinene* (1986) at antall evakuerte fra Alta var 4380 personer, og 130 personer overvintret. Totalt ble nesten 50 000 mennesker evakuert fra Finnmark og Nord-Troms (Dancke, 1986: 21). De evakuerte ble innlosjert i offentlige bygg, kirker og private hjem over hele landet.

Allerede i 1943 hadde London-regjeringa diskutert og lagt en plan for hva som skulle gjøres når tyskerne trakk seg ut av Finnmark. Det eksisterte også konkrete planer for gjenoppbyggingen av Finnmark, også kalt London-planene, som skulle iverksettes før den evakuerte befolkningen fikk flytte tilbake (Dancke, 1986). Myndighetene regnet med at befolkningen ikke ville flytte hjem med det første, men heller bosette seg der de var (Eikeset, 1998). Dette var en stor undervurdering av finnmarksbefolkningen, og allerede sommeren 1945 kom de første evakuerte nordover for å starte gjenoppbyggingen. Ettersom myndighetene ikke hadde regnet med den store hjemlengselen, var det heller ikke satt i verk noe offentlige apparat i den ødelagte landsdelen. De mange tusen som kom nordover sommeren 1945 begynte gjenreisningen bokstavelig talt på bar bakke (Eikeset, 1998). Uformelle samtaler jeg har hatt med eldre som opplevde evakueringen og tilbakeflyttingen forteller at de skulle flytte tilbake til sine gamle tomter, og samarbeidet mellom naboer ble avgjørende den første tida. Samtidig førte mangelen på bygningsmaterialer og arbeid til at flere flyttet nærmere tettstedene enn tidligere. I tillegg benyttet flere seg av krigsskadeerstatningen fra staten til å gjenreise husene sine mer sentralt. Det mest avgjørende for befolkningsveksten var imidlertid det høye fødselsoverskuddet; mellom 1946 og 1960 økte befolkningstallet i Alta med nesten 26 prosent, mye takket være fødselsoverskuddet (Eikeset, 1998: 361).

Den største fordel ved at London-planen ble lagt på is, var at befolkningen selv kunne være med å bygge opp og planlegge sine samfunn. Folk bodde i telt eller gammer, oppfinnsomheten og kreativiteten var stor, og således begynte det provisoriske gjenreisningsarbeidet. Dette omfattende arbeidet vil ikke bli belyst nærmere i denne studien, men den permanente delen av gjenreisningsarbeidet vil bli gjennomgått i neste avsnitt.

### **5.2.2 Det permanente gjenreisningsarbeidet kommer i gang**

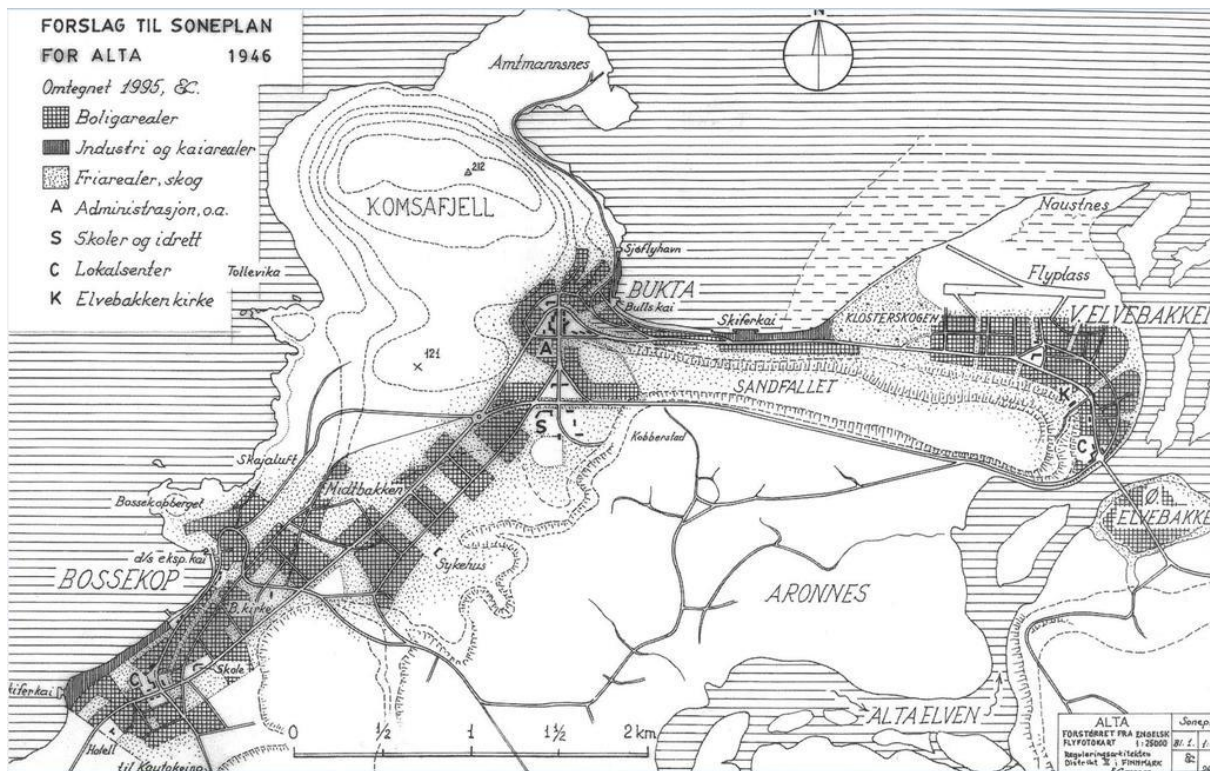
I Alta stod reguleringsarkitekten Erik Lorange for arbeidet med utarbeidelsen av en soneplan for Alta tettsted, og i den forbindelse ble det holdt et regionplanmøte i Alta sommeren 1948. Soneplanen inneholdt enkle byggelinjer, gateløp, noe infrastruktur og kommunale bygg, og baserte seg i stor grad på planleggingsprinsippene fra før krigen (Stugu, 2006. Se også figur 4). På regionplanmøtet i Alta var det representanter fra ulike segmenter i samfunnet, både fra Alta og andre steder i Norge, Sverige og Finland, og flere var blitt invitert til å holde innlegg der de belyste viktige tema og utfordringer en måtte ta hensyn til i oppbyggingen av landsdelen. Ut fra manuskripter og referat fra dette møtet utarbeidet arkitekten Erik Lorange og lektor William Nygaard fra Oslo en rapport som ble publisert i 1950. Publikasjonen ble kalt *Fra gjenreising til nyreising* og gir et godt bilde av de diskusjonene og tema som ble drøftet på regionalplanmøtet (Nygaard og Lorange, 1950).

Det var viktig for deltakerne på regionplanmøtet å fremme en helhetlig planlegging for menneskene som skulle fortsette livene sine i Alta. Det handlet ikke bare om å gjenreise byggene og bygdene slik de hadde vært før, men fokusere på en nyreising av samfunnet, skape gode forutsetninger for befolkningen og industrien i nord, og å skape næringer som gjorde landsdelen mer bærekraftig i den forstand at ikke alle produktene og godene forsvant sørover. Erik Lorange forklarer at «[g]runnlaget for all samfunnsplanlegging må være en solid og allsidig vurdering» som omfatter både teknisk, økonomisk, sosiale, estetiske og etiske forhold, og som har som mål å «skape lykkeligere forhold for hvert enkelt menneske, og derfor ikke beskjære oppgaven til bare å omfatte det rent materielle» (Nygaard og Lorange, 1950: 18 ). Arbeidet med denne planen holdt fram i ti år. Brente Steders Regulering ble offisielt lagt ned i 1952, men fortsatte å fungere i Finnmark fram til 1955 på grunn av det omfattende arbeidet med å bygge opp landsdelen (Thune, 2010).

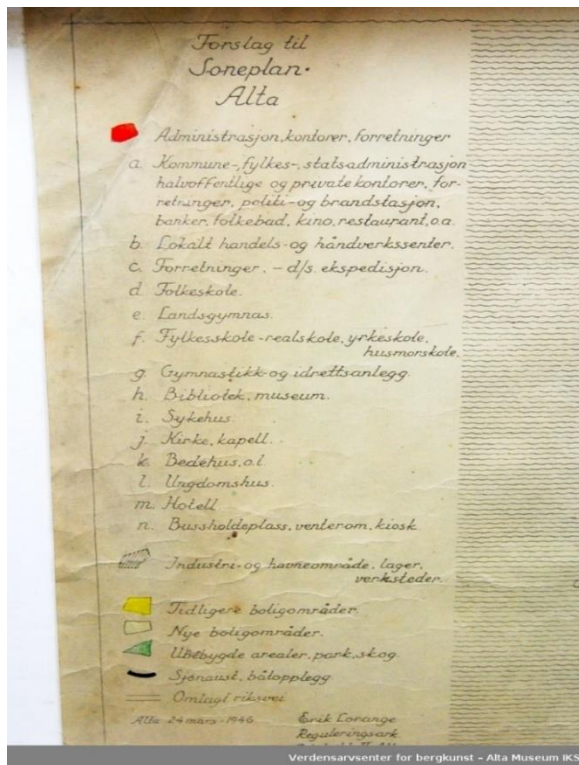
### **5.2.3 Soneplanen**

Soneplanen for Alta tettsted tok utgangspunkt i en sentraliseringstenkning, og planen viser et forsøk på å samle kulturtilbud, skoler og offentlige instanser i ett tydelig sentrum mellom de eksisterende bygdene Elvebakken og Bossekop (se figur 4 på neste side). Ettersom en soneplan ikke hadde hjemmel i lovverket, ble det heller anbefalt av Brente Steders Regulerings råd i Oslo om å legge soneplanen for Alta til grunn for det videre reguleringsarbeidet i Alta (Lorange, 1996). Soneplanen og sonering er inspirert av Howards og Geddes'

planleggingsprinsipper fra 1900-tallet og ga et godt bilde på hvor og hvordan utviklingen burde ta form. Soneplanen fulgte geografien og topografien i Alta, ettersom Komsafjellet og Sandfallet skaper naturlige begrensninger i landskapet. Jordbruket ble lagt til Aronnes der det var god og fruktbar jord og nærhet til elva, industrien og kaiareal fikk plass i Bukta og Bossekop, og boligbebyggelsen ble plassert i nærhet til de tidligere bygdene Bossekop og Elvebakken.



Figur 4: Forslag til soneplan for Alta 1946. Område A og S omfatter det tiltenkte sentrum.



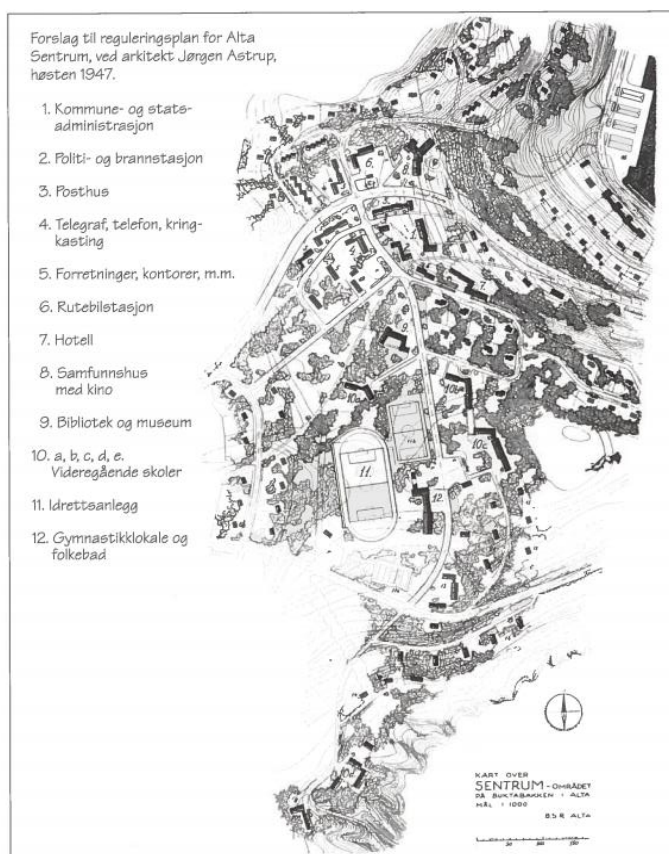
Figur 5: En kopi av det originale forslaget til soneplanen. Område a, e, f, g og h ligger i områdene A og S i illustrasjon 1.

Soneplanen ble vedtatt av Alta kommunestyre i mai 1946 og forslagene ble mer eller mindre gjennomført i henhold til planen, spesielt for sentrumsområdet, og resultatet ser en den dag i dag med Rådhuset, brannstasjonen, videregående- og ungdomsskoler, idrettsanlegg og UiT campus Alta lokalisert slik det var tiltenkt i 1946 (Eikeset, 1998). Fasiliteter som kino, basseng og restauranter har flyttet til det nye sentrum, men hadde lokaler i «gamle» sentrum fram til begynnelsen av 2000-tallet. Dette området, og også Midtbakken, hadde vært ubebodd før krigen på grunn av mangel på vannforsyning, men med nye planer om å realisere et vannverk og å utbedre infrastrukturen med nye vannrør, kloakk og pumpesystem kunne man etter krigen legge

planer for beboelse også i disse områdene, noe som var nødvendig med tanke på befolkningsveksten i etterkrigstiden (Eikeset, 1998). Dette hadde utvilsomt stor betydning for utarbeidelsen av sentrum.

I 2012 mottok Lorange BOBYs ærespris for blant annet sitt arbeid med denne planen. Juryen bemerket at «[m]ed sitt bidrag til gjenreisningen har Lorange gitt norsk distriktsutvikling et ikon med Altaplanen, et lærestykke i Geddesianske prinsipper for planlegging – «survey before plan»» (Ruud, 2012), og dette medvirkningsprinsippet gjenspeiles i regionplanmøtet der Lorange presiserte viktigheten av å involvere befolkningen i planleggingen og å planlegge på befolkningens og stedets premisser (Nygaard og Lorange, 1950). Dette viser også det viktige arbeidet Lorange la ned i Alta, og også betydningen av dette arbeidet i den videre utviklingen av andre bygder og byer.

## 5.2.4 Mot et konstruert sentrum



Figur 6: Forslag til reguleringsplan for Alta Sentrum 1947. Bildet hentet fra *Altaboka 1996* (Lorange, 1996: 49).

hvordan bygdesentrene i Alta skulle møte fremtiden. En kunne nå være innovativ og å tenke en helhetlig utvikling av hele tettstedet (Nygaard og Lorange, 1950). Bygningsloven av 1924 ble gjort gjeldende i Alta kommune i 1947, og man utarbeidet reguleringsplaner for de ulike områdene i Alta med utgangspunkt i soneplanen av 1946 (Eikeset, 1998). Tanken bak det konstruerte sentrum var rett og slett å binde sammen de gamle tettstedene, og samtidig bygge ned gamle skillelinjer som skapte splid mellom befolkninga, eksempelvis hvor skoler og offentlige bygg skulle lokaliseres (Eikeset, 1998; Lorange, 1996). Lokaliteten av dette sentrum ble altså valgt for å være et bindeledd, både som et forsøk på å dempe spliden mellom Bossekop og Elvebakken, og i ren fysisk form ettersom det ble plassert midt i mellom. Det skal sies at det ikke var udelt positivitet rundt sentrumstanken og motstanden var spesielt stor i Bossekop ettersom mange offentlige fasiliteter ville bli flyttet herfra. Planen fikk etter hvert stor oppslutning ettersom man innså at et slikt sentrum var både viktig og nødvendig for den videre

Sentrumsområdet er et av de mest interessante elementene i soneplanen til Erik Lorange, ettersom dette var et område som tidligere ikke hadde vært bebygd. Som tidligere nevnt hadde ikke Alta hatt et naturlig sentrum før krigen, mye på grunn av stor splid mellom Bossekop og Elvebakken over hvilket av disse tettstedene som skulle ha status som sentrum i Alta. Eikeset (1998) forklarer at Bossekop var kommunesenteret i Alta ved at kommuneadministrasjonen var lokalisert her. Også ordføreren bodde her. Samtidig var det langt mellom Bossekop og Elvebakken, og de ulike funksjonene i Alta lå dermed ganske spredt. Paradoksalt nok åpnet krigens ødeleggelser for andre ideer om

utviklingen i kommunen. Reguleringsplanen for sentrum ble vedtatt i 1949 med én stemme imot<sup>7</sup>, og stadfestet i 1953<sup>8</sup> (Eikeset, 1998).

Det første sentrum var aldri ment å være noe annet enn en samling av de offentlige funksjonene. Tidligere planlegger 1 i Alta kommune presiserer at Lorange «så ikke for seg noen bykjerne der, han så for seg alle offentlige bygg». Videre forteller informanten at:

*Ingen private forretningsbygg ble reist [i dette sentrum]. Slik at når politikerne begynte å diskutere et nytt senter i Alta, den diskusjonen kom jo tidlig på 60-tallet fordi at Bossekop ble for trangt og Elvebakken ble for trangt, da var det ikke plass på [...] gamle Alta sentrum sammen med rådhuset og skolene, det var ikke plass til en bykjerne der. Fordi at folk hadde bygd opp husene sine etter gjenreisningen. Det var hus rundt ungdomsskolen, i Kinoveien og i Skoleveien<sup>9</sup>.*

Det var med andre ord ikke areal til en videre utvikling i «gamle» Alta sentrum lengre ettersom dette området nå var utbygd. Bossekop og Elvebakken ble også vurdert som for små til en bykjerne.

I følge Erik Lorange (1996) skulle bussen bli det nye hovedtransportmiddelet i «båndbyen» Alta. Soneplanen skulle gjøre det sentrale Alta til en «langstrakt, åpen «båndby», bundet sammen av riksveien, som dels måtte legges om, dels rettes ut og utvidet», der Bossekop og Elvebakken ville bli knyttet sammen i sentrum (Lorange, 1996: 44). Buss som hovedtransportmiddel var kanskje en naturlig tanke i et samfunn som ikke bestod av så mange personbiler på den tiden, og lite visste man kanskje hvor stor betydning personbilen kom til å få 20 år senere. Kollektivtanken hang godt sammen med Geddes' ideer om en pendlerfunksjon mellom for utkantene og inn til byen (Rasmussen, 2003).

---

<sup>7</sup> Vedkommende var fra Bossekop

<sup>8</sup> Det eksisterer altså en reguleringsplan for Alta sentrum fra 1953. Den er registrert i planarkivet til Alta kommune, men vi klarte ikke å lokalisere den.

<sup>9</sup> Navnene på veiene på «gamle» sentrum

## 6.0 Analyse – del 2

### 6.1 Mot en kompakt by

Den dag i dag eksisterer dette sentrum, som nevnt, mer eller mindre slik en planla det i 1946. Samtidig ble innbyggertallet i Alta i soneplanen fra 1946 fremskrevet til 5000 innbyggere, og da dette tallet ble nådd ble man nødt til å revidere planen eller lage en ny plan for å møte veksten (Eikeset, 2003). Arbeidet med en ny sentrumsplan ble igangsatt rundt samme tidspunkt som en ny helhetlig plan for Alta kommune på midten av 1960-tallet startet opp. I dette arbeidet var den nye bygningsloven av 1965 helt sentral, ettersom den la føringer for kommunens rolle og styringsmuligheter gjennom offentlig planlegging (Eikeset, 2003). Nå skulle man samle de overordnede strukturene innenfor et større område eller region i en generalplan, gjerne i samarbeid med andre kommuner, og så utarbeide reguleringsplaner for mindre områder innenfor regionen. Et slikt arbeid var en direkte videreføring av Erik Lorange's ideer fra 1940-tallet, men hans forsøk på dette mislyktes blant annet fordi man manglet en bygningslov som støttet opp under dette arbeidet. Med bygningsloven av 1965 kunne en gjøre alvor av Lorange's ideer, og en tok også utgangspunkt i Lorange's soneplan av 1946 i den nye arealdisponeringsplanen, som var en forgjenger til arealdelen i dagens kommuneplan (Eikeset, 2003).

Det var også i arbeidet med den nye generalplanen at en innså behovet for flere sentrumsfunksjoner. Den «gamle» sentrumsstrukturen over Bukta fungerte godt, men var, som nevnt, preget av plassmangel på grunn av store funksjoner og bygg, og fordi området rundt ble benyttet til boligformål. Området som ble valgt til et nytt sentrum var et myrområde på Midtbakken, et område Lorange i soneplanen hadde foreslått satt av til boligformål. Dette området var på 1960-tallet fremdeles ubebygget, det lå i tilknytning til Finnmark Husmorskole, og var stort nok til å kunne benyttes til sentrumsformål med visjoner om videre vekst.

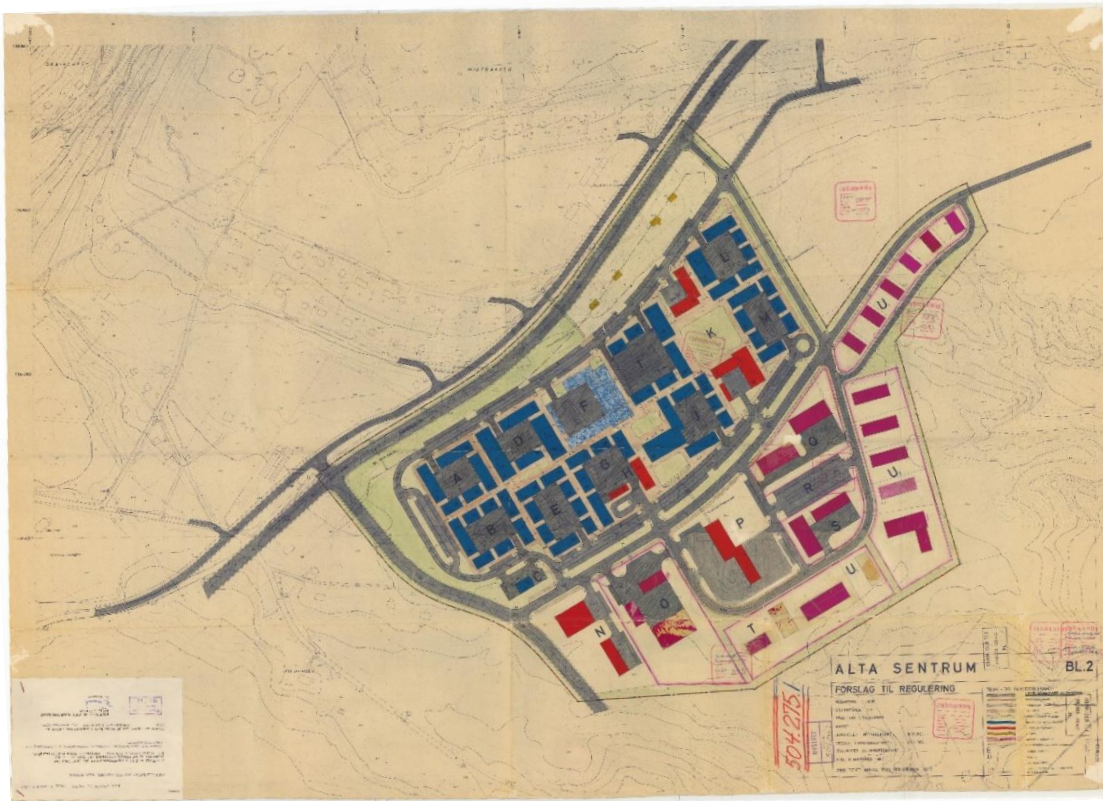
#### 6.1.1. Alta City

Navnevalget på det nye sentrumsområdet sto mellom Alta nye Sentrum og City i lang tid. Alta nye sentrum, senere bare omtalt som Alta sentrum, er i tråd med beskrivelsen av funksjonen på området, men representerte ingen sterk historisk eller kulturell forankring utover det. Navnet City var moderne og festet seg i dagligtalen til mange altaværingar (Eikeset, 2003). Hvor kom så navnet City fra? Eikeset (2003) forklarer at den angloamerikanske innflytelsen var stor på

denne tiden, og city er det engelske ordet for by (Eikeset, 2003: 45). Men det var ikke bare ungdommen som tok til seg slike ord; tidligere planlegger 2 forklarer at sentrumsplanen av 1967 ble vedtatt av fylkesarkitekten i Vadsø, og at

*Det er der "City" kommer fra, for nede i hjørnet i tekstfeltet så står det "Alta City" i anførselstegn, for de hadde ikke noe navn da. Og sånn ble det hetende "City".*

Det dokumentet informanten refererer til må være et forslag til reguleringsplanen, for i den vedtatte planen heter det Alta Sentrum (se figur 7).



*Figur 7: Vedtatt reguleringsplan for Alta Sentrum 1967. Scannet versjon tilsendt fra Alta Kommune.*

Figuren over viser den vedtatte reguleringsplanen for Alta sentrum fra 1967 som ble enstemmig vedtatt. Den ble, som nevnt tidligere, utarbeidet i henhold til bygningsloven av 1965. En av tankene bak planen var et ønske om mer fortetting i Alta, i tråd med Lorange's visjoner (Eikeset, 2003). Det forelå ingen generalplan for kommunen på denne tiden da reguleringsplanen for det nye Alta sentrum skulle utredes; arbeidet med generalplanen foregikk samtidig med



utarbeidelsen av sentrumsplanen. Dette kan ha gjort at reguleringsplanen for det nye sentrum kanskje ble tatt mindre seriøst ettersom mange av bedriftene allerede var etablerte i det gamle sentrum eller i Bossekop og på Elvebakken. Dette er spekulasjoner, men en kan i allefall påstå at å etablere et nytt sentrum ville bli komplisert og møte motstand fra de som hadde etablert seg andre steder, og som dermed hadde verdier i form av eiendom og inntekter som kunne bli svekket av konkurransen på sentrum. Komplikasjonene og motstanden vil bli diskutert nærmere i senere avsnitt. Reguleringsplanen for det nye sentrum ble i allefall fremmet med et ønske om et ikke-bilbasert sentrum, en tanke som sto i motsetning til andre byer i Norge på samme tidspunkt (Eikeset, 2003). De grå feltene i figur 7 viser veisystemet og parkeringsplasser. Det er altså ikke et helt bilfritt sentrum, men parkeringsplassene var lagt til bakgården av forretningene (markert i blått) i en kvartalsstruktur. Det var en todelt struktur med butikker og kontor i nordre del, og industri i sør. Tanken var at det skulle etableres en gågate langs fasadene foran forretningene, så i den forstand kan en si at sentrum ikke skulle være bilbasert. Samtidig ble denne planen utarbeidet under bilens virkelige framsteg, så allerede her ser man en komplikasjon i forhold til planen.

1. oktober 1960 ble bilsalget i Norge fritt, og i løpet av 1970-årene ble bilen allemannseie også i Alta (Eikeset, 2003). Dette medførte naturlig nok noen utfordringer i form av blant annet opprustning av eksisterende veier, trafikksikkerhet for myke trafikanter, parkeringsbehov og behov for nye trafikkmønstre. Eikeset (2003) forklarer at fra 1960 ble bilen sett på som en «nødvendighet» i den vestlige verden, og i et lokalsamfunn som var preget av krig, gjenreisning og ny materialisme ble dette kanskje særdeles tydelig. Lokalsamfunnet tilpasset seg den nye biltrafikken og ikke omvendt (Eikeset, 2003: 42). Denne tankegangen gjenspeiles i saksdokumenter, brev, innvendinger, klager og møteprotokoller i forbindelse med reguleringsplanen for sentrum:

I en henvendelse fra reguleringssjef Sverre Ovesen og arkitekt Erling Krane på vegne av Altafjord Handelstandsforening datert 09.12.1967 kommenteres enkelte elementer i forbindelse med reguleringsplanen for Alta sentrum. Her påpekes særlig bilbruk og parkeringssystemet i planen. En sammenligning med Tromsø gjøres med tanke på gangavstand fra parkering til destinasjonspunkt som er større enn de normale maksimumsavstandene på omtrent 250-300 meter. I Tromsø er realiteten slik på grunn av store trafikutfordringer i et trangt og kompakt sentrum. I Alta planlegges det en omtrentlig avstand fra parkering til tilhørende forretningssone på 100-150 meter, og en tenker at det i framtiden vil bli større plassbehov på sentrum til bebyggelse framfor parkering, og folk må derfor belage seg på lengre

gangavstand. Denne kommentaren rettes spesielt mot sikkerhet for gående og miljømessige hensyn (Ovesen og Krane, 1967).

Erling Krane var arkitekten som tegnet reguleringsplanen for Alta Sentrum, og var en forkjemper for et mindre bilbasert sentrum. Han var derfor, naturlig nok, opptatt av å fremme sine synspunkt i diskusjonen som oppstod om antall parkeringsplasser i sentrum. Samtidig kan det argumenteres at han var framsynt i forhold til framtidig bebyggelse og utvikling på sentrum, og at en derfor ikke måtte bygge ned areal til parkering, men heller bevare slike areal til bebyggelse i framtida. I det neste avsnitt vil vi se at Kranes synspunkt og argument i løpet av de neste 20 årene kom til å bli satt på prøve.

### **6.1.2 Endringer i planen**

Mot slutten av 70-tallet begynte man med endringer av deler av sentrum. Blant annet ble det påpekt at «Alta Sentrum trenger å bli bygget ut med en tetthet lik den vi har foreslått» og at parkeringsplasser derfor må vike til fordel for dette (Krane og Lund, 1981)<sup>10</sup>. En var bekymret for at påbegynt bebyggelse ikke forholdt seg til minstekravet i henhold til reguleringsplanen. Reguleringsendringene på Alta sentrum foregikk hovedsakelig på midten av 1970-tallet. En bekymring for den vedtatte planen fra 1967 var at den var for rigid. Utformingene av byggene var fastsatt, men på 70-tallet ønsket store arealkrevende bedrifter å kjøpe seg tomt; blant annet SAS-hotellet, Møbelsenteret og HÅKO med kjøpmannsvarehus (kjøpesenter). En fryktet at gågateprinsippet skulle bli neglisjert ettersom bedriftene ønsket parkering rett ved inngangen sin. Det blir uttrykt bekymring for et «Drive-in-City» med bakgrunn i bilen som eneste kommunikasjonsmiddel. En tenkte tanken om et bilfritt sentrum i begynnelsen, men på grunn av store protester fra forretningene la man til rette for større parkeringsanlegg innover i sentrum samtidig som man fokuserte på at byggene måtte være tett på hverandre slik at man kunne gå mellom byggene og gjøre sine ærender uten å flytte bilen. I tillegg ønsket man å løsne litt på den rigide planen i forhold til utforming og plassering av bygg, men heller stille krav til gode detaljplaner for hvert enkelt prosjekt.

Andre, eksempelvis banksjef i Sparebanken Nord, var bekymret for parkeringsplasser utenfor deres forretningsbygg, og mente at slikt måtte prioriteres framfor «mere luksusbetonte og perifere ønsker om grøntarealer» (Aasegg, 1981). Noen forretningsdrivende på sentrum delte

---

<sup>10</sup> Denne henvendelsen omhandlet bebyggelsesplanen for feltene I, J, K, L og M på Alta sentrum, som kan sees i figur 7

den samme bekymringen i behovet for gang- og sykkelveier, ettersom 90% av trafikantene var bilister (Wæraas, 1981). Arkitekt Kirsti Knutsen uttrykte at beplantning rundt lokalene og i sentrum generelt var mer gunstig for helhetsinntrykket i sentrum enn å bruke mye areal til parkering (Knutsen, 1982). I 1982 holdes et åpent møte for forretningsdrivende i Alta sentrum. Kirsti Knutsen trekker fram eksempler fra andre storbyer om en mulig gågateløsning, og viser til negative trekk ved utviklingen av bil-by samfunn med referanse til USA der byene var preget av mye forurensning, støy og lite sosialt liv og møteplasser. Andre trakk fram at det kanskje var lite sannsynlig at folk ville bevege seg til fots i området ettersom de fleste drar til sentrum kun for å gjøre sine innkjøp. Det ble derfor oppfattet som dårlig arealutnyttelse å legge gangveier her.

Konfliktene rundt sentrumsutviklingen var mange og svært preget av bilismen og behovet for et nytt sentrum. Mange vegret seg fremdeles for å definere det nye området som sentrum. Det ble også stilt færre krav til den estetiske utformingen i begynnelsen. Tidligere planlegger 1 forklarer at:

*De som etablerte seg først, de fikk de tomtene de pekte på, og den størrelsen de ville ha, og det bygget som de ønsket å reise. Og mange av byggene ble jo etablert på 70-tallet, delvis langt inn i 80-tallet, hvor det nesten ikke var [...] altså man var glad for at det kom et bygg. Og at kravet til at dette skulle bli et fremtidig bysenter, den var fraværende. Alta sentrum var [...] det var ikke et sentrum, det var en plass man bygde hvis man ikke hadde andre plasser å bygge. Og mange av disse byggene er jo egentlig industripreget, fordi at det var industriområde også. Oppå kanten der er det fineste boligområdet, der ligger industri den dag i dag<sup>11</sup>. Det ser ikke ut.*

Før Alta sentrum ble utpekt som hovedsenter i Alta, ble det stilt få krav til utforming og størrelse på de byggene som ble reist i løpet av de første 10-15 årene. Området inneholdt mye areal, og flere arealkrevende bygg ble reist her. Mange slike bygg var industripreget, både på grunn av deres funksjoner, men også fordi krav om estetisk utforming var fraværende. I dag flyttes det meste av slik type forretning ut av Alta sentrum for å gjøre plass til mer handelspregede bygg (se figur 9).

En eiendomsutvikler og forretningsdrivende på sentrum som bygde på slutten av 70-tallet, illustrerer den samme situasjonen fra en utbyggers perspektiv:

---

<sup>11</sup> Dette området ligger i den sørlige delen av sentrum, se figur 7.

*Det var jo akkurat startet her vet du, og de var jo så fornøyd. Scania-bygget var bygd, apoteket hadde bestemt seg for å bygge samt Bohus og hotellet. Så det var vi fire da. Og vi kunne velge ut tomt kor vi ville ha, og vi kunne få alt vi ville ha! Det var ikke måte på hvilke fordeler vi kunne få. Så vi bygde da, og etter 2,5 år så var butikken oppe og gikk. Og det er klart, det var jo tøft, vi ble jo dømt nord og ned her på sentrum. Alle de andre som drev med tilsvarende butikk, de sa at vi ikke hadde sjans til å drive med slik butikk på sentrum.*

Dette vitner om en lite styrt utvikling og manglende detaljplanlegging av sentrum på 1970-tallet. I tillegg viser informantene hvordan holdningen var til sentrum, det var mer et industriområde enn handels- og forretningssentrum, og det var liten tiltro til at dette var et sentrum for fremtiden. Kommunen ga bort tomter nesten gratis for å få næringslivet til å etablere seg, og det ble ikke stilt krav til utformingen på byggene (Eikeset, 2003). Denne laissez-fairetanken fikk store følger for den videre utviklingen i de senere årene på sentrum.

## **6.2 Å bygge byen innover**

Fortettingsprinsippet ble for alvor en realitet på 90-tallet. I problemnotatet tilhørende kommunedelplanen for Alta tettsted argumenteres det at utbyggingsmodellen i Alta bør være en kombinasjon av fortetting og en viss ekspansjon i tettbebyggelsens randområder (Alta kommune, 1995a: 53). Argumentet for en slik taktikk var at dette samler naturinngrep ettersom «konsentrasjon av tekniske inngrep gjør at sammenhengende naturarealer kan beholdes uberørt», det er en økonomisering med areal ettersom det demper presset på ubebygde arealer og minsker det totale transportbehovet, det styrker kollektiv-, gang- og sykkeltransport på bekostning av biltransport, og det er gunstig i et utbyggingsmønster med flersenterstruktur (Alta kommune, 1995a: 51). I et langstrakt tettsted som Alta er det viktig å opprettholde de lokale bydelssentrene i forhold til transportbehovet. Næss (2015) forklarer at tette nabolag eller lokalområder har bedre grunnlag for lokale servicefunksjoner som skoler, dagligvarehandel, barnehager og liknende, og således vil transportbehovet reduseres for tilgangen til slike funksjoner (Næss, 2015).

Det ble et høyere fokus i planene fra 1990-tallet på bærekraftig utvikling, i tråd med nasjonale strategier og Brundtlandkommisjonens vurderinger. Tre ulike vekstmodeller ble skissert for Alta tettsted: konsentrasjon, ekspansjon og kombinasjon. En kombinasjonstenking ble vurdert som mest gunstig, med konsentrasjon i sentrumsområdet men også feltutbygging i

randområdene for å kunne tilby innbyggerne den boligformen de ønsket selv. Det ble også vurdert om en skulle benytte mer arealgunstige boligtyper som rekkehus til fordel for eneboliger, særlig i sentrumsområdet, for å kunne møte befolkningsveksten samtidig som en bidro til fortetting (Alta kommune, 1995a).

### **6.2.1 Fortettingsprinsippet kommer inn i planen**

Som en kan se av sentrumsplanen fra 1967, var innføringen av det nye området også et ønske om å skape et levende sentrum for Alta. I tillegg ønsket en å samle Alta, en tankegang som var overført fra Lorange's ønsker for Alta på 1940-tallet. En håpet at et nytt sentrum samtidig ville føre til tettere bebyggelse mellom Bossekop og Elvebakken – en slags fortettingstanke. Som vist tidligere var fortetting ikke et fokusområde i planen fra 1967, fokuset lå i å få næringsdrivende til å etablere seg på sentrum.

På 1990-tallet endret planidealene seg i Alta i samsvar med bærekraftprinsippet og fortettingsidealet generelt i landet. På spørsmål om ideen for å bygge byen innover bestandig har vært et tema i Alta, svarer tidligere planlegger 1:

*Nei. Det har det ikke. Det var et tema som kom for fullt på 90-tallet. Og det kom med den andre generasjonen av kommuneplanen, og det kom med reguleringsplanen av Alta sentrum i -95. Så 90-tallet endret den tenkningen.*

Grunnen til at dette fortettingsprinsippet slo an i Alta handlet ikke bare om de dominerende, generelle idealene om bærekraftig utvikling. Det lå også lokale forutsetninger til grunn, og et ønske fra kommunen selv om en slik strategi. Tidligere planlegger 1 forklarer at:

*Det ene er at det ble fokus på transportøkonomi. Alta er jo en bilby. Det ble et veldig fokus på landbruksjord, fordi man bygde ned landbruksjord som på Aronnes for eksempel, og Saga. Slik at det å bevare Alta som en viktig landbrukskommune i Finnmark ble et fokus. Og så er det et økonomisk fokus. I sentrumsområdet så ligger store deler av infrastrukturen på plass, slik at du slipper dyre, nye infrastrukturelle tiltak. Og så er det vår egen livsførsel som også endrer seg på denne tiden. Alta fikk stadig flere eldre, og mange av disse ønsket å flytte fra sine potetåkere og store tomter, og ville inn i mer urbane områder. Slik at det er et sett av argumenter for spesielt planleggerne og kommunen. [...] Kommuneøkonomien ønsket dette.*

Som sitatet gir uttrykk for, var det ønskelig å redusere bilbruken i Alta ettersom miljøaspektet slo rot i planleggingsidealene. I tillegg var det dyrt å ruste opp i veisystemene ved økt biltrafikk, slik at en ønsket andre kollektivløsninger som transportmidler (Alta kommune, 1995a). Landbruket i Alta var svært viktig å bevare, og de økonomiske forutsetningene for fortetting var gunstige med tanke på de infrastrukturelle tiltakene som var nødvendig for en by i vekst. Ikke minst ønsket folk, både eldre og yngre, å bosette seg mer sentralt der det var nær tilgang til lokale servicefunksjoner.

Fortettingsprinsippet ble likevel ikke like godt mottatt av alle. På lik linje med sentrumsplanen fra 1967, var det enda motstand fra enkelte hold om Alta sentrum. Samme informant forteller at:

*Det var veldig omstridt. En av grunnene til at dette var omstridt, var at det var en form for terrorbalanse mellom Elvebakken, Bossekop og Alta sentrum. Alta sentrum ble jo etablert på slutten av 60-tallet, men sto på mange måter stille. Litt bygging var det på 70-tallet, og litt på 80-tallet, men utover det stod det nesten stille. Vi fikk reguleringsplanen for Alta sentrum i 1995 og den forbindelse ble det laget et notat noen år tidligere, der det ble foreslått at Alta sentrum skulle defineres som hovedsenter i Alta. Da ble det et lurveleven av en annen verden!*

Utbyggingen av Alta sentrum tok tid, og det var store motsetningskrefter fra de som allerede hadde etablerte bedrifter i Bossekop og på Elvebakken. Da det ble foreslått å definere Alta sentrum som hovedsenter, skapte det store debatter. Informanten bruker begrepet «terrorbalanse» i beskrivelsen av motstanden, og jeg ba informanten forklare hva som legges i dette begrepet, og hvem som var motstandere til sentrum. Han forklarer at:

*Det var mellom Bossekop og Elvebakken, men spesielt Bossekop. Det var markerte personer i formannskapet som var forretningsdrivende i Bossekop [...] som var veldig sterkt imot dette. Men det gikk tre uker, etter notatet ble drøftet første gangen, og det ble jo en heftig debatt rundt dette. Både internt på rådhuset, i politiske partier og i avisa. Det gikk tre uker og så vedtok formannskapet dette. Og det var ett av de veldig viktige strategiske valgene som ble gjort. Så satte vi i gang med reguleringa av Alta sentrum, og fikk en veldig god reguleringsplan i -95 som gjorde at investeringene i Alta sentrum eksploderte. I fra 1995 og frem til 2007 ble det investert omtrent 3 milliarder kroner i Alta sentrum. [...] Og det skapte en optimisme blant først og fremst Altas egne investorer. [...] Veldig mange av Altas befolkning som hadde penger, investerte de i Alta.*

Informanten vektlegger viljen fra lokale private investorer i Alta til å etablere seg i sentrum som en av hovedgrunnene til den sterke utviklingen her på 1990-tallet. Dette er i tråd med nyliberalistiske ideologier ved at en markedsstyrt urbanisering krever store økonomiske investeringer som kommunene ikke klarer å finansiere selv (Sager, 2013). Kommunene blir avhengige av at private aktører bidrar til utviklingen. Som informanten forteller, har det offentlig-private samarbeidet vært essensielt for utviklingen av Alta sentrum. Dette kan også ha bidratt til at debatten rundt sentrum etter hvert stilnet, ettersom lokale aktører muligens skapte sterkere tilhørighet til det nye sentrum enn investorer utenfra ville klart.

Etter en tid ble altså sentrum akseptert av de fleste. Reguleringsplanen ble vedtatt i 1995, og flere forretningsdrivende valgte å flytte til sentrum fra Bossekop og Elvebakken. Planleggingen ble også mer detaljregulert, arbeidet ble mer organisert, og det ble stilt flere krav til blant annet utforming, størrelse og behov på sentrum.

## 6.2.2 Detaljer i planen



Figur 8: Reguleringsplan for Alta sentrum 1995. Scannet versjon tilsendt fra Alta kommune.

Med mer fokus på fortetting i og rundt sentrum, fulgte også nye ideer om hva slags funksjoner som skulle være i sentrum og hvordan sentrum skulle se ut. Som tidligere nevnt var det allerede i planen fra 1967 et ønske om en gågate og et torg her. Dette ble realisert etter 1995-planen. Tidligere planlegger 2 forteller om deres visjoner for Alta sentrum:

*Det vi va ute etter, det va rett og slett å få etablert et mer kompakt sentrum. Mer kompakt, og selvfølgelig tilrettelegge for veksten. Det va jo helt opplagt. [...] Vi jobbet med å etablere et sentralt gangprioritert uterom. Gågate, park og torg, det var et superviktig prosjekt i det her. [...] Kjernen, eller møteplassen, i sentrum skulle være bilfri, og det skulle være gågate, torg og park. Og så jobbet vi med at husene skulle kunne bli høyere enn de var, det var jo nesten ingenting over to etasjer unntatt hotellet. Så vi jobbet rett og slett med å bygge by. Bygge kompakt by. [...] Det vi også introduserte va jo boligbebyggelse i randen av sentrum. Ikke i første etasje, men over forretninger, sånn som er helt normalt i alle byer, men det var jo det vi ble ledd mest ut på. Veldig mange bare ristet på hodet og sa «bo i sentrum?! Tror dere virkelig at noen vil bo på City». Det var så utenkelig for utrolig mange at noen skulle ønske å bo der.*

Etter at sentrum var akseptert som forretningsområde og handelssentrum, var det altså andre kamper som måtte kjempes administrativt. Fram til 1990-tallet var boligstrukturen i Alta preget av eneboliger med inntil to etasjer. Rekkehus var til nød akseptert som boligform, men blokker og leilighetskompleks var fremdeles sett på som vederstyggeligheter. Særlig store boligblokker, som det ble bygd mange av rundt omkring i 1960-årene, var ruvende, nøytrale, lukkede og grå, og leilighetene var ofte av dårlig kvalitet (Eikeset, 2003). Samtidig hadde blokkbebyggelse svært høy arealutnyttelse i mange byer med arealknapphet. I Alta var det ikke arealknapphet, og velstandsutviklingen førte til at flere her ønsket eneboliger med egen hage. Dette sto derimot i kontrast til fortettingsønskene, men utviklingen av leilighetskompleks gikk tregt blant annet fordi politikerne ønsket å følge innbyggernes egne ønsker om eneboliger (Eikeset, 2003).

Noen leiligheter ble likevel oppført etter reguleringsplanen av 1995. Den første leilighetsblokka ble bygget på slutten av 1990-tallet i Bekoskogen nær Alta sentrum. Dette var en kommunalt eid tomt som kommunen utlyste en konkurranse på. Tidligere planlegger 2 kunne fortelle at de som kom med det beste prosjektet på fire etasjer fikk kjøpe tomta og realisere prosjektet. Dette prosjektet ble fremmet som et gjennombrudd for urbane, bynære boliger, og i ettertid fulgte flere liknende prosjekt i Alta.



Et annet grep for fortetningsprinsippet som ble gjort i forbindelse med reguleringsplanen av Alta sentrum i 1995, var å sette en grense, en avgrensning, på området som skulle bygges ut først. Dette ble gjort ved å gjøre om på infrastrukturen slik at hovedveiene i sentrum gikk rundt hele området de ønsket å utvikle først, og plassere gågata tvers igjennom området (se figur 8). På utsiden av den ene veien, mot vest, lå ei stor tomt som mange ønsket å bygge på. Tidligere planlegger 2 forteller, og viser på kartet, at administrasjonen «fredet» denne tomten, som senere ble brukt til byggingen av Nordlyskatedralen:

*Så det vi sa, at da bygger vi den veien. Og det va rett og slett for å si at denne tomten (katedraltomten) var det ingen som fikk røre, før vi har fått fylt det her (utbyggingsområdet) og det har blitt tett nok. Det var rett og slett for å gi et varsel om å «ligge unna» denne tomten, fordi vi så at med den spredte utbygginga vi hadde her, så var det selvfølgelig i alle sitt hode at «det er kjempe lurt å bygge her, for her er det god plass». Men vi ville jo realisere en tett by! Så vi jobbet knallhardt med at andre tomter skulle fylles opp slik at vi faktisk fikk den gågata og fikk alt dette til å skje før noe annet. Så det der «mild tvang»-oppdraget, det tror jeg måtte til. For det var veldig vanskelig for folk å se for seg hvordan det kunne bli.*

Ved å bruke «mild tvang» og sette grenser rundt de områdene en ønsket å utvikle først kunne en strukturere sentrum og fylle opp tomten slik at en kunne realisere det tette sentrum. Etersom sentrum var blitt akseptert som hovedsenter i Alta, ønsket ulike aktører naturligvis å etablere seg på attraktive tomter her, og uten de strenge rammene fra kommunen kunne sentrumsutviklingen på 1990-tallet raskt ha fulgt de samme laissez-faire tendensene fra 1960- og 70-tallet. Men ved å sette tydelige grenser rundt utviklingen, greide kommunen til en viss grad å realisere det tette sentrum.

Det andre viktige gripet for Alta sentrum ble gjort i forbindelse med lokaliseringen av Alta Storsenter (senere AMFI Alta). På 1990-tallet ønsket AMFI-kjeden å etablere seg i Alta, men hadde sett seg ut en annen tomt enn på sentrum. Samme informant forteller:

*Så kom de og sa at de ønsket å etablere et kjøpesenter i Alta. Når vi spurte hva de hadde tenkt, svarte de Aronnes industriområde. Det hadde de sett seg ut. Akkurat da var jo det sånn «himmelske freds plass» på Aronneskjosen. Nå er det fullt der, men den gang da var det jo god plass, og de kunne få masse parkering rett utenfor døra. De var ganske bestemt på det. Men heldigvis så jobbet vi da med sentrum, og heldigvis var det god plass på sentrum. Og heldigvis gikk de med på å etablere seg der på sentrum. Men det va SÅ langt i fra. Og det er klart at hvis de hadde fått kommet ned på Aronneskjosen på det tidspunktet, da hadde Alta sentrum vært et dødt prosjekt. Da hadde vi hatt en helt*

*annen utvikling i Alta. Så det at vi fikk et kjøpesenter, men heldigvis fikk det i sentrum, det var med på å styrke den senterstrukturen vi ønsket oss.*

De grepene som ble gjort for å stryke sentrum og for å jobbe mot fortetting var helt klart utslagsgivende for hvordan sentrum ble utformet. Mine informanter er unisont enige i at de strenge rammene til reguleringsplanen og detaljplanleggingen var både viktig og nødvendig. De forteller at arbeidet med sentrumsplanen fra 1995 var betraktelig mer organisert og tydelig, samt mer styringsbasert fra kommunens side enn tidligere sentrumsplaner hadde vært. En delte inn sentrum i ulike områder og valgte en etappevis utbygging som strategi for å konsentrere utbyggingen (Alta kommune, 1995b). Fortettingsprinsippet og idealene i planen var også helt i tråd med de generelle føringene for byutvikling; kompakt by, redusere biltrafikken i sentrum, og blandede funksjoner med næring og bolig. Kontrastene mellom reguleringsplanen fra 1967 og 1995 er store, og likeledes holdningene til sentrum med unntak av de få som fremdeles drev forretninger i Bossekop og på Elvebakken. Men hvordan ble egentlig de gamle bydelssentrene påvirket av sentrumsutviklingen? Greide man å holde på en tresenterstruktur?

### **6.2.3 Bossekop og Elvebakken**

Som tidligere nevnt var det sterke motsetninger mellom Bossekop og Elvebakken tidligere, og dette var også en av grunnene til at det ble etablert et nytt, nøytralt sentrum mellom de eksisterende bygdesentrene. Men det nye sentrum medførte samtidig fraflytting av kles- og sportsforretninger fra Elvebakken og Bossekop til sentrum. Noen motsatte seg flyttingen så lenge som mulig, men i dag er det så å si ingen slike forretningstyper i Bossekop og på Elvebakken. Det skal sies at både Bossekop og Elvebakken har utviklet seg slik at både bedrifter og offentlige virksomheter som ikke trenger å ligge i sentrum, eksempelvis legekontor, tannlege og kontorvirksomhet, har etablert seg i de tidligere bygdesentrene. Her er det gratis parkering og lokalene er billigere å leie enn på sentrum. I tillegg ligger det flere matbutikker, bensinstasjoner og apotek i begge bygdesentrene. En kan trygt si at de gamle bygdesentrene har endret funksjon fra tidligere, men samtidig har de beholdt flere hverdagsfunksjoner som ikke behøver å ligge i hovedsenteret.

Å ha en tresenterfunksjon, der Alta sentrum fungerer som hovedsenter og de andre to som kollektivknutepunkt, vil være en svært ideell strategi for Alta og helt i tråd med kompakt byutviklingsprinsippet. Det er derimot særdeles vanskelig for en liten by som Alta å

oppretholde lik utvikling og kvalitet i alle tre sentrene. Tidligere planlegger 2 peker på at en kanskje ikke var flink nok til å tydeliggjøre rollene for Elvebakken og Bossekop. Informanten forklarer at:

*De har større potensial for å ha flere hverdagsfunksjoner for folk flest. Matbutikker, barnehager, skoler og potensial for seniorboliger samt en sosial møteplass som på en måte er under hovedsenteret. Det mener jeg fortsatt er potensialet, og det er litt uutnyttet i Alta. Det ligger der.*

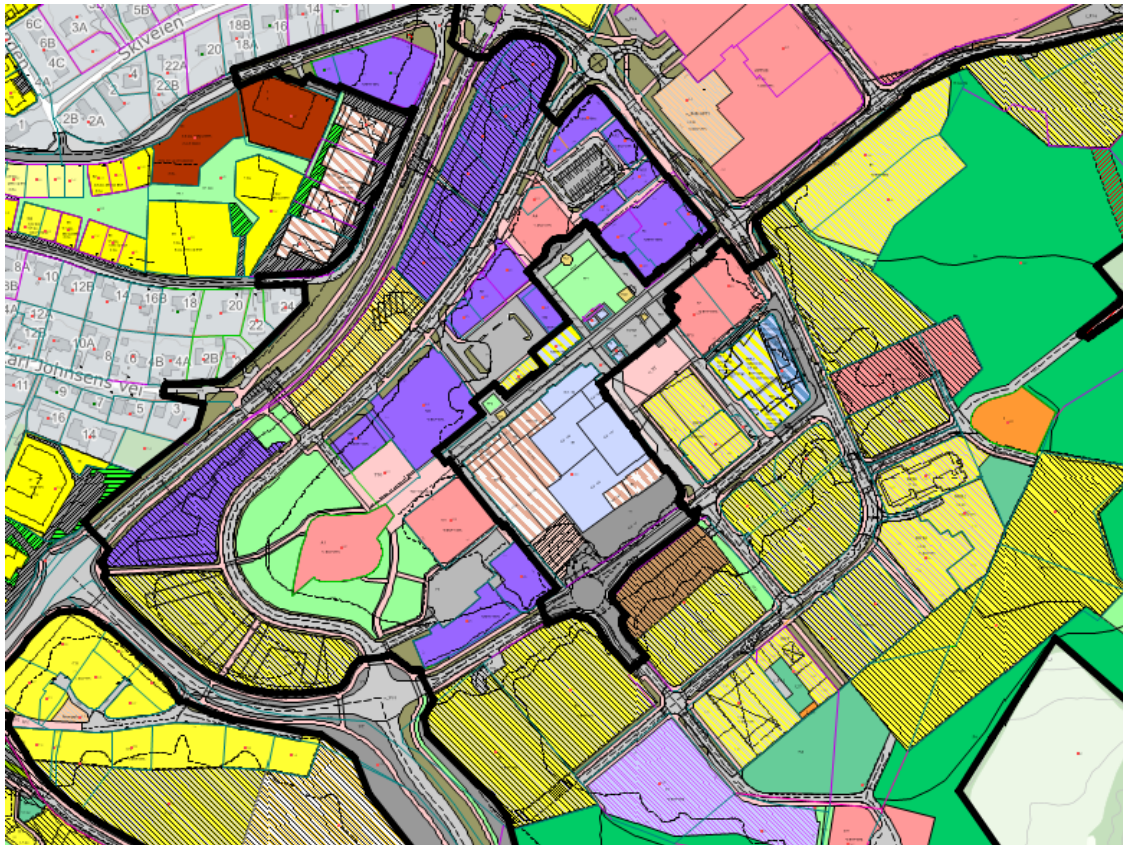
Det skal sies at både Bossekop og Elvebakken har skoler, barnehager og matbutikker så, som informanten sier, det er et potensial her. De mangler kanskje den tydelige rollen, men samtidig ligger det store planer for begge områdene. Elvebakken er et svært viktig knutepunkt med flyplass og havneterminal for hurtigbåter og cruiseskip. I Bossekop ligger det planer for flere leilighetskompleks med sjøutsikt og omreguleringer av bebyggelse. Dersom Alta fortsetter veksten, vil både Bossekop og Elvebakken være viktig for Alta også i fremtiden.

### **6.3 Dagens realitet**

Hva er realiteten i dagens planlegging og utvikling av Alta? Som tidligere forklart er dagens realitet alltid påvirket av historien, så også i Alta. De gode strukturene og rammene i sentrumsplanen fra 1995 la godt til rette for dagens planleggere. Det utvikles mer og mer på sentrum. Nordlyskatedralen har fått sin plass (se figur 9), flere forretningsbygg er oppført med leiligheter i de øvrige etasjene, leilighetskompleks er bygd i randen av sentrum og flere er under planlegging. I tillegg utvides Alta Helsesenter for å få på plass flere funksjoner, og AMFI planlegger utvidelse av kjøpesenteret. I følge fagansvarlig for arealplan saneres mange av de tidligere industribyggene i den sørlige delen av sentrum for å gjøre plass til forretninger og leiligheter, og det er satt av omtrent 600 nye boenheter i sentrumsområdet i kommuneplanen. Det er helt tydelig at en har greid å realisere et tett sentrum. Men kan Alta i dag klassifiseres som en kompakt by?

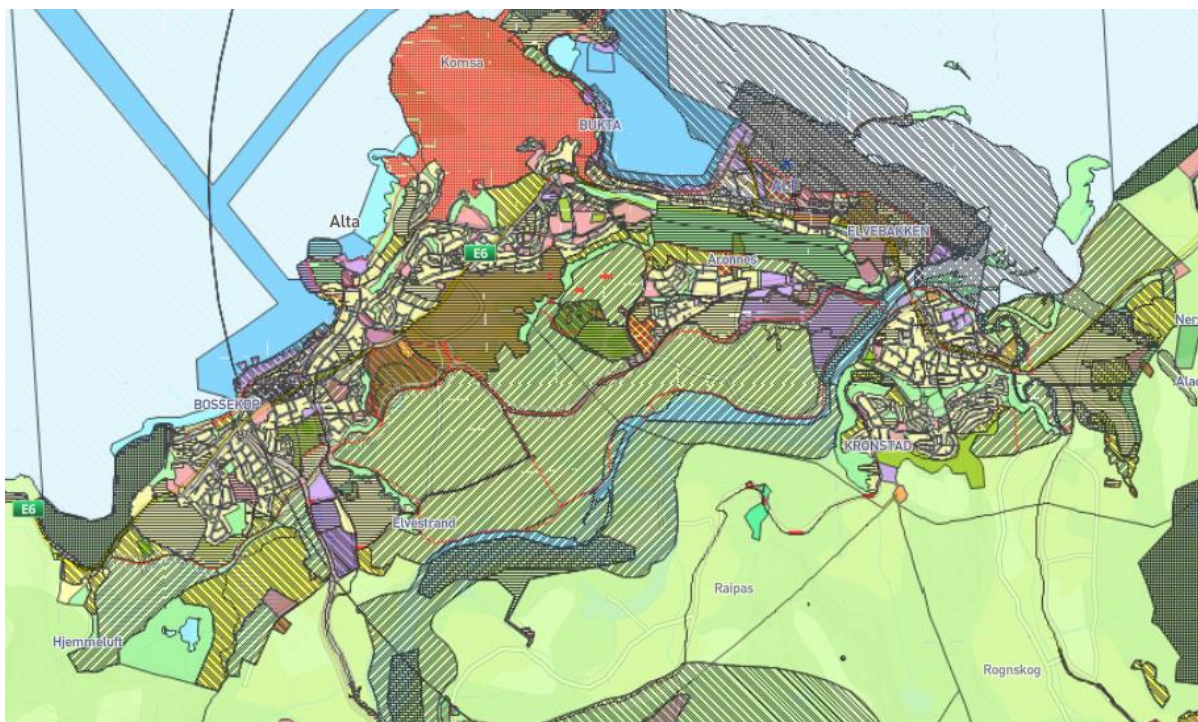
I følge Hanssen m.fl. (2015) kjennetegnes den kompakte byen «ved å ha tett bebyggelse (fortetting) med klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud» (Hanssen m.fl., 2015: 13). Alta tettsted har, som vi har sett, alltid hatt spredt bebyggelse med store avstander mellom de gamle bydesentrene Bossekop og Elvebakken. I

følge Alta kommunes egne visjoner, er det ønskelig å føre den videre utviklingen innover slik at Alta by blir mer definert med klare grenser mot omland (Alta kommune, 2016). I det videre vil jeg ta for meg de ulike utfordringene Alta har for å realisere en tett by i tråd med visjonene, og de grepene som Alta har innført, eller er i ferd med å innføre, for å skape en kompakt by.



*Figur 9: Reguleringsplan for Alta sentrum 2017. De gule feltene er boligformål, lilla er handelsfunksjoner, og rødt er kommunal- eller statlig eid bygg. Området i midten er AMFI Alta, og har en egen reguleringsplan. Bilde hentet fra Alta kommunes nettsider.*

### 6.3.1 Fortetting og spredning



Figur 10: Arealplanen for Alta by. Sentrum er markert i brunt. Det er satt av felt til fremtidig boligformål i yttergrensene, markert i gult. Tilgjengelig fra <https://www.geodata.alta.no/>

Samtidig som det utvikles og fortettes i sentrum så sprer byen seg også utover sentrumsområdet. Nye, store boligfelt åpnes nær tettstedsgrensene i Alta, spesielt i Hjemmeluft og Saga<sup>12</sup>. Planlegger 1 forklarer at:

*Samtidig man valgte den strategien om fortetting, så kan man jo se hvor det har vært mest og størst utbygging etter 2011. Og det er i Saga, og det er ganske langt utenfor sentrumsområdet. Så mens man sier at man ønsker at det skal vokse innover, så gjør man grep som resulterer i det (at det blir størst utbygging utenfor sentrumsområdet). Og det er veldig press på boligområdene utenfor Alta sentrum. Resultatet har vært at det er der den største utbyggingen har skjedd, selv om det skjer mye i sentrum også. Og da viser det seg jo at det tar ganske lang tid før man får realisert det som ligger i kommuneplanen, altså.*

Fortetting i et allerede spredt område er tidkrevende i tillegg til at det er konfliktylft. Samme informant forteller at planleggerne stilles i en vanskelig posisjon der de skal fokusere på fortetting og å tilrettelegge for leiligheter framfor eneboliger i sentrale strøk, samtidig som de

<sup>12</sup> Se figur 10. Hjemmeluft er det gule området til venstre på kartet, og Saga er helt til høyre.

skal ivareta naboers interesser og eksisterende grønnstruktur. Han argumenterer med at «det er en god del kriterier på hvordan den fortettingen skal skje, at det skal være kvalitet i det her. Altså, folk skal jo bo her!». Mange utbyggere kommer med byggesøknader som har for dårlig kvalitet, det være seg «lav standard, kanskje på bygningsmassen, dårlige uteareal, mye parkeringsareal, man bryr seg ikke så mye om balkonger og sånt som gjør at det er kvalitet». Sammenhengen mellom eksisterende bebyggelse, vern av grønnstruktur, og nærhet og tilgang til funksjoner i byen gjør fortetting og kompakt byutvikling kompleks og utfordrende for planleggere.

Kvalitet er et viktig element i byutvikling i dag, og bokkvalitet henger sterkt sammen med sosial bærekraft, som igjen er et av elementene som kompakt byutviklingsdiskursen søker å omfavne (Schmidt, 2015). Lene Schmidt (2015) forklarer at «med bokkvalitet menes de bestemte kvaliteter ved boligen og bomiljøet som tillegges verdi» (Schmidt, 2015: 161). Videre forklarer hun at det som «tillegges verdi» er individuelt og kan variere, samtidig som bestemmelser i lovverket kan gi uttrykk for generelle kvaliteter en ønsker å innlemme i all boligbygging (Schmidt, 2015). Eksempler på slike kvaliteter er felles uteareal og tilgang på sollys rundt boligen, og i fortetting havner slike kvaliteter ofte i konflikt med ønsker om høyere arealutnyttelse. Dette er ikke en ønskelig situasjon ettersom fortetting også skal ivareta kvaliteter både i uterom og boligmiljø, og i selve utformingen av boligen (Børrud, 2018) men fortetting kan resultere i dårlig bokkvalitet (Schmidt, 2015). Dyre boliger og høy kvadratmeterpris, spesielt i attraktive, sentrumsnære områder, gjør at flere som ønsker seg inn på boligmarkedet må nøye seg med færre kvaliteter av de som nevnt ovenfor og mindre boliger enn tidligere (Schmidt, 2015).

Ofte blir hensynet til økonomi vektlagt til fordel for kvalitet i utbygging, og da spesielt for utbyggerens del (Schmidt, 2015). En eiendomsutvikler vil tjene penger på prosjektet sitt, og flere boliger fører gjerne til mer inntekter. Ved å søke om å bygge mange små boliger fordelt på flere etasjer, kan en utbygger utnytte arealet til det maksimale. Det er slike situasjoner kommunen kan styre utviklingen og stille krav til kvalitet, og det slike situasjoner fagansvarlig for arealplan i Alta kommune forteller at de bruker mye tid på. I Alta er det ønskelig å beholde kvaliteten i boligprosjekter, og en ønsker ikke en fortetting som går på bekostning av dette. Samtidig setter slike krav til kvalitet enkelte boligkjøpere som ønsker seg inn på boligmarkedet i en dårlig posisjon ettersom kvaliteter i attraktive områder fører til høyere priser. Unge, nyetablerte og barnefamilier kan se seg nødt til å skaffe seg boliger i utkanten fordi

leilighetsprisene i sentrum er for høye. For Alta sin del trenger dette ikke å være et negativt aspekt. Planlegger 1 forteller at:

*Alta er jo en fantastisk kommune med utrolige muligheter for friluftsliv. Og det er ikke tvil om at de rike mulighetene som er her på helårsbasis er en utrolig sterk attraksjon for altasamfunnet. Med størrelsen på Alta kommune med omtrent 20 000 og en mikse mellom fortetting og utbygging av sentrale områder, kan man kanskje også ha råd til at folk kan bo med litt mer landlige omgivelser. At man har den kombinasjonen her, tror jeg nok at mange opplever som en stor kvalitet. Folk er veldig forskjellig, ikke sant, og noen ønsker jo å bo sånn. Og flere tilflyttere som kommer hit og som er vant til å bo tett finner det naturlig å oppsøke den boformen. Så det at man opprettholder en variasjon i boligtilbudet er på et vis en grunnleggende greie.*

For å opprettholde Altas særpreg og attraktivitet er det viktig å ha et variert boligtilbud. En skal ikke presse alle inn i leiligheter, og det er heller ikke målet til Alta kommune. Målet er å bygge tettere i sentrumsområdene og rundt bygdesentrene Bossekop og Elvebakken for å redusere transportbehovet. Men for å kunne opprettholde det varierte boligtilbudet og samtidig redusere bilbruken blant innbyggerne, spiller tilgangen til, og kvaliteten på, alternative framkomstmidler en viktig rolle. Dette bli diskutert i neste avsnitt.

### **6.3.2 Kollektivtilbud**

Et annet viktig element i kompakt byutvikling er gode kollektivtilbud og tilrettelagte gang- og sykkelstier slik at innbyggerne kan redusere bilbruken. Informantene refererer til Alta som en «bilby»; folk er vant til å kjøre til døra hvor enn de skal, og det skal sies at kollektivtilbudet i Alta har et stort, uutnyttet potensiale per i dag. Bybussene går i all hovedsak langs E6 og kun en gang i timen ifølge Snelandias<sup>13</sup> egne rutetabeller, med noen hyppigere avganger i morgentrafikken. Det er gjort forsøk på å ha noen ruter i boligfelt, da spesielt i Kaiskuru, Saga og Thomasbakken. Snelandia har en rutetabellapp og tabellene er tilgjengelige på nettsidene deres, men det er få eller ingen rutetabeller på bussholdeplassene per i dag. Lite informasjon om rutetabeller gjør det lite forutsigbart for folk å ta bussen. Høsten 2017 hadde jeg en uformell samtale med en passasjer på en bussholdeplass i Alta, og hun kunne fortelle at hun benyttet seg av bybussen da den gikk igjennom Thomasbakken, der hun bor. En morgen da hun ventet på en buss som aldri kom, ringte hun til selskapet som fortalte at den ruta var lagt ned og var kun

---

<sup>13</sup> Kollektivtransportforvalteren i Finnmark

et prøveprosjekt i en kort periode. Passasjerer hadde ikke fått med seg denne informasjonen og måtte gå til nærmeste bussholdeplass som er 20 minutter unna i gangavstand. Lange avstander til bussholdeplassene og få avganger har vært realiteten i Alta i flere år, og kan forklare hvorfor busstilbudet i Alta er lite benyttet.

Samtidig skal det sies at busstilbudet i Alta har blitt kraftig forbedret de siste årene med fire ringruter, men med bare en håndfull avganger i døgnet er det begrenset når innbyggerne kan benytte seg av disse. For å redusere bilbruken i Alta vil det være nødvendig å gjøre tiltak for å få innbyggerne til å ta bussen, blant annet vil ringruter igjennom boligfelt og til destinasjonsmålet, det være seg jobb eller fritidsaktiviteter, og hyppigere avganger være et stort steg i riktig retning. Som kommunepolitikerer sier; «Det må ikke være langt å gå til bussen, og det er en utfordring her mange plasser. Vi er lang fra der vi kunne ha vært». En er klar over utfordringene og potensialet ved kollektivtilbudet i Alta, og kostnadene spiller en stor rolle her. Om folk ikke tar bussen blir det for høye kostnader å ha mange og hyppige ruter, men om ikke det eksisterer mange og hyppige ruter tar folk heller ikke bussen til fordel for bilen. Det må være en større fordel å bruke kollektivtilbudet framfor bilen, noe som kan løses ved blant annet færre parkeringsmuligheter, høyere parkeringsavgifter og lave bussbilletter. I tillegg er informasjon om busstilbudet viktig, men også en holdningsendring blant befolkningen om miljøvennlige alternativer til bilen.

Et miljøvennlig alternativ Alta har vært flink å utvikle er «sykkelbyen». Gang- og sykkeltraseene er godt merket, og utbyggingen, vedlikeholdet og tilgjengeligheten av slike traseer forbedres hele tiden. Planlegger 2 forteller at Alta fikk Bymiljøprisen i 2015, og Samferdselsdepartementets trafikksikkerhetspris, *Årets trafikksikkerhetskommune*, samme år. Alta kommune har arbeidet proaktivt i flere år for å tilrettelegge for flere syklende og gående, og har delt ut elsykler til redusert pris til innbyggere siden 2013 gjennom prosjektet Sykkelbyen Alta<sup>14</sup> (Wik, 2014). Det å legge til rette for syklende og gående har store fordeler både i et miljøperspektiv og et folkehelseperspektiv. Elsykkelskampanjen til Sykkelbyen Alta har som mål å få flere til å sykle på helårsbasis, og det er hovedsakelig folk med astma og kols, og muskel- og skjelettlidelser som blir prioritert i utvelgelsen, men alle kan søke (Wik, 2014). Dermed innlemmes også et sosialt perspektiv i prosjektet ettersom mange ikke har råd til å kjøpe en elsykkel i utgangspunktet.

---

<sup>14</sup> Sykkelbyen Alta er et samarbeidsprosjekt mellom Alta kommune, Statens Vegvesen og Finnmark Fylkeskommune (<http://www.sykkelbyenalta.no/>).



For å kunne videreutvikle Alta by i et bærekraftig perspektiv vil det være nødvendig å forbedre kollektivtilbudet ganske kraftig. Dette vil være en tidkrevende prosess som fordrer til bedre informasjon blant befolkningen om rutetabeller og tilbud. Informantene hevder at Alta er en «bilby», og lange avstander mellom boligfelt og lokale servicefunksjoner gjør at folk heller tar bilen i stedet for å vente på bussen. Alta har en langstrakt og relativ jevn topografi som gjør det gunstig for syklende. Sykkelbyen Alta har vært et suksessfullt prosjekt med et godt sammenhengende veinett, og tiltak som å selge elsykler til redusert pris har innlemmet en del av befolkningen, som av ulike grunner ikke kan eller klarer å benytte vanlig sykkel, i prosjektet. Den bærekraftige byen må nødvendigvis ikke være tett, men bør likevel jobbe mot redusert biltrafikk for å redusere klimagassutslipp (Neuman, 2005). Som dette avsnittet har vist, jobber Alta aktivt for å forbedre kollektivtilbudet, men har likevel et stort arbeid igjen.

### 6.3.3 Oppsummering av dagens situasjon

Planlegger 1 forteller at det per i dag er omkring 2500 parkeringsplasser på sentrum, og et nytt parkeringshus er under planlegging. Det skal sies at dette parkeringshuset vil bli oppført på en eksisterende parkeringsplass på bakkenivå, slik at det ikke opptar uberørt areal. Er en slik planlegging i tråd med en bærekraftig utvikling? Og hvordan vil dette kunne hjelpe det allerede svake kollektivtilbudet i Alta? Dette stilte jeg meg undrende til i møte med informanten, som presiserer at:

*Det er et stort paradoks. Vi sier at vi skal være en handelsby, vi må legge til rette for at vi har robuste systemer for folk som kommer utenfra og folk som skal handle her. Vi må legge til rette for biltrafikken i sentrum, og da må vi ha mer parkering. Så på den ene siden så snakke vi om kollektiv og reduksjon, sentrale myndigheter sier at [trafikk]veksten i byområda skal tas kollektivt, og samtidig så gjør vi det stikk motsatte. Så hva er Alta da? Vi er liksom en bygdeby nå, sånn midt i mellom.*

Utsagnet fra informanten illustrerer en av de største utfordringene i Alta i dag; hvordan kan en legge til rette for økt handel for folk utenfra samtidig som en skal satse på kollektivtransport? Samme informant forklarer hvordan en planlegger nye kollektivtraseer igjennom boligfelt og at en ny busstasjon skal føres opp i sentrum. Den ideelle situasjonen, forteller han, ville vært å legge kollektivruter i sløyfer gjennom de største boligfeltene slik at nærmeste bussholdeplass ikke er lengre enn ti minutters gange unna, og å ha et etablert rutenett som overlapper

hverandre. Men ved å legge til rette for økt biltrafikk i sentrum, og flere parkeringsplasser, vil det bli vanskelig å endre folks transportvaner og å stimulere til økt bruk av kollektivtransport.

Vi har også sett at samtidig som sentrum fortettes, så sprer byen seg utover. Som Neuman (2005) hevder trenger dette ikke å være ensbetydende med at Alta ikke utvikler seg bærekraftig. Bærekraftig utvikling omhandler også det sosiale aspektet, og for trivselen og attraktiviteten i Alta kan bomuligheter i mer landlige omgivelser være gunstig. I stedet for å bekymre seg for videre spredning, bør man kanskje omfavne en kombinasjonsutvikling i Alta. For å balansere en slik utvikling med miljøaspektet og arealøkonomisering vil det være essensielt å ha gode kollektivmuligheter.

## 6.4 Veien videre for Alta

I Alta er det ønskelig med mer fortetting i sentrumsområdet og, som figur 10 viser, er området avsatt til sentrumsformål blitt utvidet mot vest. Flere av informantene hevder at Alta sentrum og Bossekop vil flyte sammen en gang i fremtiden dersom veksten og fortettingen fortsetter. Som jeg har argumentert, kan en kombinasjonsutvikling være gunstig for Alta, også i fremtiden. Noe av det som gjør Alta attraktivt er nærheten til naturen og de ulike bruksmulighetene som finnes her nord. Det er gode forhold for snøscooterkjøring, og mange fisker i Altaelva med elvebåt. Terrengsykling er blitt populært, og byløypa som går gjennom hele Alta legger forholdene til rette for skiturer. Kommunepolitikerer forteller at:

*Vi altaværing, vi har en kultur og en tradisjon for at vi skal bo i enebolig, og vi skal ha god plass. Vi skal ha plass til elvebåten og campingvogna og snøscooteren og firhjulingen, eller det man måtte ha. Vi er vant til å ha god plass, og vi er vant til at når vi etablerer oss og får familie så skal vi ha enebolig.*

I dette sitatet belyser politikeren egentlig en utfordring for byutviklingen i Alta, men den viser også hvorfor det er viktig å legge til rette for eneboliger. Folk har mye «ting» som de må oppbevare. En kan godt stille spørsmålstegn ved om slike «ting» er nødvendig, men spør du en altaværing så er det veldig viktig for måten man lever på her.

I samtalen med planlegger 2 diskuterer vi hvordan en bruker et sentrum, og han trekker fram at sentrum i mange byer er et samlingspunkt og en sosial møteplass. Alta er også på vei dit, men per i dag benytter mange i Alta fritiden til andre ting:

*Vi har en tendens til å dra ut når det er helg eller helligdager. Sentrum er nesten tomt.*

*M: Folk drar på hytta.*

*Informant: Ja, så her er ett eller annet med kulturen i Alta som er spesiell.*

Mange i Alta bruker snøscooteren sin til å dra på hytta i helgene. Jeg antyder videre at en kanskje ikke kan, eller bør, endre på denne hyttekulturen, og om dette kanskje bidrar til attraktiviteten til Alta. Dette er informanten enig i:

*Man må jo ikke underslå at det kan også være en del av suksessfaktoren til Altas vekst. Så i stedet for å motvirke det, må man se på hvordan man kan innlemme det i samfunnsutvikling.*

Å opprettholde Altas særpreg bør en altså forsøke å innlemme de kvalitetene som er verdifulle for byen. I Alta kan det være hensiktsmessig å tenke på oppbevaringsmuligheter for snøscootere og elvebåter for de som ønsker å bo i leiligheter nært sentrum. Dette kan være i form av større garasjeanlegg, gjerne i tilknytning til hytter eller elva, eller andre typer lagerhaller. Uformelle samtaler jeg har hatt med innbyggere i Alta trekker mangelen på plass fram som en stor faktor til at de ikke flytter fra sine eneboliger. For å videreføre fortettingsønsket, må en kanskje tenke litt nytt i Alta.

Som tidligere nevnt, fortettes det godt i Alta sentrum. Kommunen har satt strengere rammer rundt ny bebyggelse i sentrumsnære områder; kun leiligheter og rekkehus skal føres opp her. En av fordelene med et konstruert sentrum, er at det ligger et større potensial for utviklingen enn dagens størrelse. Som figur 10 viser, har man allerede satt av muligheter for en utvidelse, men potensialet innenfor den eksisterende sentrumsgrensa er heller ikke oppfylt. Figur 11 på neste side gir et bilde på dette potensiale:



Figur 11: Alta sentrum. Illustrasjon av detaljreguleringen for sentrum. Eksisterende bebyggelse er markert i hvitt, og potensialet er markert i gult. 300 000 kvadratmeter mer plass. Bilde tilsendt fra Alta kommune

Planlegger 2 forteller at det ligger omtrent 300 000 kvadratmeter utnyttet potensiale i sentrum, og at de aller fleste utbyggingsprosjekt i denne sonen inneholder en kombinasjon av forretning på bakkeplan med leiligheter i de øvrige etasjene. Mye av det såkalte industriområdet som lå i sentrumsplanene fra 1967 og 1995 (se figur 7 og 8) er erstattet med mer forretningsbasert virksomhet, og industrien er flyttet ut av sentrumsområdet.

Det er lagt til rette for større utbyggingsprosjekter for leiligheter i Alta, men fremdeles er andelen av eneboliger som bygges høyere enn andelen av leiligheter og flermannsboliger:

Boligtyper	Alta 2008	%	Alta 2018	%	Vekst Alta 2008-2018	Andel av vekst Alta (%)	Andel av vekst Norge (%) <sup>15</sup>
Enebolig	5082	64	5654	61	572	45	23
Boligblokk	290	4	713	8	423	33	41
Tomannsbolig, rekkehus o.l.	1795	23	1992	22	197	15	24
Andre typer	758	9	841	9	83	7	12
<b>Totalt</b>	<b>7925</b>		<b>9200</b>		<b>1275</b>		

Tabell 3: Boligtyper i Alta i 2008 og 2018. Andelen boligtyper og andel av vekst i boligtyper oppgitt i prosent<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Statistikk hentet fra: <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/statistikker/boligstat> den 11.05.2018. Med forbehold om endringer i tall fra 2018.

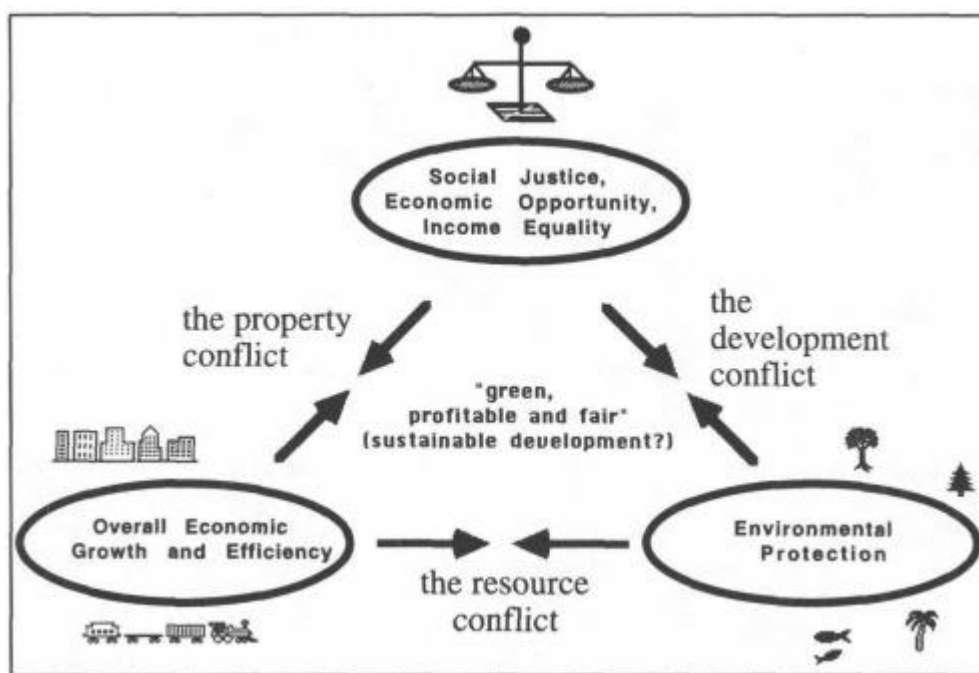
<sup>16</sup> Statistikk hentet fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/06265/tableViewLayout1/?rxid=88bfddd9-1a42-43f5-a588-c8eec20c0563> den 11.05.2018. Med forbehold om endringer i tall fra 2018.

Tabell 3 viser at andelen av eneboliger i Alta har gått noe ned fra 2008 til 2018. Samtidig er eneboliger den største andelen av veksten i boliger i Alta samme tiårsperiode. Det har blitt bygget mange flere leiligheter i Alta siden 2008, men andelen av leiligheter utgjør bare 33 prosent av veksten. Til sammenligning har andelen av eneboliger på landsbasis hatt en vekst på 23 prosent, og leiligheter utgjør 41 prosent. I Norge bygges det generelt sett flere leiligheter enn eneboliger, mens det i Alta er motsatt. Tidligere i kapitlet har jeg forklart man ikke begynte å bygge leilighetskompleks i Alta før på slutten av 1990-tallet, og at det lenge har vært en «eneboligkultur» i Alta. Disse elementene kan ha spilt inn på fordelingen av boligtyper, men dersom kommunen ønsker å bremse eneboligveksten er det nødvendig å stille enda strengere krav i utbyggingssaker. Mitt inntrykk i møte med mine informanter er at det per i dag ikke er ønskelig å stille for strenge krav til innbyggerne med tanke på deres valgte boligform, og man ønsker å opprettholde de varierte boligstrukturene som eksisterer i dag. Samtidig kan ikke byen spre seg utover i det uendelige, ett sted må bygrensen gå.



## 7.0 Kompakt byutvikling i lys av Campbells modell

I dette kapitlet vil jeg analysere byutviklingskonfliktene i Alta, som ble utredet i kapittel 6, i lys av Scott Campbells konfliktmodell. Hvordan kommer de til uttrykk i Alta? Campbells modell illustrerer konflikter som kan oppstå mellom ulike mål som skal ivaretas i en planprosess (se figur 12). Det skal sies at mange konflikter som oppstår kan omhandle alle tre aspektene ved Campbells modell, men modellen konkretiserer skjæringspunktene planleggere må forholde seg til for å realisere en bærekraftig utvikling. Modellen illustrerer kompleksiteten i å realisere en bærekraftig utvikling, som skal omfavne miljøperspektivet, økonomisk vekst og sosial bærekraft.



Figur 12: samme som figur 3.

Campbells argument er at bærekraftig utvikling må være grønn, lønnsom og rettferdig, og det er disse elementene planleggere må streve for å oppfylle (Campbell, 1996). Som vi har sett i analysen strever også planleggerne i Alta med å ivareta alle disse hensynene. I det følgende skal vi se nærmere på de konfliktene mellom ulike hensyn i Alta. Kan Campbells modell gjøres relevant her? Eller må modellen suppleres, eventuelt justeres, for å kunne anvendes? Dette kapitlet har ikke til hensikt å komme fram til løsninger på konfliktene, men skal belyse hvordan konfliktene gjør seg gjeldende i Alta.

## 7.1 Eiendomskonflikten

I Campbells modell (1996) oppstår eiendomskonflikten når mål om økonomisk vekst og lønnsomhet kommer i konflikt med mål om sosial rettferdighet som ofte omhandler bruk av, eller rett til, eiendom. Eksempler på dette kan være konflikter mellom arbeidsgivere og arbeidstakere, huseiere og leietakere, eller mellom eiendomsutviklere som skal rehabilitere et boligområdet som fører til gentrifisering og dermed høyere boligpriser, det vil si profittsyn, som kan komme i konflikt med de eksisterende beboerne som er bosatt i samme område (Campbell, 1996).

Eksempler på slike eiendomskonflikter i Alta er det flere av, og mange av disse er ikke unike for Alta. Som belyst i kapittel ,6 havner planleggere i Alta ofte i en dragkamp mellom å legge til rette for et tilstrekkelig antall leiligheter i sentrumsområdet til en rimelig pris og samtidig å sikre kvalitet i prosjektene for de som skal bo der. Utbyggere er generelt sett opptatt av lønnsomhet i prosjektene sine. Ved å redusere på kvaliteter som uterom, balkonger og store arealflater, kan en redusere byggekostnadene og selge boligene til en lavere pris. Dermed kan boligene bli aktuell for en større kjøpergruppe, også de mindre velstilte, og en kan argumentere for at dette bidrar til sosial rettferdighet. Samtidig kan en si at å redusere på slike kvaliteter ikke bidrar til sosial rettferdighet, men heller til en segregering fordi det implisitt sier at folk med dårlig råd ikke kan ha slike kvaliteter (Schmidt, 2015). Planleggere har ingen råderett over eiendomspriser, men ved å stille krav til utforming vil byggekostnadene bli høyere og boligprisene likeså, og slik ekskludere de mindre velstilte. På den andre siden bør det være noen krav til boligkvalitet i bunn for å sikre attraktivitet, bolyst og sosial rettferdighet. Denne typen eiendomskonflikt er vanskelig å løse ettersom det krever tiltak fra flere hold, blant annet kan lavere eiendomspriser, høyere lønn og flere arbeidsplasser kunne bidra positivt.

Et eksempel på en eiendomskonflikt i Alta omhandler hvordan de folkevalgte i kommunen har vektlagt ulike hensyn i møte med et spesifikt utbyggingsområde. I 2011 kjøpte kommunen boligfeltet Bangjordet i Saga med hensikt å regulere tomter og selge de til en lavere pris enn markedsprisen. Området er regulert for omtrent 100 boenheter, der 50 av disse er rene eneboligtomter. De folkevalgte i perioden 2011 til 2015 valgte å stanse reguleringen av feltet med argumentasjon om å la private aktører få utnytte potensialet i området (Mjøen, 2018). En slik markedsrettet tankegang er i tråd med nyliberalistiske ideer (Sager, 2013). Dagens folkevalgte åpnet feltet igjen for regulering med ønske om å tilby unge i etableringsfasen billigere tomter, samt et forsøk på å tvinge markedsprisene ned. Tomtene vil ha en



gjennomsnittspris på 490.000 kroner, noe som er omtrent en million kroner billigere enn tomter som selges på det private markedet i Alta (Mjøen, 2018). De folkevalgte fra forrige periode kan sies å ha lent seg mot hensynet om økonomisk vekst i Campbells modell (1996) ved å favorisere en mer markedsstyrt bruk av boligfeltet. Dagens folkevalgte kan sies å helle mot sosial rettferdighet ved å tilrettelegge for billigere alternativ for unge i etableringsfasen.

Et annet eksempel på en eiendomskonflikt i Alta ble belyst av tre av mine informanter. Eksemplet omhandler Coop Obs' ønsker om å etablere seg på Thomasbakken på midten av 2000-tallet. Etersom tomte tiltenkt Coop allerede var utbygd til industriformål og ikke et urørt grøntområde, faller ikke denne konflikten under eksempel på ressurskonflikt. Kommunepolitikeren forteller at saken skapte en stor politisk debatt. Noen argumenterte for at en slik utbygging ville bidra til blant annet positiv næringsutvikling, konkurranse, arbeid til den lokale bygg- og anleggsnæringen og arbeidsplasser til innbyggerne. Andre, inkludert mange fra kommunens administrasjon, var «sterkt imot» etableringen, for å sitere planlegger 1. Man fryktet at Alta sentrum, som var relativt nyetablert, og de store investeringene som var gjennomført der, ville tape på prosjektet. Coop kunne også tilby gratis parkering, noe som skapte en bekymring for at folk heller ville kjøre dit enn til sentrum, samtidig som det var en motstrid i forhold til kommunens ønsker om å styrke kollektivtilbudet. Slik jeg tolker Campbells modell, kan Coop plasseres i kategorien lønnsomhet og økonomisk vekst, og Alta sentrum stiller seg i kategorien sosial rettferdighet. Jeg har plassert de slik fordi Alta sentrum bidrar til mye mer enn bare handel; sentrum er også en sosial møteplass og det ivaretar en blandingsfunksjon mellom handel, fritid, bolig og næring, mens COOP er en ren markedsaktør. Alta sentrum var på dette tidspunkt, ifølge mine informanter, ikke sterkt og stort nok til å konkurrere mot en slik aktør, men det er ikke umulig at en slik utbygging kan bli en realitet og være relevant en gang i fremtiden.

## **7.2 Ressurskonflikten**

Ressurskonflikten finner sted i skjæringspunktet mellom å sikre økonomisk vekst og utvikling, og å bevare naturressursene for fremtiden. Eksempler på denne konflikten finner vi for eksempel i fiskeri og hensynet til fiskeressursene, mellom tømmerhogst og ivaretagelse av skog, mellom mineralutvinning og miljøbevaring for å nevne noen.

Eksempler fra byutvikling i Alta finner vi i at en forsøker å tilrettelegge for befolkningsvekst samtidig som en skal bevare eksisterende grønnstruktur og jordbruk. Dette eksemplet er særlig synlig i utbyggingen av Lille-Komsa<sup>17</sup>, som også er et yndet og sentrumsnært naturområde. Planlegger 1 forklarer at det i arealdelen til kommuneplanen ligger til rette for 130 boenheter her, fordelt på blokkbebyggelse og rekkehus, men at antallet vil ende opp med å bli «mye høyere». Her havner planleggere i konflikten om å øke fortettingen nært sentrum og å bevare et flott turområde som blir benyttet av familier, barn, skiløpere og andre som ikke kan dra på tur langt unna byen. I kompakt byutvikling er det et ønske om å bevare slike naturområder som er lett tilgjengelige og som gir kvalitet til byen, samtidig som en ønsker konsentrert og tett bebyggelse (Hanssen m.fl., 2015). Da jeg deltok på workshopen til Alta kommune i forbindelse med konferansen *Klimavennlig boligplanlegging i kaldt klima*, var området Lille-Komsa ett av diskusjonstemaene. Per i dag ligger området urørt fra E6 og opp til Komsatoppen, og er dermed et godt eksempel på eksisterende grønnstruktur i sentrumsnære områder, noe man i Alta ønsker å bevare (se tabell 1). Slike nærliggende naturområder, med lysløype og naturstier, er gode lavterskeltilbud som stimulerer til folkehelse, og fungerer som grønne lunger i tettstedet. Diskusjonen på workshopen omhandlet nedbyggingen av denne grønnstrukturen til fordel for boliger. Ved å bruke området til boligformål følger man fortettingsprinsippet om flere sentrumsnære boliger, noe som er et ønsket mål for Alta. Samtidig vil oppføringen av blokker og rekkehus sperre for de eksisterende stiene fra E6 og oppover fjellet, og være et hinder for bruken av området til friluftsliv. Under diskusjonen vurderte vi ulike løsninger for å beholde den offentlige tilgjengeligheten til naturområdet i dette nye boligfeltet. Det stilles krav til at byløypa, både på sommer- og vinterstid, noenlunde skal kunne følge den eksisterende traseen. I tillegg er det hensiktsmessig å lage nye stier gjennom boligfeltet slik at naturområdet over boligfeltet fremdeles kan være tilgjengelig for offentligheten. Det ble argumentert at blokkene heller ikke bør være for høye og ruvende i landskapet for å bevare helhetsinntrykket av området. Hvordan dette feltet blir seende ut tilslutt, gjenstår å se. Det er i allefall tydelig at Alta kommune forsøker å finne løsninger og kompromiss i denne ressurskonflikten, og at dette er en reell konflikt i tråd med Campbells modell (1996).

Et annet eksempel på en ressurskonflikt er den kjente Alta-saken fra 1968 til 1982 som omhandlet utbyggingen av et vannkraftverk i Alta-Kautokeino vassdraget (Berg-Nordlie og Tvedt, 2017). Dette eksemplet omhandler et område utenfor Alta by, men har likevel hatt stor betydning for Alta i form av arbeidsplasser og bruken av Altaelva i ettertid. Motstanderne av

---

<sup>17</sup> Lille-Komsa er et boligfelt som ligger i tilknytning til Komsafjellet. Se figur 2 i kapittel 2.

utbyggingen argumenterte for samiske interesser, reindriftsinteresser og de miljømessige konsekvensene utbyggingen ville medføre. De tidlige planene for utbyggingen ønsket å demme ned bygda Masi, men dette ble forkastet senere i prosessen. Alta-Kautokeinovassdraget har en stor betydning som lakseelv, og en var bekymret for jordbruk, naturkvalitetene, og plante- og dyrelivet i området dersom vannkraftverket ble bygd (Berg-Nordlie og Tvedt, 2017). Reindriftsamene benyttet området rundt elva til sin næring, og en oppdemming av elva ville bety redusert bruk av området. Til tross for den store motstanden ble vannkraftverket bygd til slutt, men med strenge reguleringer for tilgang med bil og fiske for å ivareta laksebestanden og naturområdene rundt elva.

### **7.3 Utviklingskonflikten**

Utviklingskonflikten er, som Campbell (1996) også påpeker, den mest flyktige og unnnvikende av de tre konfliktene modellen tar for seg (Campbell, 1996). Konflikten handler om hvordan en kan øke sosial rettferdighet og samtidig ivareta miljøet. Campbell stiller spørsmålet «How could those at the bottom of society find greater economic opportunity if environmental protection mandates diminished economic growth?» (Campbell, 1996: 299). Hvordan kan altså de nederst på rangstigen aspirere økonomisk hvis miljøvernforkjempere svekker muligheten for økonomisk vekst? Campbell viser til at denne konflikten kan settes i en lokal kontekst der for eksempel gruvearbeidere og tømmerhoggere kan se en sammenheng mellom miljøvern og fattigdom (Campbell, 1996). Dette fordi deres arbeid avhenger av å utnytte naturressurser på en måte som miljøvernforkjempere mener ikke er ønskelig. En gruve kan lage store sår i naturen som kan ta århundrer å lege, men arbeiderne i gruva er avhengig av den for sin egen inntekt.

I min studie har det ikke vært enkelt å finne eksempler fra Alta som inngår i denne konflikten. En kan trekke linjer i form av anleggsarbeid og veiutbygging, ved at arbeidere er avhengige av slike prosjekt som også er miljøinngrep, men selv slike eksempler har skapt lite konflikt i den forstand at miljøvernforkjempere har protestert. Det sirkulerer en debatt om å benytte Prestegårdsjordet, et landbruksområde øst for Alta sentrum, til en utvidelse av sentrum, men etter min mening havner dette inn under en ressurskonflikt i stedet for en utviklingskonflikt ettersom det handler om øvrig vekst for Alta by og ikke sosial rettferdighet (Mjøen, 2015). Alta har heller ingen nærliggende gruver eller olje- og gassvirksomhet som skaper debatt.

En kan også trekke linjer mellom tilgang på boliger for unge og nyetablerte, og fortetting som et miljøaspekt. Som tidligere nevnt har mange som skal inn på boligmarkedet for første gang ikke råd til leiligheter i sentrumsnære områder på grunn av høye boligpriser. De må gjerne lengre ut i randsonen av byen for å kjøpe leilighet eller eneboliger til lavere pris, noe som havner i konflikt med fortetningsprinsippet som et miljøtiltak. Etersom jeg ikke har spesifikke data på om unge eller andre befolkningsgrupper føler seg presset ut av sentrum, blir dette spekulasjoner. Som forklart tidligere flytter mange nyetablerte og barnefamilier i eneboliger av eget ønske fordi de ønsker nærhet til naturen og mer plass i egen hage, i tillegg til at skoler og barnehager i Alta i stor grad ligger i tilknytning til slike boligområder.

Oppdrettsnæringa er et eksempel som kan inngå i denne konflikten. Den intervjuede kommunepolitikerer forteller at oppdrettsnæringa i Alta er en viktig arbeidsplass, samtidig som den legger press på villaksen i Altaelva ved rømminger. I tillegg er det til en viss grad en konflikt mellom oppdrettsnæringa og fjordfiskere med tanke på ødeleggelse av gyte- og fiskeområder. Videre forteller informanten at kommunen ønsker å ha flere muligheter for å bestemme hvor mye oppdrett det skal være og mener at

*vi må stoppe litt opp. Vi ønsker nå å gjøre en kartlegging av status i Altafjorden. Hvilken påvirkning har oppdrett hatt de siste 10 årene? Så vi har lagt ned et midlertidig bygge- og deleforbud på en lokalitet for å prøve og få pustet litt, stoppe litt opp. Men vi bestemmer ikke over det.*

Redusering av oppdrettsindustrien vil medføre tap av arbeidsplasser for mange, men kommuneplanleggeren argumenterer at det samtidig er behov for en kartlegging av påvirkningen oppdrettsnæringa har hatt på økosystemet i Altafjorden og ikke minst i Altaelva. Altaelva er, og har vært, en viktig lakseelv, og oppdrettsnæringa har skapt bekymring for villaksstammen i elva i forhold til forekomster av lakselus, parasitter og sammenblanding av villaks og oppdrettslaks.

Som nevnt innledningsvis kan mange konflikter som oppstår i byutvikling og planlegging omfavne alle de tre elementene i Campbells modell. Jeg har forsøkt å gi eksempler på noen av konfliktene i Alta i lys av denne modellen. Avslutningsvis vil jeg vise hvilke betydninger disse konfliktene har hatt for byutviklingen i Alta, og hvordan man i Alta jobber mot en bærekraftig utvikling i balansegangen mellom de ulike konfliktene.

## 7.4 Konfliktenes betydning for utvikling i Alta

Dette kapitlet har tatt for seg hvordan Scott Campbells konfliktmodell kan benyttes for å belyse ulike konflikter som gjør seg gjeldende i byutviklingen i Alta. Dette er gjort for å illustrere kompleksiteten i å realisere en bærekraftig utvikling, som strategien for kompakt byutvikling søker å gjøre (Hanssen m.fl., 2015). I Alta havner de fleste konfliktene i modellen inn under ressurs- og eiendomskonflikten, men jeg har også forsøkt å vise at konflikter noen ganger havner i spenningen mellom alle tre elementene.

Som tidligere nevnt har Alta generelt sett gode og framoverlente planer, noe som har bidratt til den gode utviklingen i byen. Samtidig illustrerer planlegger 1, med eksemplet om kvalitet i fortetting, en konflikt planleggere ofte havner i. Han savner sterkere styringsverktøy for hvordan fortettingen skal skje og hvilke kvaliteter som bør vektlegges generelt i utbyggingssaker. Denne bekymringen deles av Børrud (2018), som savner et bedre samarbeid mellom planmyndigheter og mellom kommune og utbyggere for å dyrke fram anbefalinger om hva som skaper kvalitet i fortettingsprosjekt, og hvordan sammenhengen bør være mellom slike prosjekt og området rundt (Børrud, 2018).

I dag styres planleggingen i stor grad av private planinitiativ, og et offentlig-privat samarbeid er i tråd med en markedsstyrt utvikling, som igjen henger sammen med den nyliberalistiske ideologien som preger samfunnet i dag (Sager, 2013). Uten gode styringsverktøy for utvikling, tilbringer planleggere i dag mye tid på byggesaksbehandling som metode for å styre utviklingen, forteller planlegger 1.

For å utvikle på en bærekraftig måte i møte med konflikter, tyr Alta noen ganger til kompromisser. I eksemplet fra Lille-Komsa er det ønskelig å bevare tilgjengeligheten til naturområdet samtidig som området benyttes til boliger. I oppdrettseksemplet har man lagt inn midlertidige bygge- og deleforbud i påvente av en kartlegging av Altafjorden. Andre ganger stiller kommunen seg tydelig i én kategori. I saken som omhandler Bangjordet lente de tidligere folkevalgte seg mot en økonomisk vekst med private aktørers interesse i tankene, mens dagens folkevalgte heller mot sosial rettferdighet ved å tilrettelegge for unge i etableringsfasen.

Alta kommune har, etter min mening, vist en styrke i forsøkene på å balansere økonomisk vekst, miljøvern og sosial rettferdighet. Det å holde fast ved kvalitet i fortetting, et levende sentrum, tilby varierte bomuligheter for innbyggere, og å bevare grønnstruktur er ingen enkel

oppgave. Man må ikke glemme det særegne og attraktive ved byen i planlegging og utvikling, selv om en ønsker fortetting.

## 8.0 Avslutning

### 8.1 Studiens ramme

Denne studien har undersøkt hvordan ulike, generelle planidealer kommer til uttrykk i utviklingsprosessen i Alta over tid. Gjennom et historisk tilbakeblikk og dokumentstudier har jeg identifisert hvordan slike planidealer henger sammen med lokale utviklingsidealer. I Alta kommune har dette kommet til uttrykk i eksempelvis den industrielle fremtreden på 1800-tallet, med gruvedrift i Kåfjord og skiferdrift i Alta kommune, med resulterende tilflytting utenfra. Alta tettsted forsøkte også tidlig å etablere seg som kjøpstad for å få en større innvirkning på handelen i regionen, men også for å få etablert en bystruktur (Nielsen, 1995). Mangelen på en slik bystruktur preget tettstedet i mange år framover ettersom en ikke klarte å enes om bysenteret skulle ligge i Bossekop eller på Elvebakken.

Etterkrigsårene i Alta var preget av gjenreisning etter tyskernes nedbrenning av Nord-Troms og Finnmark. I dette arbeidet var reguleringsarkitekten Erik Lorange helt sentral, og særlig soneplanen for Alta tettsted har blitt løftet fram som et viktig element i den videre utviklingen av Alta. I et forsøk på å samle alle offentlige bygg i en sentral del av Alta tettsted, mellom Bossekop og Elvebakken, la Lorange grunnlaget for et konstruert sentrum og et fortettingspotensial innover fra de eksisterende bygdesentrene.

I kapittel 5 har jeg vist hvordan Alta har fulgt de generelle planidealene i et historisk perspektiv. Et lite bygdesamfunn i Finnmark reiste seg etter krigens ødeleggelser og staket ut veien mot et tettere samfunn i vekst.

Fortettingsprinsippet i Alta gjorde seg gjeldende relativt sent sammenlignet med mer generelle utviklingstrekk (Børrud og Røsnes, 2016). Dette har en sammenheng med Altas spredte bosetting historisk sett. I kapittel 6 viste jeg hvordan man greide å skape tilhørighet i et nytt sentrum, og å bygge videre på Lorange's visjoner om en mer sammensveiset by. Til tross for et utgangspunkt i motstridende interesser og politisk uvilje mot et nytt sentrum greide man gjennom gode reguleringsplaner og strenge krav for utvikling, spesielt på 1990-tallet, å realisere et tett sentrum.

## 8.2 Komplexiteten i å realisere kompakt byutvikling i Alta

Den historiske gjennomgangen har vært et viktig verktøy for å kunne *beskrive og forklare kompleksiteten i å realisere kompakt byutvikling, med Alta som case*. Byutvikling og planlegging er en prosess, og dagens planidealer og utviklingstrekk må sees på som en forlengelse og en konsekvens av historien (Børrud og Røsnes, 2016).

Diskursen om kompakt byutvikling har blitt implementert som en dominerende strategi for å samkjøre miljømessig-, økonomisk- og sosial bærekraft i byutvikling (Hanssen m.fl., 2015). Bærekraftig utvikling er et begrep som fikk global oppslutning i etterkant av Brundtlandkomisjonens sluttrapport *Our Common Future*, og søker en utvikling som dekker behovet for dagens befolkning samtidig som fremtidige generasjoner skal kunne dekke sine behov (WCED, 1987). I en lokal kontekst må man gjøre noen grep for blant annet å redusere klimagassutslipp, redusere arealbruken, og redusere sosiale ulikheter, og å styrke om grønnsstrukturer. Det er slike grep kompakt byutviklingsstrategien forsøker å samkjøre (Hanssen m.fl., 2015).

Denne studien har tatt utgangspunkt i Alta kommunes egne mål om byutviklingen i den gjeldende planstrategien (se tabell 1). Det fremmes et ønske om fortetting, spesielt i sentrumsområdet. Som kapittel 6 har vist så sprer byen seg fremdeles, og andelen eneboliger som bygges i Alta er høyere enn andelen leiligheter og rekkehus (se tabell 3). I tillegg ligger Alta over landsgjennomsnittet for bygging av eneboliger og under landsgjennomsnittet for bygging av mer arealgunstige boligtyper. Jeg har stilt spørsmålsteget ved om en kan snakke om en kompakt by i Alta når realiteten motstrider målene om fortetting.

For å drøfte byutviklingen i Alta har jeg i kapittel 7 eksemplifisert noen konflikter i lys av Scott Campbells (1996) modell for motstridende hensyn i planlegging. Campbell forklarer at planleggere ofte havner i skjæringspunktet mellom ulike hensyn i bærekraftig utvikling (Campbell, 1996). Samtidig skal planleggere følge lovverk, politiske målsettinger for utvikling, legge til rette for private investorer i et markedsstyrt samfunn, og sikre kvalitet slik at utviklingen skjer på byens og innbyggernes premisser. Realiteten er at planleggere ofte konsentrerer seg om ett av elementene, det være seg økonomisk vekst, sosial rettferdighet eller miljøvern, men sjeldent klarer å balansere alle tre på en likeverdig måte (Campbell, 1996). Gjennom Campbells modell har jeg vist at dette er realiteten for planleggere også i Alta. Med gode planer som styringsverktøy kan de likevel legge ned premisser for en relativt balansert bærekraftig utvikling, noe Alta, ifølge mine informanter, har vært dyktige på.



### 8.3 Konklusjon og refleksjoner

Per i dag kan ikke Alta sies å være en kompakt by. Samtidig som det tettes i sentrumsområdet, sprer byen seg og presser tettstedsgrensene ved at store boligfelt blir åpnet til eneboligformål. Dersom målet er fortetting har Alta et godt stykke igjen. Skal en realisere målet må det settes strengere rammer for den videre utviklingen. Den kompakte byen kan være et virkemiddel for den levende og attraktive byen, og også bidra til å redusere transportbehovet (Hanssen m.fl., 2015). Samtidig kan fortetting være problematisk i og med at kvaliteten i prosjektene og for beboerne trues til fordel for høy arealutnyttelse (Børrud, 2018) Den tette byen bidrar ikke til bærekraftig utvikling i seg selv, også en mer spredt by kan være bærekraftig (Neuman, 2005). Som den historiske beretningen i kapittel 4 viser, var den tette byen på 1900-tallet preget av høy forurensing og dårlig livskvalitet for mange. Fortetting må skje i kombinasjon med blant annet god tilgjengelighet til kollektivtransport, gode og tilrettelagte gang- og sykkelveier, og tilgang til grønnstruktur for å være bærekraftig (Børrud, 2018)

Hva som klassifiseres som attraktivitet og kvalitet er individuelt og varierende, og i Alta trekkes nærhet til naturen og de varierte boligmulighetene fram som gode kvaliteter. I kapittel 6 har vi også sett at det ligger et stort fortettingspotensial i sentrum, og således kan Alta være på vei mot en kompakt by en gang i fremtiden. For å kunne ivareta de særegne kvalitetene og attraktiviteten ved Alta, bør en kanskje fortsette med en kombinert enebolig- og leilighetsutvikling i tråd med Howards hagebymodell for å beholde en urban og rural sammensetting (Rasmussen, 2003). De rike natur- og friluftsmulighetene i Alta trekkes også fram som gode kvaliteter for innbyggerne. De som ønsker å bruke snøscooteren, campingvogna og elvebåten sin til slike formål, har behov for å oppbevare eller lagre dette på en sikker måte. Dette er kulturen og livsformen i Alta, og bør derfor innlemmes i samfunnsplanleggingen i stedet for å endre på det (Granås, 2012). Kanskje er det nødvendig å legge til rette for oppbevaringsmuligheter, eksempelvis garasjelegger eller lagerhaller, for de som ønsker å flytte i leilighet og samtidig eie snøscooter, campingvogn og bil. Kanskje kan Alta gå mot strømmen i den videre utviklingen, for bærekraftig utvikling er ikke ensbetydende med en kompakt by. En må heller ikke glemme de særegne kvalitetene i lokalsamfunnet som gjør stedet attraktivt og bidrar til befolkningsvekst. Ettersom det fremdeles er ønskelig å redusere bilbruken som et miljømessig tiltak, bør kollektivtransporten i så fall være et av de viktigste fokusområdene for Alta i fremtiden.

Avslutningsvis vil jeg rette en kritikk mot kompakt byutvikling som en dominerende diskurs. Som denne studien har vist kan en identifisere flere utfordringer som kommer fram i forsøket på å realisere en kompakt by i en mellomstor by som Alta. Diskursen kompakt byutvikling forteller oss at om vi gjør byen tettere, gjerne langs kollektivknutepunkt, har korte avstander til alle funksjoner, og således sikrer at byen attraktiv og levende, vil byen bli bærekraftig. Kritikere har blant annet diskutert om kompakt byutvikling faktisk klarer å samkjøre alle tre bærekraftdimensjonene på en balansert måte (Hanssen m.fl., 2015). Kritikken rettes blant annet mot støy og forurensing, redusert tilgang til grøntarealer, nabokonflikter, økt helserisiko, og forsterkede sosiale ulikheter (Børrud, 2018; Hanssen m.fl., 2015; Neuman, 2005). Også kommunene kan oppleve større press i møte med kompakt byutvikling. Kommunene skal samhandle langsiktige planer, politiske målsettinger, sikre innbyggernes interesser, tilrettelegge for og forhandle med private utbyggingssaker, og styre utviklingen i ønsket retning (Hanssen m.fl., 2015). Min kritikk av kompakt byutvikling som en hegemonisk diskurs er hvor realistisk og relevant diskursen er i mindre byer og regioner der en ikke har banegående kollektivtilbud og tilbudet generelt sett er mangelfull. For byer som i stor grad er bilbasert, som har spredt bebyggelse, og der livsførselen til innbyggerne og attraktiviteten til byen krever større arealbruk for hver enkelt finnes det få alternativer for bærekraftig utvikling virker det som. Det er ikke alle byer og regioner som har forutsetninger for å bygge kompakt. Neuman (2005) gjør et forsøk på å kritisere fortetting som en nødvendighet for bærekraftig utvikling. Kritikken min går ut på at diskursen om kompakt byutvikling i stor grad neglisjerer de lokale kontekstene og forutsetningene for å realisere strategien i praksis.

Det ville vært interessant for videre forskning å studere alternative strategier for å utvikle små og mellomstore byer på en bærekraftig måte, og hvordan slike alternativ kan konkurrere mot, og supplere, kompakt byutvikling som den hegemoniske diskursen i byutvikling og planlegging.



# Litteraturliste

## Bøker og artikler

- Askheim, S. (2016). Kåfjord - Alta. I *Store norske leksikon*. Hentet 18.04.2018 fra [https://snl.no/K%C3%A5fjord\\_-\\_Alta](https://snl.no/K%C3%A5fjord_-_Alta)
- Askheim, S. (2018). Alta. I *Store norske leksikon*. Hentet 07.05.2018 fra <https://snl.no/Alta>
- Berg-Nordlie, M. og Tvedt, K. A. (2017). Alta-saken. I *Store norske leksikon*. Hentet 07.05.2018 fra <https://snl.no/Alta-saken>
- Børrud, E. og Røsnes, A. E. (2016). *Prosjektbasert byutvikling: Mot en kvalitativ, prosjektrettet byplanlegging*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Børrud, E. (2018). Kapittel 9: Kvalitet i kompakt by - fortetting som byutviklingsstrategi. I: Aarsæther, N., Nyseth, T., Falleth, E. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn*. Oslo: Cappelen Damm (Under publisering).
- Brinkmann, S. og Tanggaard, L. (2012). Introduksjon. I: Brinkmann, S. og Tanggaard, L. (red.) *Kvalitative metoder: Empiri og teoriutvikling* s. 11-16. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Brox, O. (1966). *Hva skjer i Nord-Norge?* Oslo: Pax forlag.
- Bryman, A. (2012). Chapter 19: Ethnography and participant observation. I: Bryman, A. (red.) *Social research methods*. 4. utg. s. 430-467. Oxford: Oxford University Press.
- Campbell, S. (1996). Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 63 (3), 296-312.
- Dancke, T. M. E. (1986). *Opp av ruinene: Gjenreisningen av Finnmark 1945-1960*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Eikeset, K. R. (1998). *Altas historie bind 3: Dramatiske tiår 1920-1964*. Alta: Alta kommune.
- Eikeset, K. R. (2003). *Altas historie bind 4: Den mangfoldige bygdebyen 1964-2002*. Alta: Alta kommune.
- Eriksen, E. O. m.fl. (1996). *Det nye Nord-Norge: Avhengighet og modernisering i nord*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Falleth, E. (2017). Introduksjon til norsk planlegging. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging* s. 49-62. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.

- Friedmann, J. (2011). The good city: in defence of utopian thinking. I: Friedmann, J. (red.) *Insurgencies: Essays in planning theory* s. 144-161. Oxon: Routledge.
- Granås, B. (2012). *Det gjenstridige mangfoldet: Bak slagord og overskrifter i nordlig byutvikling*. [Doktoravhandling] Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Hanssen, G. S. m.fl. (2015). Hvorfor studere den kompakte byen? I: Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer* s. 13-25. Oslo: Universitetsforlaget.
- Karlsen, W. (2008). *Da planleggingen ble politisert: Langsiktig planlegging i nordnorske byer 1965-1990*. [Doktoravhandling] Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Kleven, T. (2011). *Fra gjenreisning til samfunnsplanlegging. Norsk kommuneplanlegging 1965 - 2005*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Kvale, S. (1997). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Ad Notam Gyldendal.
- Lorange, E. (1996). Planleggingen av Alta, 1945-47. En personlig beretning, med tegninger. I: Kristensen, I.-M. m.fl. (red.) *Altaboka 1996* s. 34-50. Alta: Alta Historielag.
- Lynggaard, K. (2012). Dokumentanalyse. I: Brinkmann, S. og Tanggaard, L. (red.) *Kvalitative metoder: Empiri og teoriutvikling* s. 153-170. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Mikkelsen, K. og Lieungh, E. (2017, 26. mars). Da Norge fjernet 290 kommuner fra kartet, *NRK Finnmark*. Hentet fra <https://www.nrk.no/finnmark/da-norge-fjernet-290-kommuner-fra-kartet-1.13441802> [Lest 17.04.2018].
- Mjøen, J. (2015, 01.09.2015). Skal gjøre Alta til miljøby, *Altaposten*. Hentet fra <https://www.altaposten.no/lokalt/article11473121.ece> [Lest 11.04.2018].
- Mjøen, J. (2018, 06.05.2018). - Her kan du få tomt til noe over halvmillionen, *Altaposten*. Hentet fra <https://www.altaposten.no/nyheter/2018/05/06/%E2%80%93Her-kan-du-f%C3%A5-tomt-til-noe-over-halvmillionen-16640427.ece> [Lest 10.05.2018].
- Næss, P. (2015). Kompaktbyen og bærekraftig transport. I: Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer* s. 134-146. Oslo: Universitetsforlaget.
- Næss, P. (2017). Bærekraft og klimahensyn i planlegging. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging* s. 146-166. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25 (1), 11-26.

- Nielsen, J. P. (1990). *Altas historie bind 1: De glemte århundrene 1520-1826*. Alta: Alta Kommune.
- Nielsen, J. P. (1995). *Altas historie bind 2: Det arktiske Italia 1826-1920*. Alta: Alta kommune.
- Nilsen, R. (2014). Rural modernisation as national development: The Norwegian case 1900-1950. *Norsk Geografisk Tidsskrift*, 68 (1), 50-58.
- Nygaard, W. og Lorange, E. (1950). *Fra gjenreising til nyreising: Regionplanmøtet i Alta 12. - 18. juli 1948* Oslo: Johan Grundt Tanum.
- Olerud, K. (2016). Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. I *Store norske leksikon*. Hentet 24.04.2018 fra [https://snl.no/Verdenskommisjonen\\_for\\_milj%C3%B8\\_og\\_utvikling](https://snl.no/Verdenskommisjonen_for_milj%C3%B8_og_utvikling)
- Rasmussen, T. F. (2003). *Bosetting og byutvikling. Planlegging og politikk i Norge - i går, i dag, i morgen*. Oslo: Kommuneforlaget AS.
- Repstad, P. (1993). *Mellom nærhet og distanse*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Ruud, G. (2012). *BOBY-prisen 2012 til Bybanen i Bergen og Erik Lorange*. Norsk Bolig- og Byplanforening. Tilgjengelig fra: <http://boby.no/boby-prisen-2012-til-bybanen-bergen-og-erik-lorange/> [Lest 26.03.2018].
- Sager, T. (2013). Neo-liberal Policies in Urban Planning. I: Sager, T. (red.) *Reviving Critical Planning Theory: Dealing with pressure, neo-liberalism, and responsibility in communicative planning* s. 129-157. New York: Routledge.
- Sager, T. (2015). Planlegging av kompakt byutvikling: hvordan kommer ulike ideologiske verdier til syne? I: Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer* s. 70-84. Oslo: Universitetsforlaget.
- Schiefloe, P. M. (2002). Byen - ideal for det gode liv? *Plan*, 34 (2), 4-9. Tilgjengelig fra: [https://www.idunn.no/plan/2002/02/byen\\_-\\_ideal\\_for\\_det\\_gode\\_liv](https://www.idunn.no/plan/2002/02/byen_-_ideal_for_det_gode_liv)
- Schmidt, L. (2014). *Fortetting med kvalitet*. Tiltakskatalog.no. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/a-begrense-transportarbeidet/a-1-lokalisering/a-1-8/> [Lest 26.04.2018].
- Schmidt, L. (2015). Bokvalitet og sosial bærekraft. I: Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer* s. 161-175. Oslo: Universitetsforlaget.
- Stugu, O. S. (2006). Del IV: Mot et urbanisert land? 1920-2000. I: Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J. E. og Stugu, O. S. (red.) *Norsk Byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år* s. 383-503. Oslo: Pax Forlag.

- Tennøy, A. (2011). Trafikkreduserende fortetting. *Plan*, 43 (5), 52-57. Tilgjengelig fra: <https://www.idunn.no/plan/2011/05/art10>
- Thune, N. A. (2010). *Brente steders regulering*. Kunsthistorie. Tilgjengelig fra: [http://kunsthistorie.com/fagwiki/Brente\\_steders\\_regulering](http://kunsthistorie.com/fagwiki/Brente_steders_regulering) [Lest 09.03.2018].
- Tunström, M. og Bradley, K. (2015). Opposing the postpolitical Swedish urban discourse. I: Metzger, J., Allmendinger, P. og Oosterlynck, S. (red.) *Planning against the political: Democratic deficits in European territorial governance* s. 69-84. New York: Routledge.
- WCED. (1987). Our Common Future. *World Commission on Environment and Development: United Nations*. Tilgjengelig fra: [http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Desarrollosostenible/Documents/Informe%20Brundtland%20\(En%20ingl%C3%A9s\).pdf](http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Desarrollosostenible/Documents/Informe%20Brundtland%20(En%20ingl%C3%A9s).pdf) [Lest 24.04.2018].
- Wik, G. A. (2014). *El-sykkelkampanje 2014*. Tilgjengelig fra: <http://www.sykkelbyenalta.no/el-sykkel-kampanje-2014.5467437-190566.html> [Lest 07.05.2018].

## **Offentlige dokument og lovverk**

- Alta kommune. (1995a). *Kommunedelplan for Alta tettsted: Problemnotat*. Alta: Alta kommune.
- Alta kommune. (1995b). *Reguleringsplan for Alta sentrum*. Arkivnr. 504.275, Sak 80/95. Alta: Alta kommune.
- Alta kommune. (2015). *Kommuneplanens samfunnsdel Alta Vil*. Alta: Alta kommune. Tilgjengelig fra: <http://www.alta.kommune.no/kommuneplanens-samfunnsdel.442633-77668.html>
- Alta kommune. (2016). *Kommunal planstrategi 2016-2019*. Alta: Alta kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.alta.kommune.no/kommunal-planstrategi.272086.no.html>
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov 27 juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling*.

## Upublisert materiale

- Aasegg, S. (1981). *Hendvendelse i forbindelse med reguleringsendringer på Alta sentrum (uten tittel)*. [Upublisert materiale]. Alta kommune, Plan/Arkiv: Arkivnr. 504.275, Sak 326/81.
- Knutsen, K. (1982). *Henvendelse i forbindelse med reguleringsendringer på Alta sentrum (uten tittel)*. [Upublisert materiale]. Alta kommune, Post/Arkiv: Arkivnr. 504.275.
- Krane, K. og Lund, E. (1981). *Møtebok, Alta bygningsråd: Bebyggelsesplan for feltene I, J, K, L og M*. [Upublisert materiale]. Alta kommune, Post/Arkiv: Arkivnr. 504.275.
- Ovesen, S. og Krane, E. (1967). *Henvendelse fra Alta Handelsstandsforening i anledning reguleringsplanen for Alta Sentrum*. [Upublisert materiale]. Alta kommune, Post/Arkiv: Arkivnr. 504.275.12.
- Wæraas, T. (1981). *Hendvendelse i forbindelse med reguleringsendringer på Alta sentrum (uten tittel)*. [Upublisert materiale]. Alta kommune, Post/Arkiv: Arkivnr. 504.275.



## Vedlegg 1: Intervjuguide

Forskningsspørsmål	Intervjuspørsmål
<p>Stillingsbeskrivelse</p> <p>Fokus på: relevans</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva er din stilling?</li> <li>- Hva går den ut på?</li> <li>- Hvor lenge har du hatt stillingen?</li> <li>- Har du hatt en sentral stilling tidligere?</li> </ul>
<p>Hvordan foregår planleggingen av Alta?</p> <p>Fokus på: utvikling innover – kompakt byutvikling, hvem har de ulike rollene?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva fokuseres det på i dagens planlegging?</li> <li>- Hvordan forutser og planlegger man for videre befolkningsvekst?</li> <li>- Har du hørt om begrepet ‘kompakt byutvikling’?</li> <li>- Fokus på utvikling innover; hva gjøres?</li> <li>- Hvilken rolle har kommunen?</li> <li>- Hvilken rolle har private aktører og næringsdrivende?</li> <li>- Estetikk? Arkitektur?</li> <li>- Medvirkning?</li> </ul>
<p>Sentrum</p> <p>Fokus på: grøntområder, botilbud, bygge i høyden og tettere, sentralisering</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finnes det en overordnet plan for sentrum?</li> <li>- Kunne det vært annerledes?</li> <li>- Plan for Bossekop og Elvebakken?</li> </ul>
<p>Hva er Altas sterke sider?</p> <p>Fokus på: hvordan og hvorfor har Alta vokst slik?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sterke aktører/næringsdrivende/investorer?</li> <li>- Hjørnestensbedrifter?</li> <li>- Hvordan spiller Alta på sine sterke sider?</li> <li>- Er det vanskelig å opprettholde?</li> </ul>
<p>Nordlysbyen Alta som konsept</p> <p>Fokus på: merkevaren Nordlysbyen, turisme</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvordan bygges dette konseptet opp?</li> <li>- Har det fungert siden Alta ble by i 2000?</li> <li>- Fordelen med bystatus?</li> </ul>
<p>Hvilke utfordringer står Alta overfor?</p> <p>Fokus på: hva må Alta jobbe med? Kollektivtilbudet (del av k.b.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Helsetilbudet?</li> <li>- Utdanning/skole?</li> <li>- Fylkessammenslåing?</li> <li>- Kollektivtransport?</li> <li>➔ Hvilke utfordringer? Hvordan ser fremtiden ut? Dine meninger?</li> </ul>
<p>Teoretiske spørsmål</p> <p>Fokus på: Fremtiden for Alta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvordan ser du for deg Alta om for eksempel 20 år?</li> <li>- Hvordan ser det ideelle Alta ut for deg?</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva må gjøres?</li> <li>- Noen tidligere avgjørelser som kunne bidratt til et bedre Alta?</li> <li>- Hvorfor har Alta hatt så stor befolkningsvekst?</li> <li>- Er det noen spesielle faktorer som bidrar?</li> </ul>
--	--

### Tidligere politikere/sentrale aktører:

<b>Forskningsspørsmål</b>	<b>Intervju spørsmål</b>
<p>Stillingsbeskrivelse</p> <p>Fokus på: relevans, hvor lenge har vedkommende vært involvert i utviklingen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva var din stilling?</li> <li>- Hva gikk den ut på?</li> <li>- Hvor lenge og når hadde du stillingen?</li> <li>- Hadde du en sentral stilling tidligere?</li> <li>- Enn senere?</li> </ul>
<p>Tidlig planlegging av Alta</p> <p>Fokus på: utvikling innover – kompakt byutvikling, hvem har de ulike rollene?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hva fokuserte man på?</li> <li>- Hva var visjonene?</li> <li>- Forutså man, og planla man for, befolkningsveksten?</li> <li>- Har du hørt om begrepet ‘kompakt byutvikling’?</li> <li>- Fokus på utvikling innover; ble det gjort?</li> <li>- Hvilken rolle hadde kommunen?</li> <li>- Hvilken rolle hadde private aktører og næringsdrivende?</li> <li>- Estetikk? Arkitektur?</li> <li>- Medvirkning?</li> </ul>
<p>Sentrum</p> <p>Fokus på: grøntområder, botilbud, bygge i høyden og tettere, sentralisering</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fantes det en overordnet plan for sentrum?</li> <li>- Var alle for utvikling av sentrum?</li> <li>- Kunne noe vært gjort annerledes?</li> <li>- Plan for Bossekop og Elvebakken?</li> </ul>
<p>Hva var Altas sterke sider?</p> <p>Fokus på: hvordan og hvorfor har Alta vokst slik?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sterke aktører/næringsdrivende/investorer?</li> <li>- Hjørnestensbedrifter?</li> <li>- Hvordan spilte Alta på sine sterke sider?</li> <li>- Var det vanskelig å opprettholde?</li> <li>- Ser du resultater av dette i dag?</li> </ul>
<p>Nordlysbyen Alta som konsept</p> <p>Fokus på: merkevaren Nordlysbyen, turisme</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvordan bygdes dette konseptet opp?</li> <li>- Hvordan var prosessen om å få bystatus?</li> <li>- Fordelen med bystatus?</li> </ul>

<p>Hvilke utfordringer sto Alta overfor?</p> <p>Fokus på: hva må Alta jobbe med? Kollektivtilbudet (del av k.b.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Helsetilbudet?</li> <li>- Utdanning/skole?</li> <li>- Kollektivtransport?</li> <li>- Var utfordringene de samme da som nå?</li> <li>- Ble utfordringene løst?</li> <li>➔ Hvilke utfordringer? Hvordan ser fremtiden ut? Dine meninger?</li> </ul>
<p>Teoretiske spørsmål</p> <p>Fokus på: Fremtiden for Alta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er dagens Alta slik en så for seg byen tidligere?</li> <li>- Kunne noe vært gjort annerledes?</li> <li>- Hva tenker du om utviklingen?</li> <li>- Hvordan ser du for deg Alta om for eksempel 20 år?</li> <li>- Hvordan ser det ideelle Alta ut for deg?</li> <li>- Hva må gjøres? Hva mangler Alta i dag?</li> <li>- Noen tidligere avgjørelser som kunne bidratt til et bedre Alta?</li> <li>- Hvorfor har Alta hatt så stor befolkningsvekst?</li> <li>- Var det noen spesielle faktorer som bidro?</li> </ul>

**Er det noe du ønsker å legge til?**

## Vedlegg 2: Informasjonsskriv

### Informasjonsskriv vedrørende masteroppgave for Marie Dølør

Min masteroppgave i Samfunnsplanlegging og Kulturforståelse har «Kompakt byutvikling i Alta» som arbeidstittel, og skal handle om byutvikling i Alta i et fortids-, nåtids- og fremtidsperspektiv.

Alta har et stort utviklingspotensial med tanke på blant annet befolkningsvekst og arealmuligheter, og jeg vil se på hvordan dette potensialet blir utnyttet i planleggingen av Alta. Som nevnt i den kommunale planstrategien for Alta kommune 2016-2019, samt i kommuneplanens samfunnsdel Alta Vil 2015-2027, har Alta også en ganske unik mulighet til å vokse innover. Dette er noen av områdene jeg ønsker å fokusere på i min masteroppgave.

Spørsmålene i et eventuelt intervju vil omhandle prosessen i planleggingen av Alta, eventuelle utfordringer som Alta står overfor, og visjoner om Altas fremtid.

Om du takker ja til å delta i studien, vil jeg sende ut et samtykkeskriv til deg og eventuelt et kort sammendrag av intervjuguiden om ønskelig.

Dersom du har spørsmål til studien, kan jeg kontaktes på telefon; 975 87 006, eller epost; [mariedolor11@gmail.com](mailto:mariedolor11@gmail.com)

Veileder for prosjektet er Torill Nyseth, professor ved instituttet for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging ved UiT Norges Arktiske Universitet. Veileder kan kontaktes på telefon; 776 44 372, eller epost; [torill.nyseth@uit.no](mailto:torill.nyseth@uit.no)

Med vennlig hilsen,

Marie Dølør

## Vedlegg 3: Samtykkeskjema

### **Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet**

#### ***Kompakt byutvikling i Alta***

### **Bakgrunn og formål**

Mitt navn er Marie Dølør og jeg studerer en mastergrad i Samfunnsplanlegging og Kulturforståelse ved UiT Norges Arktiske Universitet. Min masteroppgave skal handle om hvordan Alta forholder seg til kompakt byutvikling og utfordringene det kan medføre for Alta. Alta har et godt utgangspunkt for å vokse innover med et sentrum som er lagt midt mellom bygdesentraene Bossekop og Elvebakken, og jeg ønsker å se på hvordan politikere og administrasjonen i kommunen forholder seg til dette.

Jeg ønsker å snakke med deg på grunn av din stilling, din tidligere stilling eller fordi du er en sentral aktør på andre måter i forhold til byutviklingen av Alta.

### **Hva innebærer deltakelse i studien?**

Deltakelse i studien innebærer personintervju med meg og informanten som eneste deltakere. Intervjuet vil vare i omtrent 1 time.

Spørsmålene vil omhandle prosessen i planleggingen av Alta, eventuelle utfordringer Alta som by står overfor og visjoner om Altas framtid.

Jeg ønsker å benytte båndopptaker under intervjuene dersom informanten godkjenner det. Jeg vil også ta notater underveis.

### **Hva skjer med informasjonen om deg?**

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Det er kun jeg som har tilgang til personopplysninger, båndopptaker og notater. Personopplysninger lagres adskilt fra data som samles inn.

Som nevnt ønsker jeg å intervju deg på bakgrunn av din stilling. Om stillingen din er sentral vil den mest sannsynlig bli nevnt i oppgaven, men det skal ikke nevnes navn i publikasjonen.

Prosjektet skal etter planen avsluttes i mai 2018. Alle notater, personopplysninger og opptak vil da bli makulert og slettet. Før oppgaven ferdigstilles vil jeg sende et sammendrag eller delene jeg har benyttet av ditt intervju til deg for gjennomlesing og godkjenning.

### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert og slettet, og ditt bidrag vil ikke bli brukt i oppgaven.

Dersom du har spørsmål til studien, ta kontakt med Marie Dølør på telefon: 975 87 006, eller epost: mariedolor11@gmail.com.

Veileder for prosjektet er Torill Nyseth, professor ved instituttet for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging ved UiT Norges Arktiske Universitet. Veileder kan kontaktes på telefon: 776 44 372, eller epost: torill.nyseth@uit.no.

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.

### **Samtykke til deltakelse i studien**

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

---

(Signert av prosjektdeltaker, dato)