

Drømmen om Drammen

**En analyse av innbyggers holdninger til
arealbrukspolitikken i Drammen kommune**

Timon André Linderud

Hovedoppgave i samfunnsgeografi
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi
Universitetet i Oslo
September 2004

*”Fremskritt – hvad er det? At vi
kan kjøre fortere på veiene?
Nei, nei. (...) Fremskritt det er
legemets nødvendige hvile
og sjelens nødvendige ro.*

Fra ”Festina lente”
av Knut Hamsun

Innholdsfortegnelse

FORORD	4
KART OVER DRAMMEN	5
1.0 INNLEDNING	6
1.1 Problemstillinger og mål	6
1.2 Hvorfor Drammen?	7
1.3 Relevans og avgrensning	8
2.0 METODE	10
2.1 Anvendt metode	10
2.2 Dokumentanalyse og kommuneplaner som kilde	11
2.3 Kvalitative dybdeintervjuer	12
2.4 Kvantitativ nettundersøkelse	14
2.5 Metodetriangulering	16
2.6 Troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet	16
3.0 TEORETISK PERSPEKTIV	21
3.1 Miljødeterminisme og fysiske strukturers relevans	22
3.2 Kompakt byutvikling	24
3.3 Adferd, meningsdannelse og opplevelse av sted	28
3.4 Oppsummering	32
4.0 DOKUMENTANALYSEN	33
4.1 En bærekraftig byutvikling	33
4.2 Bebyggelse: Sentrumsutvikling og utviklingen av en kompakt by	34
4.3 Transport: Fra bilby til kollektivknutepunkt	41
4.4 Grøntområder: Den kompakte by mellom de grønne åser	46
4.5 Drammens politikk i et teoretisk perspektiv	48
4.6 Oppsummering	50

5.0 HOLDNINGER TIL SENTRUMSUTVIKLINGEN	52
5.1 Et endret boligmarked	52
5.2 ”Grått hår og spaserstokker” – hvem vil bo i Nye Drammen?	53
5.3 Liv i sentrum	55
5.4 Å bo tett	56
5.5 Sentrum vs. periferi	58
5.6 Før og nå – nye uttrykk gir nye inntrykk	60
5.7 Miljøbyen Drammen	62
6.0 HOLDNINGER TIL TRANSPORTUTVIKLINGEN	63
6.1 Bilene bort fra sentrum: oppvåkningen av en Kardemomme by	64
6.2 Kollektivsatsing	66
7.0 HOLDNINGER TIL UTVIKLINGEN AV DRAMMEN HAVN	69
7.1 Drammen havn og identitet	69
7.2 Videreutvikling av Drammen havn – en miljøvennlig utvikling?	72
8.0 HOLDNINGER TIL VERN AV LNF-OMRÅDER	73
8.1 Elva – den blå marka	73
8.2 Marka og rekreasjon	75
9.0 OPPSUMMERENDE DISKUSJON: EMPIRISKE FUNN	79
9.1 Ja til sentrum	79
9.2 Kollektive mål og individuelle interesser	81
9.3 Marka og havna – egenskaper verdt å ivareta	82
9.4 Troen på endringer til det bedre	84
9.5 Et riktig ”image”	86
10.0 KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	87
10.1 Arealbrukspolitikken i Drammen kommune	87
10.2 Innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken	88
LITTERATURLISTE	92

LISTE OVER INFORMANTER**97****Liste over figurer og tabeller**

Figur 1: Kart over Drammen kommune.	5
Tabell 1: Befolkningstall Drammen, bydelsvis og totalt.	7
Figur 2: Kart over Drammen sentrum.	35
Tabell 2: Beregnet boligproduksjon i perioden 2003-2014.	37

Liste over vedlegg

Vedlegg 1: Nettundersøkelsen med resultater og skjermbilde	
Vedlegg 2: Intervjuguide	

Forord

Arbeidet med en hovedoppgave er en ensom prosess. Men til tross for ett års arbeide på egen hånd, og den korte veien til egoisme dette medfører, er det flere som fortjener honnør for å ha hjulpet meg i prosessen.

Min undersøkelse ville tatt helt andre former om det ikke var for behjelpeligheten til personer jeg traff i Drammen. Takk til Vidar Valvik i Drammen kommune for å ha vært imøtekommende og interessert, og for å ha gitt meg ekstensiv informasjon om arealbrukspolitikken i Drammen kommune. Takk også til alle informantene som satte av tid til å la seg intervjuet og som viste et oppriktig engasjement for temaet. Oppgavens nettundersøkelse ville ikke vært mulig uten stor hjelp fra Drammens Tidende, først og fremst ved Linn Kristin Haavaldsen. Tusen takk for det arbeidet som ble nedlagt. For faglig kompetanse og oppfølging; takk til Per Gunnar Røe som veileder.

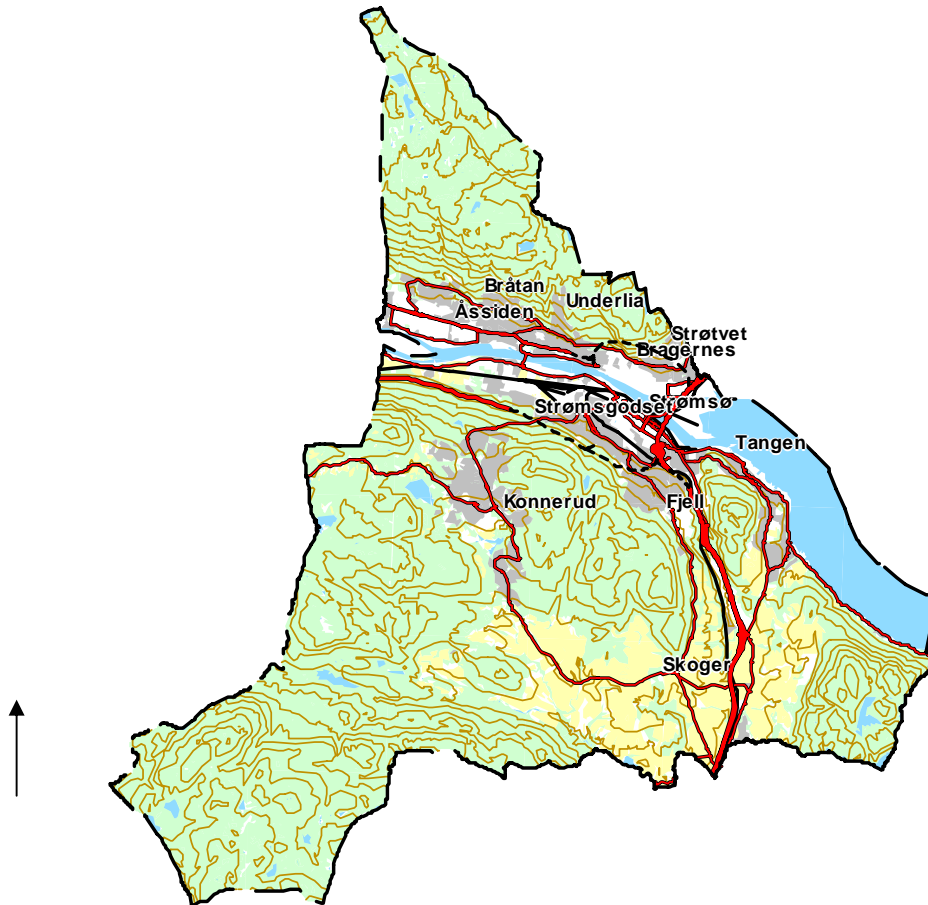
Overskuddet man gjerne ønsker å ha på lesesalen til å studere, oppsamles gjennom det man gjør utenfor lesesalen. Takk derfor til hele innebandygjengen som har vært et ukentlig sosialt høydepunkt i seks år. Og takk til Gøran for våre kvasifilosofiske kaffepauser som har styrt tankene langt, langt bort fra det konvensjonelle.

En stor takk til Tin og Pappa for støtte av ulik art under alle årene med studier. Og sist, men alltid først, en spesiell takk til min kone Hilde for all tro og tillitt, og for at hun alltid gir meg noe å glede meg over. Nå tar vi ferie!

Oslo, 25. august, 2004.

Timon André Linderud

Kart over Drammen



Figur 1: Kart over Drammen kommune. Kilde: Drammen kommunes kartdatabase.

1.0 Innledning

De fysiske omgivelsene rundt oss kan på ulikt vis påvirke vår adferd og vår hverdag. Gjennom å regulere og planlegge arealbruken forsøker norske kommuner å styre utviklingen av disse omgivelsene. Et viktig verktøy i dette arbeidet er kommuneplanen. Reguleringene er basert på grunnleggende politiske målsetninger for utviklingen av kommunene, og kommuneplanen stadfester tiltak for å nå disse målene. Drammen kommune har vedtatt en arealbrukspolitikk som skal fremme en utvikling som er *økologisk sensitiv*. I denne oppgaven studeres innbyggers holdninger til den vedtatte arealbrukspolitikken i Drammen kommune, for å forstå om dette fremmer en byutvikling innbyggere ønsker.

Jeg vil i oppgaven diskutere hvilke planleggingsprinsipper Drammen kommune følger for å nå sine politiske mål for arealbruken. Kommunens verdigrunnlag søker å fremme innbyggernes trivsel kombinert med et økt hensyn til naturmiljøet. Analysen av innbyggers holdninger diskuterer hvorvidt Drammen kommune kan sies å fremme innbyggers interesser gjennom sin arealbrukspolitikk.

1.1 Problemstillinger og mål

Hovedmålet med oppgaven er å analysere innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen. Hovedmålet gir en todelt problemstilling. Først må Drammen kommunes arealbrukspolitikk redegjøres. Dette gjøres gjennom å identifisere arealbruksprosesser som er de mest sentrale i byutviklingen Drammen kommune fremmer:

(1) Hvilke prosesser kjennetegner den vedtatte arealbrukspolitikken i Drammen kommune?

For det andre vil jeg kartlegge innbyggers syn på arealbrukspolitikken, for på den måten å forstå samsvaret mellom kommunens arealbrukspolitikk og innbyggers ønsker:

(2) Hvilke holdninger har innbyggere i Drammen til arealbrukspolitikken som er vedtatt av kommunen?

Gjennom en dokumentanalyse av Drammens kommuneplan analyseres den første problemstillingen separat, for så å utgjøre grunnlaget for analysen av den andre

problemstillingen. Undersøkelsen av innbyggers holdninger anvender både kvalitative og kvantitative tilnærminger, gjennom fem dybdeintervjuer og en nettundersøkelse.

1.2 Hvorfor Drammen?

Drammen kommune er i denne oppgaven valgt av flere grunner. For det første, uttrykker kommunen i sin nye kommuneplan, som trådte i kraft 17.juni 2003 og vil legge retningslinjene fram til 2014, et vedtatt ønske om å fremme en byutvikling som ivaretar et større hensyn til naturmiljøet, og gjennom dette bli ”en ledende miljøby” innen 2011 (DK 2003a: 9). Analysen av Drammen kommunes planer vil vise hvilke prinsipper som ligger til grunn for de vedtatte planene, og hvordan målet ønskes nådd. Videre har Drammen kommune sommeren 2003 mottatt Miljøverndepartementets ”Bymiljøpris” for sitt arbeid med å fremme en miljøvennlig utvikling av byen. Satsingen på en økologisk sensitiv utvikling kan bidra til å endre inntrykket både innbyggere og andre har av byen. I denne forbindelse kan spesifikke tiltak identifiseres som søker å endre det noe negative inntrykket mange har hatt av Drammen.

Bydel	Innbyggertall
Austad/Fjell	7 460
Bragernes	9 815
Gulskogen	3 812
Konnerud	9 680
Skoger	2 372
Strømsø/Danvik	6 545
Tangen/Åskollen	6 365
Åssiden	10 388
Totalt	56 437

Tabell 1: Befolkningstall Drammen, bydelsvis og totalt, per 01.01.03. Kilde: Drammen kommunes nettsider¹.

I tillegg må Drammen, som de fleste norske byer, forholde seg til befolkningsvekst og de medfølgende effektene dette kan ha. Befolkningsveksten og ønsket om å ivareta hensynet til naturmiljøet vil legge føringer på den fysiske arealpolitikken. Disse arealbruksprosessene er i liten grad forsket på i Drammen.

¹ <http://www.drammen.kommune.no/bydelene>. Nedlastet 23.08.04.

Samtidig er det fordelene ved å velge en by ”i skyggen av Oslo” som grunnlag for hovedfagsarbeidet. Jeg risikerer ikke å bli en i mengden som skriver om Oslo. Gjennom arbeidet med oppgaven har jeg merket at min interesse for Drammen har forenklet tilgangen til ressurser under den empiriske innsamlingen. Dette kan ha sammenheng med at temaet i liten grad har fått noen oppmerksomhet fra før i Drammen.

1.3 Relevans og avgrensning

I denne oppgaven forstås Drammen kommune som en by. Dette innebærer at arealbrukspolitikken søker å fremme en bestemt *byutvikling*. Utviklingen av en by påvirkes av ulike faktorer. Det er i denne sammenheng først og fremst de politiske vedtakene for den fysiske arealbruken i byen som er i fokus.

Måloppnåelse for hvem?

I arbeidet med problemstillingen(e) støtter jeg meg til en tro på at norske kommuner har som grunnleggende mål for sin politikk å fremme en utvikling som tjener innbyggernes interesser, enten direkte eller indirekte. Naturligvis vil mange faktorer spille inn i forhold til dette, og i mange tilfeller vil en kommune ikke kunne fremme en utvikling som *de facto* er den beste. Tiltroen til kommuneadministrasjoner og deres ønske om å fremme innbyggernes interesser innebærer ikke en tanke om at dette alltid vil være tilfelle. Til tross for grundig planlegging og gode intensjoner vil ikke resultatet alltid bli som man ønsker. Og selv om utførelsen av planene går som ønsket vil ikke nødvendigvis effektene være som forventet. Kommunal planlegging står ovenfor et dilemma hvor spørsmålet er hvilke mål som skal nås. Gjennom kommuneplaner settes mål, gjerne langsiktige, som i de fleste tilfeller er ment å fremme innbyggernes interesser. Disse er mål som søker å tjene allmennhetens interesser.

Men samtidig vil ethvert individ ha personlige mål. Disse målene kan forstås som bevisste ønsker om å fremme individuelle interesser. I gjennomførelsen og utøvelsen av planene som fremmer de kollektive, allmenne interessene er spørsmålet om de individuelle interessene ivaretas. Gjennom fysiske arealbruksendringer kan kommuner regulere utviklingen i retning av sine vedtatte mål. Men dersom dette setter begrensninger på individens oppnåelse av personlige mål vil trivselen til innbyggerne kunne utfordres. Studiet av innbyggeres holdninger til Drammen kommunes arealbrukspolitikk kan si noe om de føler

at deres interesser ivaretas og om Drammen kommune makter å fremme en byutvikling som tjener både kollektive og individuelle interesser.

Økologisk sensitiv byutvikling

Et mål som stadig flere kommuner fokuserer på, er *økologisk sensitivitet*. Med andre ord en utvikling som i større grad enn før tar hensyn til naturmiljøet og dets ressurser. Oppnåelse av et slikt mål kan kreve endringer på både de fysiske strukturene og på innbyggernes hverdag. Når Drammen kommune fremmer en slik utvikling er det en utfordring å sikre individuelle interesser. Dersom arealutviklingen medfører endringer i innbyggers dagligliv i en slik grad at deres ønskede adferd ikke kan opprettholdes, vil dette kunne ramme trivselen i stor grad. Skal en økologisk sensitiv utvikling være "veien å gå" for norske kommuner, er man avhengig av at innbyggers interesser og trivsel ivaretas. Hvis dette ikke er tilfelle, vil motstanden mot en slik utvikling kunne redusere de ønskede effektene.

Oppgavens analyse søker å avdekke hvordan Drammen kommune fremmer en økologisk sensitiv byutvikling og samtidig hvilke holdninger innbyggere har til disse tiltakene. Oppgavens tittel avspeiler spørsmålet om hvorvidt Drammen er i ferd med å føre en arealbrukspolitikk som både er økologisk sensitiv og som sikrer innbyggers interesser, eller om dette kun er en utopi, en drøm.

Til tross for at arealbrukspolitikken i Drammen kan følge lignende prinsipper som andre kommuner, kan undersøkelsen ikke anvendes til å si noe om holdninger til en økologisk sensitiv byutvikling generelt. Konklusjonene i denne oppgaven kan kun forstås i lys av deres kontekst, og de identifiserer prosesser og holdninger i Drammen kommune spesifikt og i det gitte tidspunkt for oppgavens analyse.

2.0 Metode

2.1 Anvendt metode

”The choice of research methods usually flows conceptually and logically from the research questions.” (Valentine 2001: 43).

Basert på Valentines sitat burde det være en enkel sak å velge metode i enhver forskningssammenheng: problemstillingen(e) avgjør fremgangsmåten. Dette vil gi det optimale grunnlaget for forskning. Men ofte vil det ikke være mulig å velge den tilsynelatende met optimale metoden. Forskningens kontekst setter sine begrensinger, både i forhold til ressurser som tid og økonomi, og samtidig vil problemstillingene kunne endre seg i løpet av arbeidet. Det er basert på et kombinert hensyn til mitt valgte tema og til mine tilgjengelige ressurser jeg har valgt mine metoder i arbeidet med denne oppgaven. Et sentralt mål har derfor vært å velge en form for metode som både er innenfor rekkevidde med tanke på mine ressurser, og samtidig sikrer at problemstillingene belyses på best mulig måte.

Oppgavens hovedmål er å identifisere holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune. For å gjøre dette delte jeg opp i to problemstillinger. I besvarelsen av disse to problemstillingene er ulike metoder valgt. For å identifisere den vedtatte politikken har jeg valgt å holde meg til dokumenter som hovedkilder, nærmere bestemt *Drammens kommuneplan* og *kommuneplanens arealdel*. Disse er studert gjennom en *dokumentanalyse* med mål om å knytte arealbrukspolitikken i Drammen til ulike byutviklingsprosesser.

Den andre problemstillingen innebærer en studie av *holdninger*. For å angripe spørsmålet om hvilke holdninger innbyggere har til arealbrukspolitikken, har jeg valgt å anvende både *kvalitativ* og *kvantitativ* tilnærming. Gjennom *kvalitative dybdeintervjuer* søkes en grundig forståelse av individers subjektive syn, holdninger og deres argumentasjon for disse. En parallell *kvantitativ nettundersøkelse* har søker å gi et bilde av kvantitativt målbare holdninger til arealbrukspolitikken blant en større populasjon. Målet med de to metodevalgene er å oppnå en *metodetriangulering* med ulike tilnærminger til temaet.

2.2 Dokumentanalyse og kommuneplaner som kilde

For å definere Drammen kommunes arealbrukspolitik, studerer jeg vedtakene i Drammens kommuneplan gjennom en *dokumentanalyse*. Dette innebærer at jeg benytter et skriftlig materiale, her Drammens kommuneplan, som er produsert med en annen hensikt enn den forskeren skal bruke den til (Thagaard 1998). Dokumentanalysen av kommuneplanen har som mål å identifisere de mest sentrale *prosesser* ved den fysiske byutviklingen som Drammen kommune ønsker å fremme. Dette er prosesser som kan ha en effekt på innbyggers hverdag, adferd og opplevelse av hjemkommunen. Videre knyttes funnene i analysen opp mot teorier for økologisk sensitiv byutvikling for på den måten å illustrere hvordan Drammen kommune har valgt å anvende disse i sine planer for den praktiske utførelsen av politikken.

Fordelen ved å anvende en kommuneplan som hovedkilde for en kommunes politikk, er at formuleringene og argumentene er systematisert og ferdig transkribert. Samtidig kan innholdet, både hva som er tatt med og hva som ikke er tatt med, samt planens struktur si noe om vektleggingen av elementer og vedtak. Kommuneplaner er skriftlige dokumenter som opplyser om kommunens vedtatte politikk, og anvendelsen av disse er i så måte ressurseffektiviserende ettersom arbeidet med å samle vedtakene og målene i stor grad allerede er utført.

Det er imidlertid farer ved å gjøre kommuneplanens innhold synonymt med kommunens politikk. For det første er formuleringene gjerne vage og målene ofte upresise i kommuneplanen. Dette fordi den i seg selv ikke er juridisk bindende, men i hovedsak et retningsgivende dokument (Røhnebæk 1996). Juridisk bindende er derimot kommuneplanens arealdel. Gjennom å anvende begge dokumentene kan man lettere påvise hva de vage formuleringene og upresise målene innebærer i *praksis*.

For det andre er kommuneplanen nettopp bare en *plan*. Ved å forholde meg til planer som kilder risikerer jeg å studere holdninger til vedtak som ikke nødvendigvis gjennomføres i praksis, eller ikke gjennomføres på opprinnelig planlagt måte. Men utøvelse av planene er ikke en forutsetning i forhold til oppgavens problemstillinger. Det vesentlige er å identifisere innbyggers *holdninger* til planene.

For å lette den praktiske utførelsen av dokumentanalysen, satte jeg opp tre temaområder som sammen rommer de ulike sidene ved en fysisk byutvikling for på den måten å skille de ulike prosessene. De tre temaområdene er *bebyggelse*, *transport* og *grøntområder*. Denne inndelingen ble valgt ut i fra en forståelse av at arealbruksspørsmål opererer innenfor disse tre temaområdene. Ved hjelp av temaområdene ble dokumentanalysen

”kodet” gjennom å knytte ulike vedtak til ulike arealbruksspørsmål. Dette gjorde det mulig å identifisere ulike prosesser som oppsummerte arealbrukspolitikken vedtatt i Drammens kommuneplan.

I tilfeller hvor kommuneplanens argumentasjon er mangelfull eller hvor kommuneplanen viser til andre dokumenter, har jeg anvendt støttekilder for å belyse kommunens politikk. Videre er det ved siden av analysen av kommuneplanen foretatt et dybdeintervju med en anonym representant for Drammen kommune i mai 2004, for på samme grunnlag å utdype forståelsen av både begreper og argumentasjon i kommuneplanen.

2.3 Kvalitative dybdeintervjuer

Studiet av innbyggers holdninger innebærer et ønske om å identifisere subjektive oppfatninger til den vedtatte arealbrukspolitikken i Drammen. Kvalitative dybdeintervjuer er *intensive* og åpner for muligheten til å gå i dybden av et tema (Kvale 2001). Gjennom slike intervjuer fokuserer jeg på individuelle holdninger og argumenter, og målet er å se hvordan de ulike informantene vektlegger ulike sider ved temaet, og hvordan de argumenterer for sitt syn.

”Subjective data imply opinion rather than fact, intuition rather than logic, impression rather than confirmation.” (Patton i Dey 1993: 261).

Utvalg

Informantene er valgt ut på bakgrunn av deres tilknytning til *interessegrupper* som jeg på forhånd antok hadde konkrete meninger om temaet mitt, enten fordi de må forholde seg til den fysiske byutviklingen i kraft av sin virksomhet, eller fordi de har ytret konkrete syn på denne utviklingen ved ulike anledninger. Dette valget ble tatt for å redusere muligheten for såkalte tomme intervjuer; jeg ville forsikre meg om at informantene hadde en oppgjort mening om de ulike sidene ved byutviklingen i Drammen. Dette viste seg ikke å være noe problem med de informantene jeg valgte ut.

Jeg har valgt å ikke anonymisere mine informanter ettersom deres posisjon i interessegruppen kan være en relevant opplysning i forhold til deres uttalelser. Ved å ikke oppgi navn, men kun posisjon på informantene ville anonymiseringen ikke være fullstendig. Jeg anser det derfor som fornuftig å ha med fulle navn samt beskrivelse av deres posisjon i interessegruppen.

Totalt gjorde jeg fem intervjuer. Intervjuene ble utført i tidsrommet februar til mai 2004. De fem informantene var representanter for interessegruppene *Natur og Ungdom*, *Drammen Næringslivsforening*, *Union Eiendom AS*, *Indre Dalen vel*, og *Fjellhagen borettslag*.

Kristian Hoff-Andersen er representant for Natur og Ungdom. Han er aktiv medlem i organisasjonen og elev ved videregående skole. Natur og Ungdom fremmer et aktivt vern av naturmiljøet og besitter på den måten et engasjement rundt spørsmålene om arealbruk og byutvikling.

I Drammens Næringslivsforening intervjuet jeg den daglige lederen *Hans-Petter Tonum*. Næringslivsforeningen skal ivareta næringslivets og handelsstandens interesser i Drammen. Deres syn på arealbrukspolitikken gir et innblikk i hvordan næringslivets interesser ivaretas i kommunen.

Union Brygge er navnet på et av mange nye boligprosjekt i Drammen. Jeg intervjuet prosjektleder *Laila Hänninen* i selskapet som står ansvarlig for denne utbyggingen, Union Eiendom AS. Union Brygge representerer en type boligprosjekt som kommunen ønsker å satse særlig på med byleiligheter i de sentrumsnære områdene.

Indre Dalen vel er en liten velforening som representerer ni husstander i Konnerud bydel. Velets beboere bor inntil den såkalte markagrensa og boligområdet er kjennetegnet av spredtbygd eneboligbebyggelse. Jeg intervjuet *Kjetil Ruud* som er sekretær i velforeningen.

Fjellhagen borettslag er et av de største borettslagene i Drammen målt i antall innbyggere og omfatter 550 husstander. Den er situert i Austad/Fjell bydel og er preget høy og tett blokkbebyggelse. Min informant i Fjellhagen borettslag var *Nils Einar Stablum*, mangeårig leder av borettslaget.

Form og oppsett

Jeg anvendte båndopptaker under intervjuene for å forenkle intervjuprosessen. Tid og sted ble valgt av informantene, og hvert intervju varte i ca. 45-60 minutter. Intervjuene har vært *semistrukturerte*, og jeg anvendte en noenlunde lik intervjuguide overfor alle informantene. På bakgrunn av dokumentanalysen hadde jeg formulert spørsmål som kunne tilknyttes de ulike sidene ved den vedtatte arealbrukspolitikken. Intervjuguiden var først og fremst et redskap for min egen hukommelse og for å styre besvarelsene i relevant retning, men graden av struktur i intervjuene varierte i forhold til informantens adferd og besvarelser.

Til tross for det semistrukturerte oppsettet har målet under intervjuprosessen vært det Flick (1998) kaller ”*non-direction*”. Dette innebærer at informantene selv får styre bredden av sitt svar, og at spørsmålene begynner åpne og konkretiseres mer utover i intervjuet. Det har vært mitt ønske med intervjuene at informantene skulle formulere sine egne argumenter. Dybdeintervjuer, eller intensive intervjuer, kjennetegnes ifølge Halvorsen av at de er konversasjoner hvor ”*intervjueren oppmuntrer informanten til å bruke egne ord til å fortelle om erfaringer og holdninger som er relevante for problemstillingen.*” (Halvorsen 2003: 87).

2.4 Kvantitativ nettundersøkelse

Svarene fra dybdeintervjuene vil i oppgaven kobles mot resultatene fra en *kvantitativ nettundersøkelse* utført i samarbeid med Drammens Tidende. Nettundersøkelsen er en *ekstensiv spørreundersøkelse* utført på internett i tidsrommet fra 19. april 2004 til 26. april 2004 med mål om å gi et bredere bilde av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen (se vedlegg 1).

Utvalg

Undersøkelsen baserte seg på *selvseleksjon* gjennom at den dukket opp som en ”pop-up” på Drammens Tidendes hovednettside² og respondentene selv kunne velge å svare på den. Dette innebærer at enhetene selv avgjør om de vil være med i utvalget eller ikke (Halvorsen 2003). Selvseleksjon, eller det som på engelsk kalles *convenience sampling*, gjør at intervjueren ikke kan sikre et representativt utvalg, i stedet er man prisgitt hvilke personer som bestemmer seg for å si noe om saken (Dooley 1995, Creswell 2003). Dette kan ha både positive og negative virkninger. For det første er man sikret at de som svarer føler seg motivert for å svare, og sannsynligvis føler de har noe å si om temaet. Samtidig risikerer man ifølge Halvorsen en såkalt ”Holmgang-effekt” hvor en overvekt av kritikere og i dette tilfelle ivrige nettlesere svarer (Halvorsen 2003). Denne effekten kan reduseres gjennom spørsmålsformuleringen og fremstillingen av undersøkelsen på nettsiden.

Slikt *ikke-sannsynlighetsutvalg* er i denne oppgaven valgt ut fra et ressurs hensyn. Etersom Drammens Tidende sto for innsamlingen og behandlingen av datamaterialet før analyse, har jeg kunnet utføre en undersøkelse med langt større omfang (982 respondenter) enn det som ellers ville vært mulig innenfor samme tidsperiode. Det ble vurdert for

² <http://www.dt.no>

ressurskrevende både i form av økonomi og tid (jfr. normert tid på hovedfagsoppgaver) å utføre en spørreundersøkelse etter sannsynlighetsutvalg.

Form og oppsett

I nettundersøkelsen anvendte jeg variabler på både *nominalnivå*, med gjensidig utelukkende kategorier, og *ordinalnivå*, med rangering av verdiene (se vedlegg 1). På nominalnivå ble det spurt om *alder*, *kjønn*, *utdannelse* og *bosted etter bydel*. Disse variablene ble valgt ut fra det kriteriet at de kunne påvirke besvarelsen. I forhold til analysen av innbyggeres holdninger, er det særlig relevant hvilken bydel respondenten har, ettersom dette kan si noe om respondentens ”nærhet” til de ulike prosessene ved byutviklingen. Variablene ”kjønn” og ”utdannelse” er av særlig betydning for å forstå hvem som svarer på undersøkelsen. ”Alder” er tatt med som variabel ettersom deler av arealbrukspolitikken kan være rettet mot ulike aldersgrupper.

På ordinalnivå var det satt opp 10 spørsmål, formulert på grunnlag av funnene i dokumentanalysen, som søkte å identifisere respondentenes holdninger til ulike arealbrukstiltak i kommunen. Hvert tiltak er rangert på en skala fra en (1) til fem (5) hvor fem er mest positivt. I tillegg eksisterte verdien ”vet ikke”. Jeg valgte å anvende fem tallverdier for på den måten å kunne ha en middelvei, i dette tilfelle tre (3). Svarene er analysert ut i fra at verdiene en (1) og to (2) regnes som *negative* svar, mens fire (4) og fem (5) representerer *positive* svar.

Spørsmålene i undersøkelsen er, med unntak av et tilleggsspørsmål om trivsel, formulert som ”hva synes du om at...”-spørsmål. Formuleringen søker å presisere at det ikke er effektene av de ulike byutviklingsprosessene jeg er ute etter, men holdningene til prosessene. Mens det i dybdeintervjuene var mulig å stille oppfølgende spørsmål og ha en fleksibel horisont i forhold til spørsmålsstillingen, gir ikke spørreundersøkelser av denne typen en slik mulighet. De ni spørsmålene som er rettet mot arealbrukspolitikken i Drammen, er spørsmål som jeg anser som de *mest* sentrale i forhold til problemstillingen på bakgrunn av dokumentanalysen. Utfordringen ved slike spørsmål er å få spurt om mest mulig uten å si for mye. Med dette menes at undersøkelsen ikke bør være for lang da dette kan påvirke svarandelen, samtidig som den må være omfattende nok til å dekke de spørsmålene man ønsker besvart.

2.5 Metodetriangulering

Analysen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen er basert på både kvalitative og kvantitative data. Anvendelsen av flere former for metode for å behandle en problemstilling, kalles gjerne *metodetriangulering*, og kan utføres på ulike måter. I arbeidet med denne oppgaven har de to formene for datainnsamling, dybdeintervjuene og nettundersøkelsen, blitt foretatt parallelt. Slik ”*concurrent procedure*” mener Creswell (2003) kjennetegnes av en todelt datainnsamling som medfører en samlet fortolkning. De ulike dataene anvendes for å utdype hverandre.

Gjennom slik *metodetriangulering* søker jeg å oppnå en kombinert forståelse av bredde og dybde om temaet. Nettundersøkelsen har som mål å finne generelle holdninger blant respondentene til kvantitativt målbare spørsmål, mens dybdeintervjuene gir en dypere forståelse av enkeltpersoners syn, argumenter og vektlegging av de ulike prosessene. Anvendelsen av ulike former for metode er ifølge Valentine ofte svært ønskelig: “(...) *different techniques may throw up apparently very contradictory findings.*” (2001: 45). De kvalitative og kvantitative dataene kan gi varierende funn som kan være av interesse i analysen.

De ulike datamaterialene er imidlertid ikke likt vektlagt i denne oppgaven. Mitt hovedfokus har vært på besvarelsen fra informantene i dybdeintervjuene. Resultatene fra nettundersøkelsen bidrar først og fremst som en tilleggskilde og som et bilde på hvorvidt informantenes syn avspeiles blant respondentene. Dette skyldes hovedsakelig at det i analysen av innbyggers holdninger er mest interessant å fokusere på argumentasjon og begrunnelse for individets syn. Til dette egner de kvalitative dataene seg best. Likevel har de kvantitative dataene en vesentlig rolle som korreks i det de kan si noe om informantenes holdninger er i tråd med de til en større populasjon.

2.6 Troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet

Kvaliteten på datamaterialet er av betydning for kvaliteten til undersøkelsen som helhet. Kvaliteten henger sammen med graden av *troverdighet* og *bekreftbarhet*. Samtidig må det avklares hvilken *overførbarhet* datamaterialet har for bedre å forstå hva undersøkelsen sier noe om.

Troverdighet

Med datamaterialets troverdighet menes hvilken pålitelighet som kan knyttes til materialet. Med andre ord hvorvidt de innsamlede data kan inneholde feilkilder eller undersøkelser er utført på en slik måte at fortolkningsmulighetene reduseres (Dooley 1995, Thagaard 1998). Dersom dette er tilfelle vil troverdigheten ved datamaterialet kunne sies å være svekket. Det er derfor vesentlig å drøfte faktorer som på ulike måter kan virke inn i datainnsamlingsprosessen og påvirke svarene man får.

Dokumentanalysen i denne oppgaven innebærer en tolkning av et dokument som riktignok ikke er skrevet for mitt formål, men som allikevel er et skriftlig uttrykk for Drammen kommunes politikk. Etersom dokumentet kommuneplanen inneholder ferdig formulerte argumenter og vektlegginger av kommunens mål, vil effekten av min rolle som forsker i mindre grad påvirke innholdet. I den grad troverdigheten kan trues i dokumentanalysen er det i tilknytning til min fortolkning av materialet på grunnlag av kodingen. Ønsket om å spore tendenser kan medføre at forskeren trekker slutninger på bakgrunn av materialet som har lite eller intet grunnlag i teksten.

Forskerens påvirkning på kildematerialet kan være større når det er snakk om mellommenneskelige prosesser, i mitt tilfelle intervjuene. Spørsmålsstilling, adferd og den generelle konteksten kan være avgjørende for hvordan informantene velger å svare. En pågående intervjuer kan virke truende og en distansert intervjuer kan skape unødig avstand til informanten som gjør at vesentlig informasjon holdes tilbake. Uansett vil forskeren påvirke sitt materiale og enhver intervjuopprosess er situasjonsavhengig av relasjoner mellom intervjueren og informanten. For å redusere muligheten for at dataene er påvirket av eksterne faktorer, som de nevnt ovenfor, har jeg i datainnsamlingen nyttet meg av enkelte tiltak.

Anvendelsen av *intervjuguide* har forenklet oppgaven med å fremme samme tema, på samme måte, ovenfor de ulike informantene (se vedlegg 2). Det *semistrukturerte* oppsettet søker å fremme en kombinert mulighet for å fokusere intervjuene rundt oppgavens tema, samtidig som informantens spillerom ivaretas gjennom at det ikke er fastlåste, konkrete spørsmål som styrer besvarelsene. Balansegangen er vanskelig. I enkelte tilfeller har det vært nødvendig å "spore" informantene tilbake til det som er relevant for min problemstilling når jeg har følt besvarelsen har sklidd ut for mye, men i størst mulig grad har jeg latt informantene utdype sine argumenter fullstendig. Samtidig har jeg unngått ledende spørsmål. Slike spørsmål kan virke provokative og fremme responser av den grunn, men samtidig bidrar de til å styre besvarelsen til informantene i større grad enn ønskelig.

Intervjuteknikk handler mye om erfaring. Og til tross for at man har fastsatte mål før man går til et intervju om hvilke adferdsprinsipper man skal følge, kan disse være vanskelig å overholde når man er oppe i situasjonen. For min egen del merket jeg at jeg i de første intervjuene var veldig fokusert på hva jeg selv skulle si. Dette kan skygge for fokuset på informantens svar. Utover i innsamlingsprosessen vet man mer om hva man kan forvente ettersom man da har erfaringer å basere seg på og evner å flytte mer av fokuset på innholdet i stedet for selve intervjusituasjonen. Bruken av *båndopptaker* har i denne forbindelse vært viktig. Ved siden av å sikre korrekte sitater og ordlyd, bidrar opptakene til at man kan oppleve intervjuene i retrospekt og gjennomgå de i ettertid. På denne måten har jeg fått mer ut av intervjuene enn det jeg kunne regnet med gjennom å skrive notater under intervjuets gang, noe som også kunne påvirket smidigheten i intervjuene.

Besvarelsene fra dybdeintervjuene kan samtidig være avhengig av den *konteksten* de er utført i. Jeg har latt informantene selv velge hvor og når intervjuene skulle avholdes. Dette for å gjøre intervjusituasjonen mest mulig komfortabel og minst mulig intimiderende for informantene. På denne måten søker jeg å redusere muligheten for at informantene fokuserer så mye på konteksten at det påvirker besvarelsene. Likefullt kan det tenkes at svarene jeg har fått kan være påvirket av det faktum at jeg er en student som skriver hovedoppgave. Dette kan medføre at ordene og argumentene veies noe mer fra informantens side, i forhold til om det eksempelvis hadde dreid seg om en uformell samtale med en venn eller nabo. Det er trolig at forskjellen på besvarelsen i slike tilfeller vil være i forhold til mer ekstreme meninger, og det er grunn til å tro at informantens *grunnleggende* holdninger har kommet fram gjennom dybdeintervjuene.

Den andre metoden jeg anvendte for å studere innbyggers holdninger, nettundersøkelsen, fordrer betydelige krav til nøyaktighet i spørsmålsstilling og fremlegging. Samtidig gir en undersøkelse hvor forskeren ikke selv er til stede under besvarelsen større mulighet for sabotasje og varierende fokus fra respondentene på spørsmålene som stilles. Muligheten for manipulasjon er redusert gjennom at nettundersøkelsen kun kunne besvares én gang per datamaskin. Etter besvarelse dukket ikke ”pop-upen” opp lenger på samme maskin. Likevel er det rom for at en respondent har besvart undersøkelsen flere ganger. Men dette krever en bevisst innsats, og sannsynligheten for at et større antall respondenter har gjort dette, er liten.

Ettersom undersøkelsen ble utført på internett, nådde den følgelig kun mennesker som anvender seg av internett. Og ettersom undersøkelsen var lagt ut på Drammens Tidendes nettsider, nådde den kun nettbrukere som var innom denne siden. For et tiår siden ville en slik

undersøkelse utvilsomt nådd en svært snever populasjon. I dag er derimot internettilgangen betydelig større og i 2003 hadde ca. 55 % av alle norske husstander innlagt internett, og ca. 80 % av befolkningen anvendte internett, ifølge Statistisk sentralbyrå³. Populasjonen som kunne delta i nettundersøkelsen var derfor relativt stor, men dette forutsatte at utvalget var på internett på riktig nettside til riktig tid.

Bekreftbarhet

Validitet, eller *bekreftbarhet* som Thagaard (1998) betegner det, kan knyttes til tolkningen av resultatene. Anvendelsen av en kommuneplan som kilde for Drammens arealbrukspolitikk gir i seg selv stor pålitelighet. Dokumentet er formulert med det formål å gi til uttrykk hva som er kommunens politikk, og det er denne jeg søker å identifisere. Kommuneplaner presiserer målene og legger langsiktige føringer på byutviklingen, og er utarbeidet av kommunen selv. Imidlertid skal kommuneplanen fortolkes gjennom dokumentanalysen. Ettersom kommuneplaner skal være langsiktige og er resultater av en lengre politisk debatt, er formuleringene gjerne vage, og målene noe løse, slik at den fremstår ”spiselig” for flest mulig parter. Dette innebærer for min del at en viss tolkning kreves for å spesifisere og konkretisere innholdet. I denne prosessen er det vesentlig å skille mellom kommunens utsagn og min (forskerens) fortolkning (Flick 1998). Gjennom å støtte meg til tillegskilder (andre dokumenter samt intervju med en representant for Drammen kommune) som belyste og understøttet kommunens argumenter søkte jeg å redusere muligheten for å feiltolke informasjonen i kommuneplanen.

Feiltolkning er også en fare i forhold til analysen av dybdeintervjuene. Som intervjuer sitter jeg med en mer eller mindre bevisst oppfatning av hva jeg ønsker svar på. Dette kan bidra til å påvirke besvarelsene. Til en viss grad er dette ønskelig. Ved hjelp av intervjuguide ”spores” som nevnt intervjuet i riktig retning. Men en forutsetning for at informanten fritt skal kunne fremme egne, subjektive argumenter er samtidig at det gis tilstrekkelig spillerom. Med andre ord må ikke intervjuguiden og intervjueren sette så strenge rammer at man risikerer at det går utover dybden i intervjuet. Denne utfordringen forsøkte jeg å imøtegå gjennom å anvende intervjuguiden først og fremst som en ”temaguide”; jeg fremmet et tema, basert på byutviklingsprosessene, og lot informantene starte sin avhandling ut i fra dette. Som nevnt tidligere i kapitlet, var målet å spesifisere spørsmålsstillingen utover i intervjuet, for på den måten å forsøke å dekke alle områder jeg hadde satt meg fore.

³ Tall fra SSBs nettside: <http://www.ssb.no/emner/10/03/ikt/>. Nedlastet 10.07.04.

Likevel vil analysen være avhengig av min egen bakgrunn. Mitt utgangspunkt for oppgaven er at jeg søker å identifisere holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune. Dette utgangspunktet kan lett bli til et ønske om å ”finne noe”, og at uttalelser knyttes til politikken som ikke i seg selv har noe med dette å gjøre. Selv om det har vært et mål å unngå dette, er det viktig å forstå at analysen uansett er basert på mine personlige tolkninger.

Hvilke teorier uttalelsene knyttes til og måten man angriper analysen på vil kunne variere mellom forskere. Gjennom såkalt *koding* av de transkriberte intervjuene har besvarelsene blitt knyttet til hverandre og til tilhørende tema. Bruken av en generell intervjuguide har forenklet kodingsprosessen, og er ifølge Flick (1998) et viktig middel for å motvirke ulik tolkning av ulike intervjuer.

Jeg har i analysen av innbyggers holdninger valgt å anvende mye sitater. Dette gjør jeg for å redusere muligheten for at jeg tillegger besvarelsene annet innhold enn det som var informantenes intensjon. Dette innebærer at sitatene også har en muntlig form. Gjennom dette håper jeg det er lettere å forstå argumentenes kontekst, og måten de er fremlagt på.

Min tolkning av dataene fra nettundersøkelsen er naturligvis også subjektiv. Ettersom dataene fra denne undersøkelsen er kvantitative og målbare kan de på så måte være vanskeligere å feiltolke. Ifølge Halvorsen er det derfor instrumentet som er viktigere enn intervjueren i kvantitative studier (2003). I mitt tilfelle er instrumentet et spørreskjema på internett. Likevel skal dataene tolkes og analyseres i forhold til besvarelsene i dybdeintervjuene. Dette innebærer igjen at min behandling av materialet påvirker utfallet av analysen.

Overførbarhet

Denne oppgaven søker ikke å si noe om det generelle synet blant innbyggerne i Drammen til arealbrukspolitikken. Likevel er det relevant å forstå omfanget til dataene og følgelig hva de kan brukes til å si noe om.

Først i forhold til dokumentanalysen. Som avgrenset i innledningen, kan ikke denne studien automatisk brukes til å si noe om tilstander utenfor Drammen. I stedet er analysen relativ og forholder seg til de spesifikke forholdene som identifiseres i Drammen. Strategiene for en økologisk sensitiv byutvikling som Drammen kommune fremmer vil kunne variere fra de som fremmes andre steder, dette fordi utviklingen er tilknyttet anvendelsen av fysiske arealer.

Mitt valg av fem informanter til dybdeintervjuer er basert på et ønske om å opparbeide en dybdeforståelse av disse personenes holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune og argumentasjonen bak holdningene. Informantene representerer fem ulike interessegrupper. Disse gruppene er av ulik størrelse i forhold til medlemstall og i forhold til deres myndighetsomfang. Jeg har forsøkt å variere mellom interessegrupper med omfattende agendaer og store medlemstall til mindre grupper som forsvarer interessene til en håndfull mennesker. Dette er gjort ikke for å oppnå et representativt utvalg, noe som uansett ville vært vanskelig, men for å muliggjøre ulike begrunnelser, besvarelser og synsvinkler i intervjuene. De ulike intervjuene er ikke vektet. Ettersom informantene selv er innbyggere i Drammen, forstås de som fem likestilte individer med hensyn til deres holdninger til arealbrukspolitikken.

Opgaven sier kun noe om informantene og respondentenes holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune. Til tross for at nettundersøkelsen ble besvart av 982 personer, kan den likevel ikke anvendes til å si noe generelt eller til å representere hele befolkningens. Dette skyldes som tidligere nevnt at undersøkelsen er utført gjennom selvseleksjon og at instrumentet for undersøkelsen var internett. Dette innebar at utvalget ble noe skjevt i forhold til kjønn, med en stor overvekt var menn. Utvalget kan dermed klassifiseres som skjevt. Dataene er likevel anvendbare. Besvarelsene er avgrenset til å omhandle holdningene blant respondentene, og kan gi et bilde på holdningene blant en større populasjon og er i den forstand relevante og interessante i denne oppgaven.

3.0 Teoretisk perspektiv

Denne oppgaven studerer holdninger til en vedtatt arealbrukspolitikk. Arealbrukspolitikken søker å fremme en økologisk sensitiv byutvikling. Begrepet *byutvikling* benyttes tradisjonelt på ulike måter (se Rasmussen 2003: 22). I denne oppgaven forstås begrepet som synonymt med en *fysisk byutvikling* som innebærer *anvendelsen og utviklingen av de fysiske arealene i et tettstedsområde eller by*. Byen er i denne oppgaven avgrenset til å gjelde Drammen kommune, og byutviklingen omhandler dermed prosesser innenfor den juridisk fastsatte kommunegrensen. Definisjonen av ”tettsted” eller ”by” skiller seg på så måte fra Statistisk sentralbyrås forståelse som opererer på tvers av kommune- og fylkesgrenser (SSB 1998). Denne avgrensningen er gjort på bakgrunn av at kommuneplanens virkningsområde er innenfor *kommunens* grenser.

Gjennom analysen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen, er målet å forstå hvorvidt den fysiske byutviklingen som fremmes er ønskelig fra innbyggers side. Denne debatten kan knyttes til den større diskusjonen om fysiske strukturers effekt på vår adferd og vår opplevelse av byen. Kommuneplaner med arealdel fremmer en bevisst fysisk utvikling som søker å nå gitte mål. Gjennom endringer i de fysiske strukturene er tanken at kollektive mål skal nås. En tiltro til de fysiske omgivelsene evne til å styre utviklingen i ønsket retning kan knyttes til *miljødeterministisk* teori. I dette kapitlet vil jeg diskutere strategier for byutvikling basert på miljødeterministiske prinsipper, og deretter vurdere slike strategiers evne til å fremme innbyggers interesser.

Kapitlet tar altså for seg miljødeterministiske planleggingsperspektiver og diskuterer hvilke mål som ligger til grunn for disse. Gjennom å vektlegge individers subjektive interesser stilles spørsmålet om en arealbrukspolitikk basert på miljødeterministiske planleggingsprinsipper kan fremme innbyggers interesser. Videre drøftes hvordan innbyggere forholder seg til de fysiske omgivelsene. Hvordan steder konstrueres, erfares og får en "identitet", kan være av betydning for forståelsen av hvorvidt endringer i det fysiske landskapet påvirker innbyggers liv. Kapitlet er ikke ment som en kritikk av miljødeterministiske perspektiver, men søker å legge et grunnlag for forståelsen av henholdsvis Drammens kommuneplan og innbyggers holdninger til kommuneplanens politikk.

3.1 Miljødeterminisme og fysiske strukturers relevans

Bevisstheten rundt de fysiske strukturers betydning for de sosiale prosessene i byer er langt fra ny. Siden de første byene i antikken ble skapt ut fra konkrete mål og visjoner for sosial utvikling har dette utgjort et viktig grunnlag (Fishman 1996). I dag bor over halvparten av verdens innbyggere i byer, i den vestlige verden over tre firedeler, og interessen rundt arealbruksspørsmål har på ingen måte blitt mindre. Her i Norge har arealplanlegging en sentral posisjon i kommunal politikk. Gjennom *kommuneplanens arealdel* har kommunene et juridisk bindende verktøy hvor lokaliseringen av ulike funksjoner er nedtegnet (Røhnebæk 1995). Basert på de retningsgivende vedtakene som er fastsatt i *kommuneplanen*, illustrerer kommuneplanens arealdel den fysiske praktiseringen av politikken. På denne måten er arealdelen et vesentlig styringsverktøy i forhold til innbyggers adferd.

Troen på at de fysiske omgivelsene bestemmer individers adferd, kan knyttes til *miljødeterministiske* perspektiver. Slike perspektiver, også kjent som

omgivelsesdeterminisme, kjennetegnes ifølge Røe (2001) av at de søker forklaringer på menneskers adferd og handling i de *romlige strukturene* de omgis av. Miljødeterministiske perspektiver har særlig vært synlige innenfor arealbrukspolitikk og i utformingen av byutviklingsprosjekter gjennom historien. Den fysiske utformingen av byer har av mange blitt vektlagt for å nå gitte mål, gjerne politiske (se blant annet Fishman 1996 og Healey 1997). De politiske mål som søkes nådd gjennom en bevisst arealpolitikk vil variere. Men i forhold til norske kommuner, og basert på Harveys (1996) tanke om at alle samfunns viktigste mål er å reproducere seg selv, vil det være rimelig å forvente at arealpolitikken skal fremme en utvikling som kommunens politikere og planleggere anser gagnar befolkningen. Anvendelsen av miljødeterministiske perspektiver i kommunal planlegging kan derfor begrunnes ut fra et ønske om å fremme *kollektive mål*. Dette er mål som med ulik begrunnelse anses som vesentlige og ønskelige for allmennheten, med andre ord som kommunen anser tjener innbyggernes interesser.

Kollektive mål vil variere og være stedsspesifikke. Som vi skal se senere, søker Drammen kommune å fremme en byutvikling som ivaretar hensynet til naturmiljøet. Dette hensynet forstås i så måte som et kollektivt mål. Drammen kommune er langt fra alene om å uttrykke et ønske om å føre en økologisk sensitiv utvikling. Interessen for å utøve en utvikling som ivaretar hensynet til naturressursene og det globale og lokale naturmiljøet har eksplodert de siste tiårene i kjølvannet av Brundtlandkommisjonens rapport "Vår Felles Framtid" fra 1987 (Næss, Sandberg & Thorén 1996). Rapporten vektla hensynet til naturmiljøet ut i fra et *antroposentrisk* perspektiv (Ariansen 1995, WCED 1987). En økologisk sensitiv utvikling ble hevdet å være essensiell for å sikre interessene til *mennesker* både i dag og i fremtiden. Rapporten la grunnlaget for en ny oppmerksomhet rundt arealbruksspørsmål, men i norsk planlegging, hevder Rasmussen, har prinsippet om økologisk sensitivitet utgjort grunnlaget i lengre tid:

"De bærende prinsipper for fysisk planlegging i større funksjonelle byregioner (som ble utviklet og anerkjent allerede i mellomkrigstiden) er at man skal ha et mest mulig ressursbevarende arealforbruk med korte reiseavstander som reduserer transportbehovet og fremmer bruk av kollektive midler. Mellom bebygde områder bør det være grønne områder uten bebyggelse." (2003: 425).

For å nå målet om en økologisk sensitiv utvikling har mange altså lenge støttet seg til miljødeterministiske perspektiver og utformet teorier for hvilke fysiske strukturer som kan

fremme en slik utvikling. Konkret regulering av fysiske strukturer fremstår som en form for ovenfraned-planlegging, hvor utviklingen styres etter visse overordnede mål og visjoner. Healey utdyper planleggingens rolle i denne forbindelse som rammesetter for virksomheter:

”Planning systems consist of formal rules to guide the conduct, the resource allocation, and management activities of individuals and businesses.” (1996: 249).

Forsvarere av en slik regulerende politikk vil hevde dette er en nødvendighet for å nå de kollektive målene som er satt. Regulering ovenfra kan være nødvendig for å styre utviklingen i en allment ønskelig retning. Sagoff formulerer det slik:

” (...) there are circumstances in which our preferences as citizens for social and environmental outcomes can be satisfied only by policies that counter our immediate preferences as consumers.” (ref. i Owens 1994: 443).

Dette argumentet kan i særlig grad knyttes til arealplanlegging for en økologisk sensitiv utvikling. En endring i retning av økt økologisk sensitivitet vil i mange tilfeller omfatte større endringer i forhold til dagens aktivitet. Mange av de fysiske tiltakene tilknyttet en slik politikk vil på den måten bidra til å endre individers hverdag og ikke minst deres opplevelse av omgivelsene. På mange måter inntar kommuner gjennom arealplanleggingen en posisjon som bestemmende element i forhold til hva som er ønskelig for samfunnet. Ut i fra Sagoffs argument må man iblant tolerere en utvikling som tilsynelatende går på tvers av individuelle interesser og i stedet på lang sikt kan fremme kollektivets interesser.

3.2 Kompakt byutvikling

Andelen bosatte i tettbygde strøk øker, og i denne forbindelse har byene og tettbygde strøk også utvidet seg og opptatt stadig større arealer. Denne utviklingen har som nevnt fremmet interessen for å utnytte arealer mer effektivt og redusere den fysiske utspredelsen av byene. Gjennom å effektivisere arealutnyttelsen i byene søker man å oppnå at befolkningstettheten øker ettersom det legges til rette for økt bebyggelse innenfor et avgrenset område. Denne prosessen, ofte kjent som *fortetting*, hvor utnyttelsesgraden innenfor eksisterende byggeområder øker, kan blant annet bidra til å redusere reiseavstander.

Slike teorier om tettere byutvikling, eller *kompakt byutvikling*, er av mange ansett som et effektivt middel for å fremme en byutvikling som ivaretar hensynet til naturmiljøet; som er økologisk sensitiv. Dette gjelder både det lokale og det globale naturmiljøet. En kompakt byutvikling vil kunne påvirke både transportutviklingen og arealbruken i en kommune. Kortere reiseavstander kan medføre reduserte behov for å anvende personbiler. Avhengig av den fysiske praktiseringen vil en kompakt byutvikling og kunne tilrettelegge for økt og mer effektiv kollektivbruk. Dette for eksempel gjennom satsing på boligområder rundt kollektive transportknutepunkter, såkalt *knutepunktfortetting*. Effektene av et endret transportsystem kan dermed være reduserte utslipp av klimagasser gjennom redusert forbruk av fossilt brensel. Reduksjon i luftforurensningen vil ha innvirkning både på det lokale og det globale naturmiljøet.

Det arealbeparende prinsippet som ligger til grunn for teorier om kompakt byutvikling vil kunne bidra til å ivareta lokale naturområder. Gjennom å dekke et utbyggingsbehov innenfor eksisterende bebyggelsesområder vil omkringliggende grøntområder kunne bespares. Dette intensiverer arealbruken i disse bebyggelsesområdene kan dermed medføre økologiske fordeler.

En kompakt byutvikling forsvares ikke bare ut i fra et økologisk synspunkt. Enkelte hevder en slik utvikling også vil kunne ha økonomiske fordeler. Flere personer innenfor et mindre område kan bedre utnytte ressurser til eksempelvis oppvarming, vann og avfall (Næss et al. 1996). Et annet tilfelle er telekommunikasjon. Utviklingen av bredbåndsnett skjer gjerne tidligere i tettbygde strøk versus spredtbygde, noe som kan skyldes kriterier om kostnadseffektivitet.

Beatley mener en kompakt byutvikling dersom praktisert på korrekt måte vil gi et mangfold av positive effekter, og hans uttalelse kan anvendes som en oppsummering av argumentene for å satse på en kompakt byutvikling:

"[A compact urban structure] makes possible, or at least much easier, (...) the high use of public transit, high walkability, vital and vibrant civic spaces, the use of extremely efficient district heating systems, and the protection of large systems of extremely accessible greenspaces." (2000: 61).

Effektene av en kompakt byutvikling vil være steds- og situasjonsavhengige. Blant annet kan vi skille mellom ulike former for fortetting; gjennom økt utnyttelse av eksisterende tomter, gjennom utfylling på "åpne" områder innefor byggesonen, eller gjennom

reguleringsendringer hvor arealer som tidligere ikke har vært anvendt til boligformål omgjøres til dette, for å nevne noen eksempler. Praktiseringen av en kompakt byutvikling vil derfor ha mye å si for dens gitte konsekvenser. Kritikere av teorier for kompakt byutvikling har hevdet at en slik utvikling står i fare for å redusere kvaliteten på det lokale miljøet gjennom at befolkningstettheten og utnyttelsen av åpne arealer blir for stor. Archibugi (1997) mener en kompakt byutvikling derfor står ovenfor en større utfordring, ”*the current urban problem*”; å fremme økt arealutnyttelse men samtidig unngå en ”*total urbanisering*” hvor tettheten blir så stor at den går utover sosiale og økologiske hensyn.

Uansett praksis vil en kompakt byutvikling kunne sies å være basert på å fremme antatte kollektive mål. Gjennom økt areal- og ressurseffektivisering kan resultater oppnås som fremmer allmenne interesser. Med andre ord følges Sagoffs argument og troen på at en bevisst arealutvikling som i utgangspunktet kan endre vår adferd i dag, kan gi positive konsekvenser på lang sikt, gjennom økt hensyn til naturressursene. Men effektene av en kompakt byutvikling er omstridte. Og det er sådd tvil om hvorvidt individuelle interesser kan ivaretas gjennom en arealutvikling rettet mot oppnåelse av kollektive mål.

Undersøkelser utført i byer hvor strategier for en kompakt byutvikling er fulgt, viser varierende resultater i forhold til forbruk av drivstoff. Energiargumentet til tilhengere av en kompakt byutvikling er utfordret ettersom det knyttes usikkerhet til hvorvidt en økt befolkningstetthet medfører redusert forbruk av energi i forbindelse med transport. Flere undersøkelser har vist at påståtte reduserende effekter på energiforbruket ved fortetting og kompakt byutvikling ikke kan dokumenteres og er tvilsomme (Archibugi 1997, Farthing et al. 1996, Nijkamp & Rienstra 1996, Næss et al. 1996). Breheny har konkludert med at ”(...) *energy savings from urban containment are likely to be disappointingly low.*” (1995: 96). Men energieffektene ved en kompakt byutvikling er i seg selv ikke relevante i denne oppgaven. Det er derimot spørsmålet om innbyggers adferd i en kompakt by, noe som kan bidra til å forklare de tvilsomme effektene.

Teorier for kompakt byutvikling følger miljødeterministiske prinsipper og en tiltro til at de fysiske omgivelsene er avgjørende for individers adferd. En slik effekt har kunnet spores ved enkelte tilfeller hvor en kompakt byutvikling er praktisert (se Farthing et al. 1996). Likevel viser det seg at den fysiske byutviklingen som gjennom disse teoriene fremmes, ikke gir noe garanti for hvordan innbyggere vil handle; det er vanskelig, om ikke umulig, å determinere individers handling. Dermed kan heller ikke oppnåelsen av de satte kollektive mål garanteres. Dette skyldes i stor grad konflikten mellom kollektive og individuelle interesser. Til tross for potensielt gagnende effekter på lang sikt er det ikke alltid slik at

individer handler etter kollektivets beste. Fenomenet, kjent som ”fangens dilemma”, innebærer en idé om at det i enkelte tilfeller vil være i personlig interesse å handle på tvers av kollektive interesser (Klosterman 1996). Ridley og Low mener planleggere må forstå at mennesker alltid vil handle egoistisk, og dermed ofte vil ha en adferd som ikke fremmer kollektive interesser:

”Instead of trying to change human nature, go with the grain of it. For in refusing to put group good ahead of individual advantage, people are being both rational and consistent with their evolutionary past.” (1996: 212).

Dette har planleggere og særlig økonomer naturligvis for lengst tatt til seg og forstått. I håp om å fremme individuell handling som er i tråd med kollektive mål, har mange planleggere tydd til *rasjonalitetsperspektivet* for å tilrettelegge for en ønsket byutvikling. Tankegangen kan knyttes til den klassiske skolen og den engelske filosofen Jeremy Bentham som mente individer foretar avveielser for å få best mulig utbytte av sine handlinger (Fainstein & Fainstein 1996, Gray 1995). Prinsippet knyttes her til et økonomisk perspektiv, og innebærer her at *ethvert individ foretar en rasjonell avveining før en handling foretas, og at den handlingen foretas som kan gi individet høyest utnyttelse av sine ressurser*. Med andre ord er alle nyttemaksimerende individer. Deterministiske planleggingsprinsipper har lenge vært tilknyttet en tiltro til at mennesket handler som nyttemaksimerende individer. At individer handler som en ”economic man” og alltid lar kostnadseffektivitet styre ens adferd, gir en mulighet for å determinere en utvikling. Røe eksemplifiserer ”economic man”-fenomenet i praksis:

”Utfra dette prinsippet ville man for eksempel forvente at et individ i valget mellom to lignende reisemål vil velge det som ligger nærmest, slik at den romlige organiseringen av strukturer og virksomheter kunne tilpasses en slik adferd.” (2001: 36).

Forståelsen av individer som nyttemaksimerende ligger til grunn for mange tiltak tilknyttet en økologisk sensitiv byutvikling. Et eksempel er avgiftslettelser på elektriske biler. Et annet er kollektivfelt, hvor målet er å tilrettelegge for raskere adkomst med kollektive transportmidler og på den måten å øke bruken. Healey argumenterer for anvendelsen av slike prinsipper om økonomisk rasjonalitet i samfunnsplanleggingen på denne måten:

”In conformity with the post-Enlightenment tradition, individuals are constituted as autonomous subjects confronting the object world. They allocate their resources according to their subjectively perceived wants and their material opportunities. Public policy facilitates this allocatory process by authoritative structures (rules) based on market information about supply, demand, and the blockages to market exchange. Environmental planning comes into play to conserve assets that are not readily traded in the marketplace (national parks, wildlife reserves, historic buildings, agricultural land) and to ensure that the actions of individuals do not impose excessive costs on neighbours, communities, and environments. As far as possible, such a planning should proceed by pricing strategies that require everyone to internalize these external costs.” (1996: 239).

Men anvendelsen av prinsipper om økonomisk rasjonalitet og tiltroen til individer som nyttemaksimerende mennesker i planleggingen av fysiske strukturer har gitt varierende resultater i forhold til hva som ofte har vært målsettingen. Ofte vil andre faktorer spille inn i valg av adferd som ikke kan knyttes til de fysiske omgivelsene eller økonomiske faktorer. Dette kan eksemplifiseres gjennom valg av fremkomstmiddel. Til tross for at det i mange tilfeller kan være både rimeligere og hurtigere å anvende kollektivtrafikk til arbeid eller andre aktiviteter, viser det seg at folk står i lange køer i sin egen bil framfor å anvende alternative fremkomstmidler. Slike handlinger strider tilsynelatende med teorier om mennesket som en ”economic man”, og må forklares ut i fra andre faktorer.

3.3 Adferd, meningsdannelse og opplevelse av sted

I eksempelet ovenfor, må bilen forstås som et middel for å nå individuelle mål. Individers preferanser er subjektive, og hva som bidrar til å fremme ens egne personlige mål og interesser vil kunne avhenge av flere faktorer. Miljødeterministiske perspektiver er kritisert for sin mangel på sensitivitet overfor ”irrasjonelle” handlinger og subjektive preferanser. Hvorfor velger vi å handle i den butikken vi gjør? Hvorfor ønsker vi å bevare hundremetersskogen i enden av gata? Hvorfor er ikke våre handlinger alltid økonomisk nyttemaksimerende? Ofte vil svaret være at vi har visse preferanser som er basert på vår emosjonelle tilknytning til de ulike elementene. Pile (1996) viser blant annet til den svenske forskeren Wolpert som påviste hvordan bønders adferd i stor grad baserte seg på prinsipper om å redusere trusler mot personlig sikkerhet og helse framfor prinsipper om økonomisk nyttemaksimering. I mange tilfeller vil det være andre elementer enn de romlige omgivelsene

som bestemmer vår adferd. Dette kan være elementer knyttet til blant annet sosiale og kulturelle faktorer, eller økonomiske faktorer som går på tvers av det romlige.

De romlige omgivelsene vil fysisk opptre likt for alle innbyggere, men opplevelsen av disse og handlingen deretter, vil variere. I stedet for en grunnleggende tanke om nyttemaksimering, hevder flere det er andre ting som avgjør våre handlinger. Healey (1997) peker på fire sosiale prosesser som i dag er av særlig betydning for vår adferd og levemåte: *kvinnens nye roller og selvoppfattelse i hverdagen; betydningen og den individuelle forståelse av hjem og familie; kultur- og livstidstrender; og betydningen av arbeid*. Det er ikke hensikten i denne oppgaven å diskutere hvilke prosesser som kan synes som mest valide i forhold til Drammen. I stedet er det et mål å danne et grunnlag for forståelsen av holdningene til byutvikling som innbyggere fremlegger. Prosessene Healey peker på kan alle bidra til å belyse besvarelsene. Og de hjelper til å illustrere hvordan kollektive mål kan gå på tvers av individuelle mål. De fire prosessene er tilknyttet individers følelsesmessige forhold. Vår tilknytning til hjem og familie, arbeid eller rekreasjon og vår følelsesmessige opplevelse av dette, legger ifølge Healey (1997) alle føringer på våre aktiviteter. Mange forskere med et feministisk utgangspunkt mener en stor del av den følelsesmessige opplevelsen av omgivelsene også kan tilskrives kjønn (se blant annet Nash 1994 og Rose 1997).

Filosofen Habermas (1984) mener våre handlinger er basert på tre former for resonnement, hvorav den ene er tanken om nyttemaksimering. Men nyttemaksimering må ofte vike i forhold til de to andre formene for resonnement, hevder Habermas; moralsk tenkning og estetisk/emosjonell tenkning. Med andre ord er det ikke tilstrekkelig i samfunnsplanleggingen å redusere individer som ensidig rasjonelt handlende vesen; vår adferd er resultat av en større subjektiv tankeprosess.

Tilknytningen til elementer av emosjonell verdi vektlegger også Lynch. Vår opplevelse av omgivelsene oppstår på grunnlag av opparbeidete erfaringer:

" (...) in the process of way-finding, the strategic link is the environmental image, the generalized mental picture of the exterior physical world that is held by the individual. This image is the product both of immediate sensation and of the memory of past experience, and it is used to interpret information and to guide action. The need to recognise and pattern our surroundings is so crucial, and has such long roots in the past, that this image has wide practical and emotional importance to the individual."
(Lynch 1960, i Pile 1996: 219)

Lynch retter fokus mot psykologi og individers forståelse av omgivelsene og tilhørighet til omgivelsene. *Tilhørighet*, eller emosjonell tilknytning, til de romlige omgivelsene påvirker vår opplevelse av dem. Denne tilhørigheten er subjektiv ettersom den er basert på personlige erfaringer, påpeker Lynch. Det vil derfor være rimelig å tro at oppfatningen av den fysiske utviklingen rundt oss er svært ulik. Vi knytter personlige følelser til våre fysiske omgivelser, og vi har alle en egen forståelse av disse omgivelsene, det Rose kaller en "sense of place". Rose (1995) mener alle steder tolkes ut i fra bestemte sosiale bakgrunner og ut i fra bestemte sosiale grunner. Det er vår tolkning av omgivelsene som gir tilhørigheten, ifølge Rose. Gjennom sosiokulturelle forhold og personlige erfaringer gis omgivelsene en *identitet*:

"[Identity] refers to lived experiences and all the subjective feelings associated with everyday consciousness, but it also suggests that such experiences and feelings are embedded in wider sets of social relations." (Rose 1995: 88).

Vektleggingen av personlige erfaringer, emosjonelle tilknytning og sosiokulturelle faktorer som grunnlag for våre handlinger og vår opplevelse av omgivelsene, som den Lynch og Rose står for, kan knyttes til et *konstruktivistisk stedsperspektiv*. Et slikt utgangspunkt for analyse av sted kjennetegnes ifølge Røe, Eidheim og Schmidt (2002) av at den virkelighet og de steder som folk forholder seg til, betraktes som sosialt konstruerte og produserte. Med andre ord vil individers opplevelse av omgivelsene variere og være subjektiv. Min oppfatning av min hjemby vil gjerne skille seg fra min nabos oppfatning av min hjemby. Dette skyldes at vi alle gjennom våre tanker danner oss det blant annet Bentley (1999) og Pile (1996) kaller "mentale kart" over omgivelsene. Disse kartene stemmer ikke nødvendigvis overens med topografiske kart, men er preget av sosiokulturelle faktorer (som blant annet kjønn og klasse) og tidligere erfaringer. Det at steder konstrueres i våre tanker påvirker igjen vår adferd, og effekten tiltak knyttet til kommuners arealbrukspolitikk har. Cosgrove (1983 i Rose 1997) vektlegger at individer gjennom sin subjektive oppfatning av omgivelsene, gir den materielle verden symbolske effekter. Fysiske elementer fremstår i våre tanker på symboler, og denne forståelsen baseres på vårt erfaringsgrunnlag og vårt sosiokulturelle utgangspunkt.

Endringer i de fysiske omgivelsene vil ikke bare erfares ulikt, de vil og kunne påvirke våre handlingsmønster på ulikt sett. Herbert og Thomas (1990) påpeker at selv om det ikke finnes tilstrekkelig bevis for at det er de fysiske omgivelsene i seg selv som determinerer vår

adferd, så har disse omgivelsene vesentlige funksjoner som å tilby sikkerhet, tilhørighet og tilgang til tilbud tilknyttet vår øvrige velferd.

Det konstruktivistiske stedsperspektivet innebærer ikke at de fysiske omgivelsene har lite å si for vår adferd. Det innebærer heller ikke at vår opplevelse av omgivelsene er resultat av subjektivitet alene: *”Det dannes også intersubjektive, og i en del tilfeller også kollektive erfaringer og oppfatninger og diskurser om steder.”* (Røe, Eidheim & Schmidt 2002: 27). Rose (1995) hevder slike vedvarende diskurser skaper en allmenn forståelse av et sted og at steder dermed får en ”identitet”. Et eksempel på dette er Drammen, som over lenger tid har hatt negative konnotasjoner knyttet til sitt navn, blant annet som følge av manges opplevelse av å reise gjennom kommunen i forbindelse med den tidligere trafikkavviklingen i kommunen (Carlsson 2001).

Diskursene og den kollektive oppfatningen av et sted kan påvirkes av ulike prosesser. De er dynamiske og ettersom subjektivitet er en avgjørende faktor i stedsforståelse, vil det ikke automatisk være mulig å endre allmennhetens oppfattelse av et sted. Den konstrueres i ethvert individs sinn. Mange steder forsøker å endre inntrykket både innbyggere og andre har av stedet gjennom bevisst stigmatisering, ordbruk og markedsføring (se Thorns 2002). På denne måten forsøker man å endre stedets uttrykk, eller det Herbert og Thomas (1990) kaller stedets ”image”. Arealbrukspolitik er et middel som kan påvirke en stedsdiskurs. I det kommuner som Røros eller Lillesand legger bestemmelser og retningslinjer for både bebyggelsens plassering, form og funksjon, legger de også føringer på byens ”image”. Oppfatningen av Lillesand som ”den hvite by”, behøver ikke være basert på en retorisk diskurs eller en bevisst markedsføring. I stedet er det tydelig for de fleste at byen fremstår som, ja nettopp, hvit, på bakgrunn av fargen på dens fasader og de restriksjoner kommunen har for på bebyggelsen. Samtidig vil det på bakgrunn av et konstruktivistisk stedsperspektiv være slik at hver innbygger i Lillesand har sin egen oppfattelse av byen, og sannsynligvis vil ikke fargen på byen være egenskapen innbyggere i Lillesand legger mest vekt på ved sin egen by.

Hvor stor del av vår trivsel og velvære som er knyttet til de fysiske omgivelsene er omstridt. Gjennom en prosjektrapport ved Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) om ”Virkemiddel for livskvalitet i fysisk planlegging” har Thorén, Guttu og Pløger (2000) identifisert en tendens til at innbyggere i liten grad knytter de fysiske omgivelsene til sin ”livskvalitet”. I stedet, sier de, forstås ”livskvalitet” gjennom termer som helse, trivsel, trygghet både økonomisk og fysisk, forholdet til familien og de nærmeste, og personlig utvikling. Dette styrker forståelsen av fysisk arealplanlegging som først og fremst et

retningsgivende element i samfunnsutviklingen, og Harveys påstand om planleggeres viktigste rolle:

"(...) the role of the planner can simply be defined as ensuring that the built environment comprises those necessary physical infrastructures that serve the processes we have in mind." (1996: 177).

Med andre ord er arealplanleggeres rolle ifølge Harvey noe begrenset i forhold til å fremme innbyggeres trivsel og velvære. Våre handlinger og holdninger er uansett basert på et konglomerat av forhold både av privat, sosial og kulturell, og fysisk art. Av preferanser, av bevisste og ubevisste resonnementer. Som Herbert og Thomas påpeker, har man gjennom arealplanlegging mulighet til å påvirke individers liv, men det er langt fra den viktigste faktoren i forhold til adferd og holdninger:

"Built environments can be engineered in such ways as to improve the probabilities of social interaction, safety or access, but design is no guarantee of such outcomes." (1990: 260).

3.4 Oppsummering

En utfordring for kommuner i utformingen av strategier for å fremme kollektive interesser, er å sikre at individer kan opprettholde en ønsket livsførsel og fremme sine personlige interesser. Dette ut i fra en grunnleggende tanke om at kommunene ønsker sine innbyggere vel. Kommuneplaner vil på dette grunnlag ha som mål å fremme en utvikling som støtter opp om satte politiske mål, samtidig som den ivaretar de individuelle interessene til innbyggerne, noe som ifølge Klosterman (1996) er offentlig planleggings viktigste oppgave. Men ettersom de individuelle interessene er subjektive og grunnet i ulike sosiale og kulturelle faktorer, vil kommunal planlegging vanskelig bidra til å sikre alle innbyggeres personlige interesser. Kommuneplaner begrenser seg derfor til å sette *rammene* for utviklingen. Personlig velvære, hvor enn subjektivt det vil være, vil avhenge av langt flere faktorer enn de kommunen kan påvirke. Målet i denne oppgaven er å studere innbyggeres holdninger til fysiske tiltak foreslått i kommuneplanen i Drammen. Gjennom dette søkes en forståelse av om Drammen kommune kan sies å fremme kollektive mål og samtidig ivareta individuelle interesser.

4.0 Dokumentanalysen

Analysen av Drammens kommuneplan og kommuneplanens arealdel, søker å avklare hvordan Drammen kommune planlegger å praktisere sin vedtatte arealbrukspolitikk i årene som kommer. Som påpekt i metodedelen, er en kommuneplan en utfordrende kilde å forholde seg til. Den består i stor grad av vage formuleringer og løse mål. Dette skyldes at kommuneplanen først og fremst er et veiledende verktøy i samfunnsplanleggingen. Innholdet, dens argumentasjon og vektlegging, kan likevel si mye om valg av strategier for å nå de gitte politiske mål. Videre kan det være vel så viktig hva som ikke sies i kommuneplanen som hva som sies; dette belyser prioriteringer.

Utgangspunktet for dokumentanalysen har vært å identifisere de mest sentrale prosessene knyttet til arealbrukspolitikken i Drammen. Jeg har i arbeidet med Drammens kommuneplan tatt for meg kommunens *mål*, *argumenter* og *midler* for gjennomføringen av planene. *Målene* sier noe om hvilken retning Drammen kommune ønsker at samfunnsutviklingen skal ta; *argumentene* illustrerer begrunnelsen for disse målene; og *midlene* viser hvilke konkrete strategier og verktøy, først og fremst fysiske, som søkes anvendt for å nå de gitte mål. Det fokuseres ikke på det økonomiske grunnlaget for gjennomførelsen av målene, da dette er prissatt en rekke faktorer utover kommuneadministrasjonens ansvarsområde. Jeg har valgt å studere kommuneplanen ut fra et tredelt perspektiv hvor jeg søker å identifisere strategiene innenfor henholdsvis temaområdene *bebyggelse*, *transport* og *grøntområder*. Disse tre temaområdene representerer de mest sentrale områdene innenfor fysisk byutvikling. Utvelgelsen er videre gjort for å effektivisere arbeidet med å analysere Drammens kommuneplan. De ulike prosessene som kjennetegner Drammen kommunes arealbrukspolitikk har jeg tatt for meg i tre kapitler om utviklingen innenfor de ulike temaområdene.

4.1 En bærekraftig byutvikling

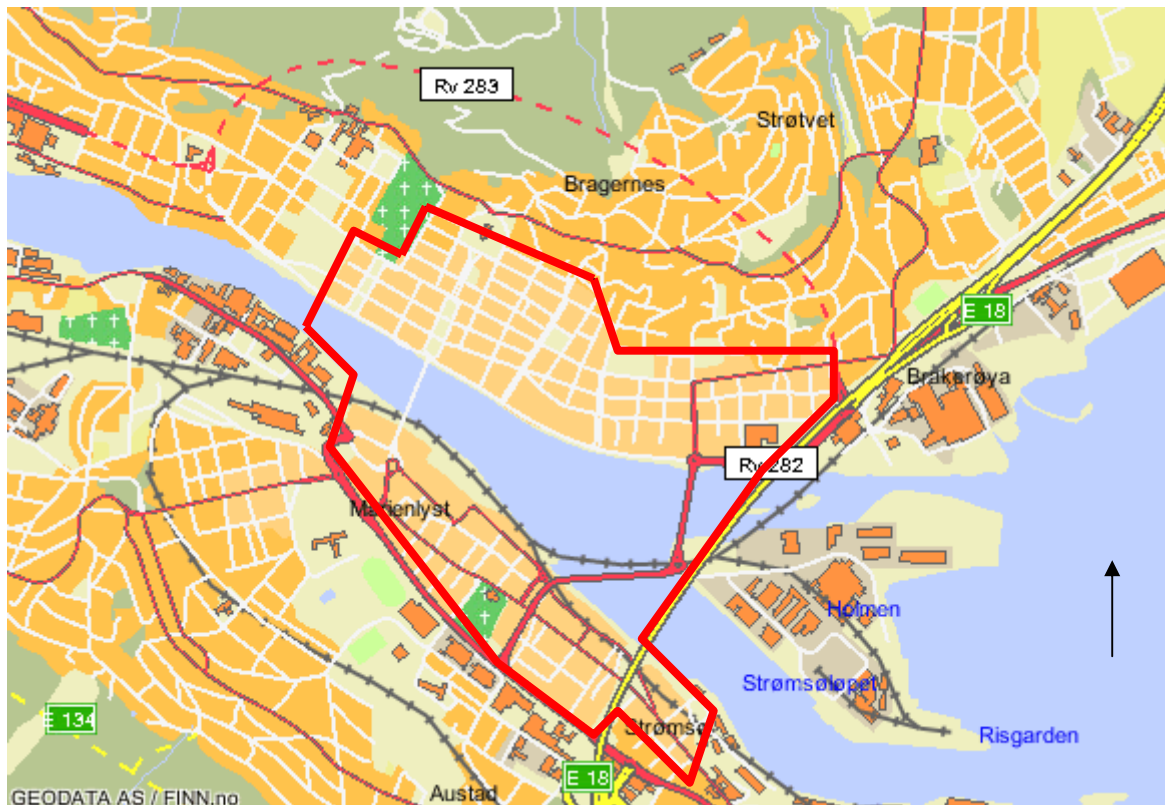
Drammens kommuneplan er basert på et verdigrunnlag knyttet til det kommunen kaller ”*bærekraftig utvikling, naturkontakt og folkehelse, velferd og individuell mestring, flerkulturelt mangfold samt ønsket om et trygt bysamfunn*” (DK 2003a: 6). Første avsnitt i kommuneplanens verdigrunnlag er kalt ”En bærekraftig byutvikling” og utgjør basisen for de arealbruksstrategiene kommunen har vedtatt:

”Bærekraft skal være et grunnleggende prinsipp når Drammenssamfunnet utvikles. Sløsing med ressurser, klimaendringer og forurensning, samt nedbygging av stadig større arealer, er sentrale problemer lokalt, så vel som globalt. Drammens vekst og utvikling skal bidra til lave CO2 utslipp og høy energieffektivitet, renere luft, og bedre vannkvalitet i elv og fjord.” (DK 2003a: 6).

Begrepet ”bærekraft” er et mye brukt og mangfoldig definert begrep. Det er derfor vanskelig å tolke Drammen kommunes arealbrukspolitik i forhold til de ulike definisjonene av en bærekraftig byutvikling. Men det siterte avsnittet ovenfor gir et bilde av hva Drammen legger i dette begrepet samtidig som det sier noe om hvilke grunnverdier som ligger til grunn for kommunens arealbrukspolitik. Ut i fra verdigrunnlaget er det rimelig å tenke at Drammen kommune søker å fremme en byutvikling som er *økologisk sensitiv*, og som i større grad enn tidligere skal ivareta hensynet til naturmiljøet.

4.2 Bebyggelse: Sentrumsutvikling og utviklingen av en kompakt by

Per 1. januar 2003 bodde det 56 437 innbyggere i Drammen kommune (se tabell 1). Innbyggertall og befolknings sammensetning er sentrale elementer i Drammens kommuneplan. Kommunens hovedvisjon er å bli *”en ledende miljø- og kompetanseby”* innen 2011 (DK 2003a: 7). For å nå denne visjonen er det i kommuneplanen skissert opp ulike målsetninger som må ligge til grunn. Den første målsetningen gir ringvirkninger for de fleste sider ved byutviklingen: *”Drammen skal legge til rette for en befolkningsvekst på anslagsvis 1,5 % pr år, og styre sin boligpolitikk etter dette målet.”* (DK 2003a: 7). Sentrale spørsmål da er *hvordan* dette boligbehovet skal dekkes, og ikke minst *hvor* det skal dekkes? Dette besvares til dels i neste målsetting, som lyder: *”Tyngden i befolknings- og boligutviklingen skal komme i sentrum og sentrumsnære områder.”* (DK 2003a: 7). Utover dette spesifikke mål skal boligbehovet dekkes: *”i hovedsak uten å ese utover dagens byggegrenser.”* (DK 2003a: 8). Hva innebærer så dette i fysiske tiltak?



Figur 2: Kart over Drammen sentrum. Kommuneplanens sentrumsområde markert. Kilde: Geodata AS/FINN.no.

Fortetting og fokus på sentrum

Drammen by er delt i to av Drammenselva, og sentrumsområdet er avgrenset til et område som omfatter deler av bydelene Bragernes og Strømsø/Danvik, beliggende på hver sin bredd av elva (se figur 2). Sentrumsutviklingen som fremmes i kommuneplanen, er basert på et kommunalt byutviklingsscenarie kalt "Naturbania", som legger vekt på; "bykjernen og potensialet som ligger i utviklingen av de sentrale byområdene" (Asplan Viak 2001a: 56). Konkret omhandler målet om sentrumsutvikling en etablering av en *byakse* fra Bragernes til Strømsø, hvor man søker å samle "senterfunksjonene" (DK 2003a: 49, DK 2004a). I dalbunnen som helhet skal boligtettheten økes. Dette innebærer en større utnyttelse av arealene enn i dag, og at antallet *byleiligheter* (leiligheter i sentrumsområdet) skal økes. På denne måten vil sentrumsutviklingen bidra til å dekke et boligbehov som nødvendigvis vil øke ved den ønskede befolkningsveksten. Sentrumsområdet defineres videre i kommuneplanen som *Miljøsonen sentrum* hvor målet er å "legge til rette for en vekst (...) som bedrer snarere enn forringer miljøkvalitetene" (DK 2003a: 52). Virkemidlene for å nå dette målet er blant annet miljøvennlig transport, fjernvarme og vern og videreutvikling av grøntarealene (DK 2004a).

Utenfor sentrumsområdene ønsker kommunen å konsentrere bebyggelsesveksten hovedsakelig til spesifikke områder. Dette gjelder til dels bydelssentra, men først og fremst ved stasjonsområder langs jernbanen. Bydelssentraene skal inneha ”*senterfunksjoner*” (DK 2003a: 57) som handel og privat og offentlig tjenesteyting. Likevel er det vedtatt en bestemmelse om at etablering av kjøpesentre kun kan finne sted innenfor sentrumsavgrensningen på Bragernes og Strømsø. Dette er i tråd med de rikspolitiske bestemmelsene om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre. De tre jernbanestasjonene Brakerøya, Strømsø/sentrum⁴ og Gulskogen skal utgjøre grunnlaget for knutepunktfortetting, med konsentrert bebyggelse, særlig næringsliv, rundt kommunikasjonsknutepunkt. På denne måten ønsker kommunen å fremme utviklingen av det de kaller en ”*båndby*” (DK 2003a: 55) langs jernbanelinjen, hvor reiseavstandene mellom bolig, arbeidssted og servicetilbud reduseres.

Drammen søker gjennom disse tiltakene å dekke hoveddelen av sine boligbehov gjennom fortetting, særlig i bykjernen. En slik strategi stemmer overens med en kompakt byutvikling; flere mennesker innenfor et mindre område. Kompakt byutvikling kan som diskutert i teoridelen bidra til å begrense reiseavstander og gi mulighet for økt effektivisering av ressurser, men kan samtidig medføre effekter som utfordrer hensynet til naturmiljøet gjennom at den øker presset på grøntområdene innenfor eksisterende bebyggelsesområder. Som vi skal se nærmere anvender kommunen seg av argumenter for både energi- og arealbrukseffektivisering i sitt forsvar for en arealbrukspolitikk som fremmer en kompakt byutvikling.

Fra industri til bolig

Drammen kommune har i kommuneplanen skissert hvilke områder som skal dekke den årlige boligproduksjonen på ca 430 boliger, totalt 5 160 fram mot 2014 (se tabell 2). Dette omfatter både fortetting i eksisterende boligstrøk samt omlegging av gamle næringsområder til boligformål. Det eksisterer allerede flere boligprosjekter på tidligere næringsstomter i Drammen, på grunn av overgangen til konsumbasert virksomhet i bykjernen vil flere tidligere industristomter kunne nyttes til slike formål. En slik prosess kan forsterkes gjennom kommunens mål om et mer kompetansebasert næringsliv, hvor ønsket om å redusere industriaktiviteten i sentrum kan endre arealbruken i mange tilfeller. Kommuneplanen

⁴ Dette navnet benyttes i kommuneplanen. Stasjonens offisielle navn er Drammen stasjon.

diskuterer ikke nødvendigheten, eller de konkrete effektene ved utnyttelse av næringsstomter til boligformål, men dette er åpenbart et vesentlig element i fortettingsstrategien.

Område	Antall boenheter
Konnerud	550
Skoger	60
Tangen/Åskollen/Knive	710
Strømsø	2 530
Bragernes	1 310
Totalt	5 160

Tabell 2: Beregnet boligproduksjon i perioden 2003-2014. Kilde: DK 2003a: 28.

Arealplanens bestemmelser

Kommuneplanen har, som diskutert i teoridelen, ikke juridisk bindende kraft, og vi må derfor ty til kommuneplanens arealdel for å søke en konkretisering av kommunens mål for bebyggelsesutviklingen. Arealdelen i Drammens kommuneplan skal særlig legge til rette for (DK 2003a: 54):

- Et arealbruksmønster og en utnyttelse som muliggjør det økte byggevolumet som følger av økt vekst.
- Fortetting i det sentrale byområdet / ”byen”, flere boliger sentralt i Drammen. Holde fokus på utviklingen av sentrumskjernen og ”Byaksen”.
- Styring av omdanning av eldre næringsarealer, mot bolig og blandingsområder.
- Videreutvikling av de næringsarealer som beholdes, utvikling av havnearealene.
- Videreføre det vern som er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle Drammen i forhold til visjonen ”en tett, mangfoldig og levende by i et vakkert landskap”.

Hensikten med denne politikken er å gi Drammen et sterkere bypreg (DK 2004a). Økt samlokalisering i sentrum kan ifølge kommunen gi økonomiske fordeler ved tjenesteproduksjon. Samtidig er det et ønske om å bevege seg vekk fra de senere tiårenes

utvikling med suburbant ”bydelsliv”, og i stedet fremme byens sentrum som kommunens kjerneområde (DK 2004a).

Kommuneplanens arealdel beskriver videre bestemmelsene ved fortetting. Visse krav er satt som angir hvor og hvorledes fortetting kan finne sted (DK 2003b: pkt 2.2):

- Landskapshensyn skal ivaretas ved utbygging. Utbyggingens synlighet skal vurderes og forholdet til grøntforbindelser skal ivaretas og forbedres. Kontakten mellom byen og elva/fjorden skal opprettholdes og forsterkes.
- Fortetting skal fortrinnsvis tilrettelegges i bydeler med tilstrekkelig teknisk og sosial infrastruktur.
- Fortetting skal ikke gi uheldige trafikkbelastninger.
- Fortetting skal ikke føre til at grøntområder og rekreasjonsarealer bebygges.
- Fortetting skal tilføre strøket/naboskapet kvaliteter.

I tillegg er det satt minimumskrav for tomtestørrelse for henholdsvis fradeling på eksisterende boligtomter (600 m², eller 500 m² ved spesielt gunstige forhold) og fortetting i eksisterende bebyggelse (1 500 m²). Disse begrensningene styrer hvilken form for fortetting som kan finne sted i ulike deler av byen. Samtidig innebærer slike bestemmelser at eiendomsforhold er av særlig betydning i forhold til kommunens evne til å gjennomføre sin politikk. Forskjellen mellom få eller mange tomteeiere kan være stor i forhold til utviklingen av et område. Flere tomteeiere innebærer gjerne at flere hensyn må ivaretas. Effekten av en slik arealbrukspolitikk vil uansett være avhengig av kommunens ønske om å utøve sin juridiske verktøy (eksempelvis ekspropriasjon) for å fremme sine mål.

Boligmarked og befolknings sammensetning

Drammen kommune søker å fremme en ”tett, levende by i et vakkert landskap” (DK 2003a: 7). Fortettingsstrategien til Drammen kommune kan knyttes til et ønske om å endre både de demografiske forholdene og boligtilbudet i kommunen. Disse to, argumenterer kommunen, henger nært sammen. I dag er kommunen preget av begrenset variasjon i boligmarkedet med en overvekt av eneboliger, og et av Drammen kommunes sentrale mål innenfor boligutviklingen er å tilby flere sentralt beliggende leiligheter med ”urbane kvaliteter” (DK 2003a: 24), uten at det presiseres nærmere hva dette innebærer. Det endrede boligtilbudet, med ”lavere boligpriser enn i de Oslonære kommunene” (DK 2003a: 26), skal bidra til å

tiltrekke seg individer som bygger opp under kommunens satsing på kompetansebasert næringsutvikling, og samtidig endre Drammens sosiale profil. For å utvikle en ”kompetanseby” er kommunen avhengig av å fremme en utvikling hvor de unge og nyetablerende ikke flytter ut. Den sosiale profilen vektlegges i kommuneplanen og det er et mål at ”(...) alle grupper har tilgang på boliger innenfor sine økonomiske muligheter.” (DK 2003a: 25). På dette området søker kommunen også å påta seg en regional rolle, ved å tilby attraktive boforhold i pendlingsavstand til Oslo. Til dette knyttes argumenter om arealbesparing:

”En balansert utvikling, der byene nærmest Oslo tar en større del av regionens vekst, vil være mer bærekraftig enn om bebyggelsen fortsatt spres jevnt utover landkommunene.” (DK 2003a: 14).

Arealeffektivisering synes også å ligge til grunn for kommunes vedtak om å verne landbruks-, natur- og friluftsområder, noe jeg vil komme tilbake til.

En kompakt byutviklingsstrategi vil videre gjøre bykjernen mer aktiv og attraktiv, hevder kommunen (DK 2003a). Tanken er at flere mennesker gir mer liv. En slik effekt er derimot omdiskutert. Dette avhenger av hvordan vi definerer ”liv”. Mer ”liv” i sentrum kan innebære økt aktivitet og virksomhet, og det kan innebære økt støy og forstyrrelser. Begge deler er sannsynlige effekter ved økt befolkningsvekst innenfor et område, hevder Parfect og Power (1997). Uansett vil fortetting i sentrum kunne endre eksisterende innbyggers hverdag, og deres opplevelse av omgivelsene. I liten grad diskuterer kommuneplanen potensielle negative effekter av en kraftig befolkningsvekst i sentrumsnære strøk. I stedet er vedtakene i kommuneplanen for boligutviklingen hovedsakelig rettet mot individer som ikke allerede bor i Drammen. Dette henger sammen med ønsket om å tiltrekke seg flere og nye innbyggere. Analysen av innbyggers holdninger vil bidra til å avdekke hvorvidt dagens innbyggere er tilfredse med en slik utvikling, eller om tanken om å ”selge” Drammen overfor innflyttere overskygger evnen til å ivareta interessene til de som allerede bor der.

Kompakt og økologisk sensitiv?

Ved siden av de sosiale aspektene ved en kompakt boligutvikling, påpeker Drammen kommune positive effekter med hensyn til energibruken: *”Arealdelen av kommuneplanen, basert på fortetting i og nær sentrum, legger et godt grunnlag for redusert energibruk fra*

både stasjonære og mobile kilder.” (DK 2004b: 5). Energiargumentet kan i stor grad knyttes til temaområdet *transport*, som jeg vil ta for meg senere, men omhandler ikke bare reiseavstander:

”Generelt sett er eneboliger en meget energikrevende boligform. Tette boformer kommer (...) gunstigst ut når det gjelder energibehov til oppvarming.” (DK 2004b: 15).

En konsentrert boligmasse kan mer effektivt utnytte energiressursene, og ved hjelp av en endret boligutvikling søker kommunen å *”erstatte store deler av olje- og elforbruket til oppvarming, særlig i de sentrale, tettest utbygde områdene av byen.”* (DK 2004b: 11). I 2011 er målet at biobrensel skal dekke minst 40 % av oppvarmingsbehovet, og kommunen vil *”(...) arbeide for å stabilisere energiforbruket uten økt bruk av elektrisitet til oppvarming”* (DK 2004b: 12). Dette baseres på ønsket om å være en foregangskommune for det de kaller *”bærekraftig energibruk”* (DK 2004b: 12), hvor utslippene av klimagasser er lavest mulig. Fjernvarmenett er mest aktuelt i sentrumsnære strøk. For suburbane og mindre tettbygde områder foreslår kommunen satsing på nærvarmeanlegg som *”(...) leverer varme til mindre husgrupper (5-30 eneboliger/rekkehus).”* (DK 2004b: 15). I forhold til energibruk kan det hevdes at økte innbyggertall nødvendigvis vil medføre økt forbruk, om ikke nasjonalt, så lokalt. Ved hjelp av fortetting og effektiv utnyttelse av ressursene mener kommunen at en slik utvikling kan dempes, og at det relative forbruket vil kunne reduseres.

Argumentasjonen i kommuneplanen for arealbrukspolitikken innefor temaområdet *bebyggelse*, kan knyttes til faglitteraturens behandling av spørsmålet om kompakt byutvikling. Drammen kommune fremmer en fortettingspolitikk med først og fremst en økologisk begrunnelse, hvor ressursbruken skal effektiviseres. Samtidig er man tilsynelatende klar over fallgruvene ved en kompakt byutvikling, og kommunen presiserer derfor at fortetting ikke skal føre til at *”(...) grøntområder og rekreasjonsområder bebygges”*, og at hensynet til grøntområdene skal tas ved enhver utbygging (DK 2003b: punkt 2.2). Drammen kommune synes på den måten å unngå det Archibugi (1997) definerer som *”total urbanisering”*, hvor man bygger for tett og følgelig utfordrer blant annet ivaretagelsen av grøntområder i byen.

Til tross for kommunens økologiske begrunnelse for sin politikk, må den vedtatte byutviklingen sies å opprettholde et antroposentrisk syn på økologisk sensitivitet. I tråd med blant andre Brundtlandkommisjonen (WCED 1987), eksisterer hensynet til naturmiljøet til syvende og sist som et middel for å nå målet om å fremme innbyggernes interesser på lang sikt.

4.3 Transport: Fra bilby til kollektivknutepunkt

En vesentlig kilde til forurensning av ulik sort, både lokalt og globalt, er *motorisert transport*. Samtidig er den også av stor betydning for innbyggernes mulighet til å utføre sine handlinger og opprettholde en ønsket adferd. Transportutviklingen opererer derfor innenfor et dilemma mellom et mangfold av interesser. Og ulikhetene mellom kollektive og individuelle mål kommer særlig til syne innenfor temaet samferdsel og transport.

Trafikkomlegging

Samferdsel spiller, og har spilt, en særlig sentral rolle i Drammen. Byen har gjennom sin geografiske beliggenhet, ved elvas utløp og som møtested mellom Buskerud, Oslo og Vestfold, historisk vært et transportknutepunkt, gjennom Drammen havn, jernbanen og som krysningspunkt for hovedveier. Drammen kommunes mål for transportutviklingen henger direkte sammen med målet om sentrumsutvikling:

”En byutviklingsstrategi med fokus på sentrum forutsetter at et vel fungerende hovedveisystem for Drammensregionen kommer på plass. (...) Sentrumssatsingen danner et godt grunnlag for en forbedring av tilbudet til gående, syklende og kollektivbrukere.” (DK 2003a: 31)

Dette målet legger opp til en omlegging av det totale transportmønsteret i kommunen. Samtidig søker kommunen å sikre innbyggere og brukere god tilgjengelighet:

”Målet er at arbeids- og fritidsreiser skal skje så miljøvennlig som mulig samtidig som den enkeltes og næringslivets krav til fremkommelighet ivaretas.” (DK 2003a: 31).

Men hvordan kan samferdselssystemet omlegges uten å redusere tilgjengeligheten? Bystyret i Drammen kommune har lagt til grunn tre strategier i forhold til utvikling av et mer bærekraftig transportmønster og endrede reisevaner:

”En byutvikling som bidrar til reduksjon av den motoriserte transportetterspørselen, ferdigstillelse av et overordnet veisystem, og omlegging til mer miljøvennlig transportformer samt mer effektiv anvendelse av transportmidlene.” (DK 2003a: 31).

Ønsket om å redusere det kommunen kaller den motoriserte transporttetterspørselen kan knyttes til flere argumenter. Som et større samferdselsknutepunkt har Drammen gjennom årene i stor grad vært preget av trafikk, for en stor del gjennomgangstrafikk. Dette kombinert med den relativt høye biltettheten i kommunen⁵, har for mange gitt inntrykk av Drammen som en ”bilby”, med tilnavn som ”Veikrysset Drammen” og ”Harry-byen Drammen” (Carlsson 2001). Stigmatisering av kommunen skal ikke undervurderes som avgjørende faktor i forhold til ønsket om å endre de fysiske egenskapene ved Drammen. Dette argumentet bygger blant annet på et ønske om å endre oppfatningen av kommunen og alternativt som konsekvens av dette tiltrekke seg nye innbyggere. På denne måten illustreres hvordan kommunen anvender sin arealpolitikk for å forsøke å endre byens ”image”. Men en ny transportutvikling begrunnes også med et ønske om å bedre nåværende innbyggers velferd.

”Uten at biltrafikken gjennom de sentrale deler av byen reduseres vil støy, luftforurensning og forslumming fortsatt begrense utviklingspotensialet.” (DK 2003a: 31).

Ordet ”fortsatt” illustrerer her at det eksisterende transportmønsteret fram til nå har begrenset utviklingspotensialet. For å nå målet om et aktivt bysentrum gjennom sentrumsutviklingen, mener kommunen at en avgjørende faktor er å føre større deler av biltrafikken *utenfor* sentrum, ja enkelte steder *under* sentrum, noe som allerede er delvis gjennomført. Luftforurensning i sentrum, som følge av trafikk og større innslag av industrivirksomhet, har vært ansett som et stort problem i Drammen (Carlsson 2001). I Asplan Viaks notat til Drammen Bystyre om befolknings- og boligmarkedsutviklingen i Drammen av 2001, knyttes den over gjennomsnittlig høye dødeligheten i Drammen til blant annet virkningene av stor luftforurensning (Asplan Viak 2001b). Selv om utviklingen av et smidigere veisystem, som Parfect og Power (1997) påpeker, ikke i seg selv er tilstrekkelig til å fremme økologisk sensitivitet som helhet, vil en omlegging av trafikken bort fra tett befolkede områder kunne ha mye å si for de fysiske omgivelsene og trivselen til mange mennesker på et lokalt plan.

⁵ Drammen kommune har den høyeste tettheten av biler av de seks største byene i landet (DK 2003a: 41).

Et utbedret kollektivtilbud

Omleggingen av biltrafikken i Drammen er knyttet til en samtidig utbedring av ”kollektivtilbudet i nærregionen” (DK 2003a: 31). Dette målet er satt av to grunner; for å bedre transporttilbudet til byens innbyggere og for å sikre en mer ”bærekraftig” transport gjennom redusert forurensning (DK 2003a). Uten et effektivt kollektivtransporttilbud vil effektene av den øvrige trafikkomleggingen være annerledes enn ønsket. Satsingen på kollektivtrafikk må også sees i en regional sammenheng; det vil kunne bedre pendlingsmulighetene. På den måten kan Drammen tilby det de kaller rimelige byleiligheter med ”urban kvalitet” innenfor pendlingsavstand til et stort arbeidsmarked.

Utbedringen av kollektivtilbudet fremmes først og fremst gjennom det kommunen kaller ”en bevisst arealbrukspolitikk og knutepunktsutvikling.” (DK 2003a: 31). Sammenhengen mellom boligpolitikken og samferdselspolitikken kommer nok en gang til syne. Fortettingen kan, som tidligere nevnt, medføre den fordel at flere mennesker får kortere avstander til ulike tilbud og tjenester, og behovet for motorisert transport kan på den måten til en viss grad reduseres. Forutsetningen for dette er blant annet at utviklingen av tilbud og tjenester skjer parallelt med boligutviklingen. Dette er presisert gjennom kommuneplanens arealdel hvor det sies at offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner med ”senterfunksjoner” skal lokaliseres i sentrumsområder eller i gangavstand fra bysentrum (DK 2003b: pkt 2.4). Videre vil økt tetthet rundt kollektivknutepunkt kunne bidra til at det blir enklere å ty til kollektivtransport framfor privattransport og samtidig være økonomisk mer drivverdig, jamfør argumenter om ressursutnyttelse i tettbygde strøk.

Kommunene har et begrenset ansvar for kollektivtransporten i Norge i dag ettersom store deler av kollektivtransporten er privatisert, eller styrt av fylkeskommunene eller staten. Drammen kommunes mulighet til å påvirke kollektivtilbudet direkte begrenser seg derfor hovedsaklig til regulering av arealbruken og som ansvarshavende for de kommunale veiene. Men innenfor dette ansvarsområdet er det mulig å øke tilretteleggingen for kollektivbruk og gjennom det igjen indirekte påvirke tilbudet.

Drammen kommunes visjon for kollektivtransporten i kommunen er at ”*det skal være attraktivt å reise kollektivt i Drammensregionen*” (DK 2004a). Allerede er antallet personer som reiser kollektivt i Drammensområdet høyt sett på landsbasis, noe som først og fremst skyldes jernbanen og dens forbindelse til hovedstaden. Men hovedmålet for kollektivutviklingen er en økning i antall passasjerer på 30 % i byen og de bynære områdene, samt 10 % mellom naboregionene, i den kommende femårsperioden som Buskerud fylkeskommunes kollektivplan gjelder for (DK 2004a).

Veipakke Drammen

Utviklingen av "et vel fungerende hovedveisystem" (DK 2003a: 31) er nærmere redegjort for i samferdselsprosjektet *Veipakke Drammen*; en samhandlingsavtale mellom Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen Buskerud som søker å "(...) sikre de miljøkvaliteter og trafikale funksjonsmuligheter som byen ønsker seg for å framstå som regionsenter og avlastningsby for Oslo." (DK 2003a: 32). Dette prosjektet legger styringen for utviklingen av riksveinet i Drammen kommune. Gjennomføringen av Veipakke Drammen, som for øvrig er godt i gang, skal bidra til å nå kommunens mål om at biltrafikken gjennom de sentrale deler av byen reduseres. I dag er store deler av gjennomgangstrafikken borte fra sentrum, og hovedveiene forbi sentrum er lagt i tunnel. Likevel er det fortsatt åpne veier i sentrum, noe som medfører vedvarende trafikk i sentrum, om enn kraftig redusert.

Veipakke Drammen er ikke komplett, og gjennomføringen av det totale prosjektet, som blant annet omfatter ringvei rundt sentrum, er avhengig av økonomiske midler. Uten at Veipakke Drammen ferdigstilles risikerer kommunen å ikke nå sitt mål om å opprettholde tilgjengeligheten og samtidig redusere trafikken i sentrum. Siste nytt i saken, per juni 2004, er at de statlige midlene nå er på plass og at fullføringen av Veipakke Drammen vil bli et faktum innen nåværende kommuneplanperiode⁶.

Samferdsel er i stadig større grad et interkommunalt spørsmål, og både nasjonale, regionale og lokale myndigheter kan ha et ord med i laget ved transportutviklingen i en kommune. Dette setter visse begrensninger på kommunenes utøvelse av sine individuelle mål. Likevel er det nødvendig å ta hensyn til disse prosessene når jeg ser nærmere på kommunens politikk, ettersom dette er elementer som kan påvirke den konkrete arealutviklingen i kommunen.

Parkering som trafikkregulerende middel

Et aktivt virkemiddel for å redusere omfanget av den motoriserte samferdsel i sentrum, er *parkering*. Gjennom å redusere parkeringskapasiteten, og/eller øke parkeringsavgiftene, i sentrumsnære strøk er tanken at privatbilismen vil reduseres. Effekten av et slikt virkemiddel er avhengig av en samtidig utbedring av alternative transportmidler. Dersom denne praksisen overdrives vil effekten være motsatt av det kommunen ønsker dersom innbyggerne velger å flytte ut av sentrumsområdene, eller endog ut av byen. Drammen kommune foreslår derfor at

⁶ Fra Drammens Tidendes nettside:
<http://www.dt.no/apps/pbcs.dll/artikkel?AID=/20040610/NYHET/106100205/1001>. Nedlastet 10.06.2004.

besøksparkering og beboerparkering prioriteres foran ansattparkering og annen langtidsparkering (DK 2003a).

Anvendelsen av parkering som virkemiddel for å nå det kollektive målet om redusert trafikk i sentrum, viser hvordan Drammen kommune tar i bruk økonomiske virkemidler for å endre innbyggeres adferd. Kommune søker en effekt hvor færre anvender bilen til sentrum ettersom dette vil være ugunstig utfra et privatøkonomisk perspektiv. Et økonomisk rasjonelt handlende menneske vil velge et annet alternativ; et alternativ som dekker individets behov med et relativt mindre bruk av ressurser. Dette vil for det første avhenge av om et slikt tilbud eksisterer. Og dersom dette er tilfelle vil det for det andre forutsette at individer faktisk er nyttemaksimerende. Diskusjonen i teorikapitlet sår tvil om prinsippet om at alle individer er "economic men". Jeg diskuterte tidligere hvordan flere faktorer enn de økonomiske spiller inn i våre handlingsvalg. På bakgrunn av dette vil det være lite trolig at økonomiske virkemidler som økte parkeringsutgifter alene endrer individens adferd og får flere til å velge kollektive transportmidler. Likevel vil vanskeligheter med å finne parkering kunne være en av flere faktorer som medfører at flere personer vegrer seg mot å anvende privatbil til sentrum. Spørsmålet er, som jeg vil komme tilbake til, hvordan innbyggere opplever slike virkemidler. Dette vil avhenge av deres oppfatning av transporttilbudet som helhet, og hvilke ønsker som eksisterer i forhold til å ta i bruk bilen i byens kjerneområder.

Drammen havn

Drammen kommune ønsker å støtte opp under Drammens regionale og nasjonale funksjon som samferdselsknutepunkt. Et viktig ledd i denne prosessen er utviklingen av havneområdene i Drammen. Drammen havn er i dag blant Norges ti største trafikkhavner målt i omsetning, med trevarer, stein og gips som største vareslag og personbiler og grønnsaker som viktigste varegrupper (DK 2003a). Havneaktivitet av dette kaliber opptar betydelige arealer, og i Drammen er denne aktiviteten konsentrert til områdene rundt Drammenselvas utløp. Totalt utgjør Drammen havn i dag 290 mål, og ved siden av beliggenheten gjør dette at utviklingen av dette området utgjør et vesentlig element i de fysiske omgivelsene i Drammen.

Utviklingen av Drammen havn berører alle de tre temaområdene *bebyggelse*, *transport* og *grøntområder* på ulike måter, men begrunnes fra kommunens side hovedsakelig ut fra et transportperspektiv: "Med sin beliggenhet i forhold til jernbane og stamveinett har havna gode forutsetninger for å utvikle koblingen mellom båt, bane og bil." (DK 2003a: 21).

Kommuneplanen anerkjenner at havneområdene med sin beliggenhet inntil både fjord og elv

utgjør attraktive områder i forhold til boligutvikling. Likevel er logistikkargumentet sterkere. ”Bystyrets utgangspunkt er at Drammen havn skal utvikles videre som et viktig logistikk-senter i hovedstadsregionen.” (DK 2003a: 22). Prioriteringen av en videreutvikling av industriarealer på et attraktivt område som Drammen havn kan tilsynelatende stride med et mål om å redusere slik aktivitet i bykjernen og utviklingen av et ”kunnskapsbasert næringsliv”. Kommuneplanen foreslår til og med at Drammen havn overtar deler av containertrafikken fra Oslo, som en avlastning for hovedstaden. På hvilken måte forsvares da satsingen på industri på Drammen havn?

Havneaktivitet kan sies å bidra med ulike typer forurensning, først og fremst av estetisk og lydmessig. Samtidig opptar Drammen havn arealer som i en kompakt byutvikling vil være ideelle til fortetting og boligbruk. Kommuneplanen erkjenner disse elementene, men baserer seg likevel på hensynet til naturmiljøet som en vesentlig begrunnelse for videreutviklingen av Drammen havn. Logistikknutepunktet som Drammen havn allerede er, hevder kommunen bidrar til å redusere unødvendige reiseavstander og dermed transport (DK 2003a, DK 2004a). En større samlokalisering av havnevirksomheten i Osloområdet til Drammen er en miljøvennlig transportutvikling, som ifølge en rapport fra Buskerud fylkeskommune gir kraftig reduserte CO₂-utslipp, nærmere bestemt 3 200 tonn fram mot 2020 (BFK 2003). På denne måten forsvares utviklingen av havneområdene med en økologisk begrunnelse og en tro på at samlokalisering fremmer det globale naturmiljøet. Dette er det uttrykte argumentet i kommuneplanen, men en satsing på økt industrivirksomhet på Drammen havn har og andre potensielle fordeler. Utvidelse av havneaktiviteten vil kunne gi Drammen flere arbeidsplasser og følgelig potensielle økonomiske fordeler. Slike argumenter kan veie tungt i det økonomisk utfordrede kommune-Norge, særlig i Drammen kommune som i 2000 hadde ca. 38 % lavere skatteinntekter per person enn Oslo kommune (Kommunenes Sentralforbund 2001 i Asplan Viak 2001b).

4.4 Grøntområder: Den kompakte by mellom de grønne åser

Drammen sentrum ligger topografisk sett i en markant øst-vestgående dalbunn langs Drammensvassdraget med omkringliggende, skogkledde åser i nord og i sør (se figur 1). Ønsket om å ivareta byens grønne preg kommer til syne i kommunens mål om å bevare landbruks-, natur- og friluftsområdene (LNF-områdene) i kommunen:

”(...) byen skal ta vare på sine verdier og særpreg; bevare de store landskapstrekkene, de grønne åssidene, og åpenhet og tilgjengelighet langs elv og fjord.” (DK 2003a: 54).

Markagrense

Drammen kommunes forfettingspolitikk søker å dekke et tilstrekkelig boligbehov uten å ta av LNF-områder. Basert på utregninger av utbyggingspotensialet innenfor dagens byggegrenser (se tabell 2), har kommunen trukket slutningen at det: *”ikke (...) er behov for å legge ut nye boligområder i landbruks- og friluftsområdene.” (DK 2003a: 28).* Denne slutningen har blitt overført til kommuneplanens arealdel og vedtaket om at

”(...) grensen mellom landbruks-, natur- og friluftsområdene og byggeområdene skal i hovedsak ligge fast, og praktiseres som en ’markagrense’” (DK 2003a: 54).

Den såkalte markagrensa og et effektivt vern av grøntområder er et viktig ledd i en økologisk sensitiv byutvikling. Grøntområdene fungerer som ressurser på ulike måter. Kommunen påpeker sammenhengen mellom de grønne omgivelsene og byens *identitet*. Det grønne preget er en vesentlig egenskap ved Drammen, hevdes det, og ivaretagelsen av grøntområdene skal sikre at denne egenskapen vedvarer.

Anvendelighet og *”nærhet til naturen”* (DK 2003a: 49) er andre sentrale stikkord i forhold til utviklingen av kommunens grøntområder. Kommuneplanen opprettholder gjennom argumentasjonen en antroposentrisk begrunnelse for markagrensa, og som så ofte ellers i norsk retorikk, knyttes tilgang til friluftsområder til velferd og trivsel.

”Kommunens mål er å sikre fortsatt god tilgjengelighet og nærhet til friluftsområder i alle deler av byen, og å stimulere til et enkelt og naturvennlig friluftsliv.” (DK 2003a: 38).

I Drammen må *”marka”* ikke bare knyttes til skog og utmark, men og til fjorden og elva. Vannveiene har spilt en sentral rolle i Drammens historie, og grunnet byens fysiske plassering utgjør de et vesentlig element også i dagens bybilde. Utviklingen av områdene rundt elva vil ha betydning i forhold til byens fysiske utseende og dens sosiale funksjoner, samt påvirke hensynet til naturmiljøet som eksisterer i tilknytning til vannet. Å sikre *”åpenhet og tilgjengelighet langs elv og fjord”* (DK 2003a: 38) kan være en utfordring når det skal kombineres med sentrumsfortetting og videreutvikling av havneområdene. Men elva har på

mange steder vært ”bygget inn” av tidligere industriområder, og satsingen på ”*omdanning av eldre næringsarealer, mot bolig og blandingsområder*” (DK 2003a: 54) er et middel for å øke tilgjengeligheten. Samtidig er det et mål at deler av havneområdene skal være tilgjengelig for rekreasjon og at det skal etableres ”*en grønn skjerm mot omgivelsene*” (DK 2003a: 22) slik at opplevelsen av havnevirksomhet på disse områdene reduseres.

Drammenselva har de seneste hundre år vært preget av kraftig forurensning grunnet tungindustri tilknyttet vannveien. I løpet av det siste tiåret er dette endret og vannkvaliteten er betydelig bedret. Dette kan ha en trivselseffekt overfor befolkningen. Hvorvidt sentrumsutviklingen kan gjøre de kvalitetene elva besitter tilgjengelig er avhengig av formen for utvikling. Dette krever en tilrettelegging for rekreasjonsområder langs elvebredden og tiltak for å hindre at nye boligkomplekser reduserer tilgangen for allmennheten til elva. En slik tilrettelegging foreslår kommunen gjennom utarbeidelsen av et sammenhengende turveinett langs elvebredden på begge sider (DK 2004a). Gjennom en såkalt ”elvepark” er dette allerede igangsatt, og målet er å tilby innbyggere tilstrekkelige rekreasjonsmuligheter også i sentrumsområdene (DK 2003a).

4.5 Drammens politikk i et teoretisk perspektiv

Tiltakene og midlene forslått i kommuneplanen for å nå de gitte mål og fremme kommunens visjoner for den fysiske arealutviklingen er varierte og innehar ulike egenskaper. Men de har til felles at de søker å ivareta innbyggers interesser og samtidig opprettholde et hensyn til naturmiljøet; dette utgjør kommuneplanens verdigrunnlag. Analysen av kommuneplanen gir et bilde av hvilke planleggingsprinsipper Drammen kommune støtter seg til for å nå disse mål.

Jeg innledet teorikapitlet med å hevde at norske kommuner gjennom kommuneplanens arealdel anvendte miljødeterministiske prinsipper som et viktig middel og rammeverk for å nå sine mål. Dette vil riktignok være tilfelle i varierende grad fra kommune til kommune, og det er ikke slik at kommuner støtter seg til slike prinsipper alene for å nå sine mål. Gjennom analysen av Drammens planer kan bruken av miljødeterministiske prinsipper i arealbrukspolitikken illustreres. Den kompakte byutviklingen som Drammen kommune fremmer, med et særlig fokus på sentrumsutviklingen, søker å tilrettelegge for politiske mål basert på det vedtatte verdigrunnlaget i kommuneplanen. Samtidig omfatter kommuneplanen et mangfold av mer detaljerte mål som også søkes nådd.

Drammen kommunes arealbrukspolitikker legger til rette for at innbyggere skal følge et adferdsmønster som gjør at kommunen når sitt mål om å bli ”en ledende miljøby”. Som

eksemplifisert i forhold til transportutviklingen støtter kommunen seg til ulike prinsipper for å fremme en slik adferd, deriblant prinsipper om økonomisk rasjonalitet hvor man gjennom økonomiske virkemidler forsøker å få befolkningen til å anvende miljøvennlige transportmidler. Likevel tyder analysen på at også andre prinsipper ligger til grunn for kommunens politikk. Vernet av landbruks-, natur- og friluftsområder og til dels videreutviklingen av Drammen havn, forsvares ut fra ønsket om å opprettholde elementer tilknyttet byens identitet. Som gammel industriby utgjør havna og dens virksomhet ikke bare en økonomisk faktor i byen, men også en symbolsk faktor. I forhold til prinsippet om å fremme en kompakt byutvikling ville videreutviklingen av industrivirksomheten på Drammen havn kunne synes å være unødvendig, ja kanskje uriktig. Arealene havneaktiviteten opptar kunne vært anvendt til å dekke et større boligbehov uten å måtte ta av ubygde områder. Når Drammen allikevel velger å prioritere industri så nære sentrum, kan dette forstås i forhold til innbyggers oppfattelse av byens identitet. Havna har ”alltid” vært der, og det vil derfor ikke nødvendigvis oppfattes som en belastning at den fortsatt er der. Tvert imot kan den ivareta inntrykket av Drammen som en tradisjonell industriby, og samtidig danne grunnlaget for et knutepunkt for transport og handel.

Drammen kommunes arealbrukspolitikk anvender ikke alene prinsipper om determinisme, men kan sies å inneha en *sosial sensitivitet*. Spesielle hensyn er ivaretatt i forhold til elementer som kommunen knytter til Drammens *identitet*, eller som de anser innbyggerne knytter til Drammens identitet. Kommunen forsøker gjennom kommuneplanen og arealdelen å utvikle byen og dens egenskaper, og på denne måten styre hva som er Drammens identitet i den grad det er mulig. Arealbrukspolitikken anvender på denne måten miljødeterministiske prinsipper, samtidig som politikken inneholder diskursive virkemidler for å vektlegge det ”image” av stedet Drammen som kommunen ønsker å skape.

Som vist har Drammen gjennom lengre tid av mange blitt forbundet med trafikk. For mange har dette vært en del av Drammens identitet. I det Drammen kommune planlegger at biltrafikken i kommunen skal reduseres, og at det skal satses mer på kollektivtrafikk, er de i ferd med å endre dette preget ved byen. Ønsket om å fremme en økologisk sensitiv byutvikling må også forstås ut i fra dette perspektiv. Et mer ”miljøvennlig” Drammen vil ikke bare kunne gi positiv avkastning i forhold til naturmiljøet, det vil samtidig kunne endre Drammens uttrykk, med andre ord endre Drammens ”image”. I avveiningen av hvilke prosesser som skal styre byutviklingen må kommunen vurdere hvilke prosesser som best fremmer innbyggers interesser. I denne forbindelse har Drammen kommune ansett en reduksjon av biltrafikk, økt havnevirksomhet og vern av LNF-områder som viktige faktorer

for å oppnå dette. Og i dette er det tillagt en tro på at dette er en utvikling som i størst grad gagnar kommunen og dens innbyggere. Med andre ord er arealbrukspolitikken basert på det kommunen anser som de viktigste kollektive målene. Så er spørsmålet om innbyggere er tilfreds med en slik politikk.

4.6 Oppsummering

Arealbrukspolitikken vedtatt av Drammen kommune kan oppsummeres til *fire hovedprosesser* som påvirker ikke bare innbyggers hverdag og interesser, men også hensynet til naturmiljøet. Disse fire er:

1. *Sentrumsutvikling*: en fokusert utvikling og fortetting av de sentrumsnære delene av Drammen kommune
2. *Transportutvikling*: en endring i transportmønsteret som reduserer privatbilismen og fremmer kollektivbruk
3. *Utviklingen av Drammen havn*: en videreutvikling av dagens havneaktivitet som styrker havnas lokale og regionale posisjon som logistikknutepunkt og arbeidssted
4. *Vern av LNF-områder*: en bevaring av kommunens grøntområder; områder knyttet til innbyggers velferd og byens identitet

Prosessene kan ikke forstås separat ettersom utviklingen innenfor et eller flere områder påvirker og avhenger av tiltak innenfor andre. Disse fire prosessene er de mest sentrale ut fra deres kombinerte effekt på henholdsvis byens *fysiske* og *sosiale funksjoner*. *Sentrumsutviklingen* påvirker hele boligmarkedet i Drammen, og vil endre egenskapene til kommunens sentrumsnære områder. *Transportutviklingen* er vesentlig i forhold til innbyggers opplevelse av bevegelsesmuligheter og handlingsfrihet, og samtidig avgjørende med tanke på å begrense de økologiske belastningene ved forurensning. *Drammen havn*, som i seg selv er et særtilfelle, er tatt med her ikke bare ut fra sin sentrale, dominerende fysiske posisjon i byen, hvor utviklingen av dette området vil kunne sanses av de fleste, men også for dens historiske posisjon som grunnpilar i kommunesamfunnet. Tiltaket for *vern av LNF-områder* kan på samme måte knyttes til den fysiske og den psykiske opplevelsen av byen. Havna og grøntområdene utgjør i dag kjennetegn ved Drammen kommune, og endringer her vil kunne påvirke innbyggers opplevelse av sin by.

Som tidligere nevnt, kan planene for arealbruken i Drammen kommune knyttes til teorier for en kompakt byutvikling. En slik utvikling kjennetegnes av effektivisering av arealbruken, begrensede reiseavstander og besparelse av åpne områder i byens periferi, og dette skal ha positiv effekt på ressurs- og energiforbruk. Konsekvenser som Drammen kommune benytter i sin kommuneplan som argumenter for den vedtatte politikken. I sin argumentasjon for å fremme en kompakt byutvikling, er Drammen kommune i tråd med Beatleys (2000) og Næss, Sandberg og Thoréns (1997) oppfatninger om effektene en slik arealbrukspolitik. Som nevnt i teorikapitlet, vektlegger Beatley et mangfold av positive effekter dersom en kompakt byutvikling praktiseres på rett måte, deriblant økt bruk av kollektivtransport, mer liv i sentrum, mer effektiv utnyttelse av ressurser og vern av grøntområder. Alle disse effektene påpekes i Drammens kommuneplan.

Men planleggingen og utviklingen av en kompakt by gjennom fortetting og sentrumsutvikling må hele veien forholde seg til hvorvidt innbyggers interesser ivaretas. Dersom dette ikke er tilfelle brytes det grunnleggende verdigrunnlaget i kommuneplanen. Når Drammen kommune velger å fremme videreutvikling av Drammen havn eller ønsker å verne alle LNF-områder mot utbygging, må dette gjøres under forutsetning av at innbyggerne ønsker dette og ser dette som en bevaringsverdig del av Drammens *identitet*. I det kommuneplanen retter seg mot individers stedforståelse, fungerer den også som et diskursivt verktøy. Arealbrukspolitikken gir konkrete fysiske endringer, men påvirker også opplevelsen av Drammen gjennom sin vektlegging av hva som er del av byens identitet.

Analysen av Drammen kommunes arealbrukspolitik har videre illustrert hvordan kommunen til dels støtter seg til miljødeterministiske prinsipper for å fremme en ønsket byutvikling. Gjennom fysiske arealtiltak søkes en styring mot en mer "bærekraftig" transport og en adferd som fremmer målet om å bli "en ledende miljøby". Jeg har i teorikapitlet redegjort for svakheter ved anvendelsen av slike prinsipper innenfor samfunnsplanleggingen. Som "rammesetter" for samfunnsutviklingen risikerer kommunen gjennom slike prinsipper å begrense individers handlefrihet og dermed mulighet til å forfølge subjektive interesser. Dette vil være avhengig av gjennomførelsen. Dette kan være en av årsakene til at Drammens kommuneplan også søker å ivareta elementer ved kommunens fysiske egenskaper som er tilknyttet det de kaller Drammens identitet. utfordringen oppstår her når kommunen søker å bestemme hvilke elementer som skal være en del av denne identiteten, dersom dette i det hele tatt er mulig å styre. I den fortsatte analysen vil jeg ta for meg oppgavens hovedproblemstilling og studere innbyggers holdninger til den vedtatte arealbrukspolitikken gjennom de fire sentrale prosessene som i den forbindelse er identifisert. Med denne analysen

søker jeg å opparbeide forståelse om hvorvidt Drammen kommune fremmer en byutvikling som innbyggere er tilfreds med. Dette vil kunne si noe om Drammen kommune har vedtatt en arealbrukspolitikk som ikke bare skal sørge for at kollektive mål nås, men samtidig makter å ivareta innbyggers interesser.

5.0 Holdninger til sentrumsutviklingen

Den bestemte satsingen på utviklingen av sentrumsområdene i Drammen kommune innebærer flere og betydelige endringer på arealbruken. Innbyggere vil kunne merke denne endringen og den nye satsingen i sitt daglige liv og gjennom sine gjøremål. I analysen av Drammen kommunes planer har jeg beskrevet hvordan Drammen kommune søker å påvirke sentrumsutviklingen, og hva dette innebærer i praksis. Det er de angitte tiltakene i kommuneplanen og kommuneplanens arealdel som er utgangspunktet for undersøkelsen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken.

5.1 Et endret boligmarked

Med sentrumsutviklingen søker Drammen kommune å endre både byens fysiske og sosiale profil, og hovedargumentene er at dette vil gi økt liv i sentrum og et mer variert boligmarked. En representant for en aktør i det nye boligmarkedet er Laila Hänninen, eiendomssjef ved Union Eiendom AS, som er ansvarlig for utbyggingsprosjektet Union Brygge. Union Brygge er ett av mange nye boligprosjekter i byens sentrum, nærmere bestemt inntil Drammenselvas bredder. Prosjektet Union Brygge følger kommuneplanens mål og søker å tilby det Hänninen kaller *byleiligheter med "urban profil"*. Slike leiligheter er ifølge kommunen en mangelvare i Drammen, og vil kunne tiltrekke seg nye interessenter (DK 2003a).

I prosjektet Union Brygge anvendes tidligere industriområder til nye formål; en stadig mer vanlig form for fortetting. I Drammen har industrien historisk stått sterkt og preget byens fysiske utseende. Mange husholdninger har på ulike måter hatt en tilknytning til industrivirksomheten i byen. For mange er det derfor vemodig at industrivirksomheten ikke lenger dominerer på samme måte som før. *"Vi må bare innse at industriens tid i sentrum er over"*, sier leder av Fjellhagen borettslag, Nils Einar Stablum. Dette er noe trist, mener han, *"for Drammen er en gammel industriby"*. Gjennom nettundersøkelsen (se vedlegg 2) som jeg utførte i arbeidet med denne oppgaven, ble 982 respondenter spurt om de var positive til at

nedlagte industriområder anvendes til boligformål. Resultatene viser at et stort flertall av denne populasjonen (78,8 %), i motsetning til Stablum, var positive til en slik anvendelse. Og prosjekter som Union Brygge møter tilsynelatende lite motstand på dette spørsmålet. Ordet ”nedlagte” er derimot vesentlig, ettersom en slik fortetting ikke innebærer en utflytting av industri på bekostning av boliger, men heller en ny anvendelse av et i dag ubenyttet område. Dette kan forklare noe av den positive responsen på spørsmålet. En annen grunn til den positive responsen kan være at elveområdene blir mer tilgjengelige for allmennheten dersom de utnyttes til boligformål framfor industrielle formål, noe jeg vil komme tilbake til.

Hänninen er videre overbevist om at prosjekter som medfører et økt boligtilbud i sentrum er nødvendige for å tiltrekke seg nye innbyggere til kommunen: ”*Det har vært masse boliger, men ikke urbane prosjekter*”. Men hva forstås med begrepet ”urban”, et ord som også kommunen anvender? Hänninen mener dette dreier seg om å bo i sentrum og å ha nær tilgang til de tjenester en forventer å ha i en bykjerne. Dette hevder hun innebærer en kombinasjon av fire funksjoner: bolig, kultur, utdanning og næring. Som aktiv part i dagens eiendomsmarked i Drammen må Hänninens argumenter forstås i lys av et ønske om å markedsføre sin vare. Men salgsargumentasjonen er interessant. Hänninen fokuserer på at det nå er triveligere i sentrum enn det var før:

”Det har blitt attraktivt å bo i sentrum. (...) Drammen med åsene rundt har jo alltid vært befolket, men byen har liksom aldri vært noe. Det har vært litt sånn ‘cowboy’ på en måte. Det er ikke der jeg som jentunge fikk lov til å bevege meg.”

Hänninen knytter her trivsel opp mot trygghet. Flere mennesker gir økt trivsel, argumenteres det, noe også Drammen kommune hevder i sin kommuneplan. En slik effekt hevder også Beatley (2000) å påvise i flere europeiske byer hvor en kompakt byutvikling er gjennomført. I Drammen kommune har man satt seg som mål å sørge for at flere unge mennesker bosetter seg i kommunen, blant annet for å gjøre sentrum mer vital og livlig. Hvilke typer mennesker som flytter til sentrum vil også kunne påvirke hvilken form for liv det vil bli i sentrum.

5.2 ”Grått hår og spaserstokker” – hvem vil bo i Nye Drammen?

Prosjektet Union Brygge er foreløpig svært vellykket med hensyn til salg av sine leiligheter. Men til tross for at markedsføringen har gått langt utover Drammens grenser, er det

hovedsakelig fra andre bydeler i Drammen kjøperne hittil har kommet (Hänninen, intervju 2004). Samtidig er boligprosjektet på Union Brygge ikke rettet mot unge, nyetablerende. ”Målgruppen vår er 45 pluss”, forklarer Hänninen. Union Brygge er bare ett eksempel på byleilighetsprosjekter i Drammen, men kan disse prosjektene virke mot deler av sin hensikt og medføre ”forgubbing”, eller aldersøkning i sentrum? Hänninen mener dette ikke vil være tilfelle grunnet en bevisst satsing på møtesteder for ungdom i sentrum og en prioritert høyskolesatsing i kommunen. Likevel er det lite som tyder på at de nye byleilighetene dekker behovet til de nyetablerende. For disse er byleilighetene for kostbare, anser Hänninen.

Det er til tross for tendensen fra Union Brygge tegn til økt innflytting i Drammen kommune. Men da først og fremst utenfor sentrum. Unge, nyetablerende husholdninger flytter inn i eneboliger som blir ledig som følge av at eldre generasjoner flytter til sentrum, til nye og mindre leiligheter. Leder av Drammen Næringslivsforening, Hans-Petter Tonum, anser de to gjensidige prosessene med flytting innad i kommunen *fra* eneboliger *til* byleiligheter, og flytting *fra* andre kommuner *til* kommunen inn i de ledige eneboligene, som et naturlig resultat av at boligmarkedet er dynamisk og i større aktivitet enn før. Han mener det er liten fare for at det blir ”bare grått hår og spaserstokker i sentrum” ettersom det etter hans oppfatning forekommer en ”sterk satsing på studenthybler og billigere boliger for yngre mennesker”. Likevel erkjenner han videre:

”Men det er ikke til å stikke under en stol at det er en utfordring å bygge billige sentrumsboliger. Når man bygger nytt i dag, så er det allerede en ubalanse i boligmarkedet, der du får mer for pengene når du kjøper brukt enn når du kjøper nytt. Og dermed går kvadratmeteren ned.”

Hvorvidt den sirkulære boligprosessen er tilstrekkelig for å endre befolknings-sammensetningen er i stor grad uviss. Dette vil avhenge, som Tonum påpeker, blant annet av faktorer som prisen på de fremtidige byleilighetene, med andre ord om disse er realistiske kjøp for nyetablerende, og ringvirkningene disse prosessene gir, ved siden av opplagte forhold som tilgang til offentlige og private tilbud og tjenester. Både den demografiske utviklingen og endringer i boligmarkedet, vil kunne ha avgjørende konsekvenser i forhold til hvorvidt sentrumsområdene i Drammen anses som vitale og tiltrekkende. Men kommuner vil i varierende grad bestemme prisnivå og *form* (utseende og størrelse) i boligmarkedet. Gjennom reguleringsplaner, bygningstillatelse, høyde- og arealrestriksjoner i arealplanen, og ikke minst muligheten til ekspropriasjon, besitter riktignok kommuner juridiske verktøy til å

regulere lokaliseringen av *funksjoner* og til dels utbygningers *form*. Men det vil ofte være vesentlig å ivareta et godt forhold til utbyggere og interessenter, og i praksis anvendes de juridiske verktøyene i begrenset grad på en slik måte at de kolliderer med utbyggers interesser. Dette gjør at kommuner ofte mindre enn ønskelig kan styre prisutviklingen, noe som igjen har direkte konsekvenser på befolkningssammensetning.

5.3 Liv i sentrum

La meg gå tilbake til Laila Hänninens vektlegging av trygghet og trivsel som en begrunnelse for å få flere mennesker til Drammens sentrumsområder. Hänninen påpeker at Drammen sentrum ikke var stedet hun fikk lov til å gå alene om kveldene i sine yngre dager. Dette er et syn som tilsynelatende har vært utbredt blant Drammens borgere. En undersøkelse utført av Norsk Gallup (2000) under navnet "Holdninger til Drammen og Drammens image" utført i 2000, konkluderer blant annet med at 53 % av Drammenserne ikke følte seg trygge i Drammen. I den tro at flere mennesker gir et tryggere sentrum, er det naturlig at Drammen kommune ser det som et viktig mål å gjøre byens sentrum mer attraktivt. Men i hvilken grad føler innbyggere selv at flere boliger i sentrum vil skape mer liv?

Prosesen med å satse på byleiligheter er som nevnt allerede godt i gang i Drammen. Og effekter kan allerede synes. Kristian Hoff-Andersen, medlem av Drammen Natur og Ungdom, mener den vedtatte opprustningen av sentrum medfører at disse områdene har blitt mer attraktive tilholdssteder: "Jeg merker det er mye mer liv i sentrum nå enn det var før. Alle liker byen bedre". Han mener den økte trivselsfaktoren gjør det mer aktuelt for unge mennesker å komme tilbake etter endte studier: "Før så flyttet folk vekk når de var ferdig med skolen, men nå vil de fleste bli". Den samme effekten påpeker Kjetil Ruud, sekretær i Indre Dalen vel i Konnerud bydel, og illustrerer dette ved å vise til at nesten hele guttelaget han spilte på i fotball nå er tilbake etter flere års geografisk separasjon og spiller oldboys fotball sammen. Venner som tidligere flyttet ut har kommet tilbake:

"Jeg tror det skyldes det som skjer i Drammen. Det har blitt koseligere. Det har blitt større tilbud. Det har blitt bedre å bo her rett og slett. (...) Jeg tror at hele den 'driven' som er i byen, når folk får fokus på at nå skal denne byen bli bra, når folk tror på det, så blir folk også værende. Jeg tror dette er gjennomgående."

Veksten i sentrumsboliger karakteriserer Ruud som ”*veldig bra*” ettersom dette medfører flere mennesker i sentrum:

”Og det har veldig mye å si, for da får du kanskje en del småbutikker igjen, og du får tilbud og et kaféliv og et torgliv som er i ferd med å bli bra. Det var jo helt fraværende i mange år.”

Hans-Petter Tonum vektlegger også den nye oppblomstringen i næringslivet som har preget sentrum, og som han mener vil fortsette å gjøre det i takt med fortettingen: ”*Nå er det jo restauranter rundt hele torget, og det var ikke sånn for noen år siden*”. Tonum antyder at fremveksten av nytt næringsliv i sentrum, mer rettet mot enkeltindividers konsum, er et vesentlig bidrag til å fremme innbyggers trivsel i kommunen. Han mener at etterhvert som trafikkmønsteret endrer seg i sentrum, vil nye former for næringsvirksomhet legge grunnlaget for ytterligere liv i sentrumsområdene.

Næringslivet vil uansett måtte stå overfor utfordringer i årene som kommer som følge av den konkrete fysiske endringen av sentrumsområdene og deres karakteristika. Tradisjonelt har som nevnt industrivirksomhet dominert langs elva i Drammen, men nå er dette bildet i ferd med å endres. Som representant for Næringslivsforeningen, er Tonum tilfreds med at industrien flyttes bort fra sentrum. Prosessen er nødvendig, hevder han, dersom man skal kunne fremme et kompetansebasert næringsliv i Drammen som kan tiltrekke seg nye og variert befolkningsgrupper. En fortettingspolitikk med vekt på en kompakt byutvikling kan legge til rette for økt clustervirksomhet, og økonomiske fordeler ved samlokalisering. Dette vil være vanskeligere å få til når bebyggelsen spres utover, hevder han. Med andre ord synes hvordan miljøpolitikk og næringsliv gjennom fortetting går hånd i hånd.

5.4 Å bo tett

Tidligere følelse av utrygghet kan være en årsak til at Drammen i dag oppfattes som et triveligere sted å bo. Men den planlagte ytterligere fortettingen kan medføre sosiale utfordringer som følge av at flere innbyggere lever tettere innpå hverandre. Nils Einar Stablum bor selv i et tettbebygde område, i Fjellhagen borettslag i Austad/Fjell bydel preget av høy og tett blokkbebyggelse. Han påpeker at det både positive og negative sider ved det å bo tett:

”Det er følt få styrker ved å bo på denne måten her. Teknisk sett er det en veldig grei måte å stable leiligheter oppå hverandre på. Og ser du miljømessig, så er det veldig praktisk å ha folk samlet for å utføre tjenester. Og det er jo også veldig praktisk infrastrukturmessig. Du samler folk et sted. Det er den praktiske delen. Det upraktiske er at når du bor tettere her oppe enn du bor i Singapore, så er du nødt til å skape dine egne grenser, og du isolerer deg mye mer jo tettere du bor. Sosialt sett er det en diger utfordring.”

Uttalelsen illustrerer oppfatning til én innbygger i et tettbebygd område, og kan naturligvis ikke brukes til å si noe generelt ved de sosiale konsekvensene av en fortettingsprosess i Drammens sentrumsområder. Det er tvilsomt om Drammen sentrum noen gang vil preges av blokkbebyggelse lik den på Fjell. Likevel egner Stablums holdninger seg til å belyse et aspekt som det bør tas hensyn til ved fortetting. I kommuneplanen påpekes ingen potensielt negative konsekvenser ved befolkningsvekst i sentrum. Men enkelte forskere har påpekt at en kompakt byutvikling kan medføre større ulemper i forhold til stress, intimitet og personlig behovsoppfyllelse, dersom man i planleggingen ikke er sensitiv overfor disse spørsmålene (Smyth 1996).

Knight (1996) mener en kompakt byutviklings suksess avhenger av befolkningens holdninger og responser. Det er interessant å registrere at det i nettundersøkelsen er respondenter fra de sentrumsnære bydelene som er mest positive til befolkningsvekst i sentrum. Disse menneskene kan man si har valgt å bo tett i utgangspunktet, men de vil også måtte takle videre befolkningsvekst og utfordringene det vil kunne medføre. Til tross for Knights påstand er det likevel ingen automatikk i at Drammens kompakte byutvikling kan karakteriseres som vellykket på bakgrunn av respondentenes svar. Dette vil avhenge av hvilke konsekvenser fortettingen vil gi når den er gjennomført. Knight ser dessuten få opplagte grunner til at eksisterende beboere skal ønske fortetting. Han mener at et slikt ønske vil være basert på en tro på at flere mennesker gir flere tilbud, en effekt han betegner som lite sannsynlig (Knight 1996). De tidligere siterte uttalelsene fra både Kjetil Ruud og Hans-Petter Tonum kan tyde på at det har blitt mer liv og et utvidet tilbud i sentrum. Knight vil trolig mene at denne effekten skyldes andre faktorer enn fortetting, blant annet den generelle økonomiske utviklingen, og i Drammen muligens også transportutviklingen.

5.5 Sentrum vs. periferi

Den positive holdningen blant annet Ruud og Tonum ga uttrykk for når det gjelder utbygging av byleiligheter, avspeiles hos mange av respondentene i nettundersøkelsen. Av de som besvarte spørsmålet om hva de synes om at hoveddelen av boligbehovet i kommunen de neste ti årene dekkes gjennom utvikling av byleiligheter i sentrum, var 49,1 % positive. 23,7 % var negative. Norsk Gallups (2000) undersøkelse viste at 60 % av respondentene mente det bør satses på boligbygging i sentrum. Forskjellen mellom resultatene i disse to undersøkelsene kan skyldes spørsmålsstillingen. Denne oppgavens nettundersøkelse knyttet byggingen av byleiligheter til boligbehovet i kommunen generelt, mens Norsk Gallups spørsmål kun spurte om synes på boligbygging i sentrum og ikke knyttet dette til spørsmålet om å dekke et boligbehov i kommunen som helhet. Nettundersøkelsens formulering utvider spørsmålet til å omhandle geografiske satsingsområder og forholdet mellom bydelene.

Et flertall av respondentene støtter tilsynelatende Drammen kommunes satsing på boliger i sentrum. Men som nevnt avslører dataene visse geografiske ulikheter i forhold til besvarelsen. Det ser ut til at skepsisen er større i bydelene som ligger lengst unna sentrumsområdene, og størst i Skoger. Skoger er den minste bydelen i kommunen målt ut fra befolkningstetthet (se tabell 2), og kjennetegnes av store jordbruks- og skogsområder. I kommuneplanen er det bare planlagt 60 nye boliger i Skoger fram mot 2014. Dette medfører en relativt mindre boligvekst i Skoger enn i sentrumsbydelen. Skepsisen kan derfor skyldes en frykt for at en sentrumsfokuseret utvikling rammer de perifere bydelene.

Hans-Petter Tonum i Drammens Næringslivsforening mener dette ikke vil skje. Han er svært positiv til den planlagte sentrumsutviklingen, og mener denne vil gagne alle bydeler:

”Jeg tror ikke de [perifere bydelene] vil lide under den sentrumsutviklingen som skjer i Drammen sentrum. For jeg tror de har mer glede av det tilbudet som kommer i Drammen sentrum, at de vil benytte seg av det. For hvis man skulle smurt tynt utover og i stedet for å ruste opp sentrum veldig, hadde rustet litt opp alle steder, da blir det heller sånn vedlikehold pluss, så det blir verken fugl eller fisk.”

Troen på en ”trickle-down effekt” hvor satsingen på sentrum vil gagne kommunen som helhet, er her dominerende. Tonum ser utviklingen ut fra ståstedet som representant for næringslivet, og for denne gruppen vil både en opprustning av sentrum og en konsentrasjon av tilbud kunne ha økonomiske fordeler. Ved siden av de omtalte fordelene ved å samlokalisere

virksomhet, vil flere folk i sentrum kan bety flere kunder for det salgsrettede næringslivet i sentrum.

Borettslagsleder Nils Einar Stablum i bydelen Austad/Fjell, frykter heller ikke for bydelenes framtid på bakgrunn av sentrumssatsingen. Som Tonum synes han det er positivt at det satses på én plan med bestemte mål, men peker på at midlene til bydelene er redusert de senere årene. Dette kan ha flere årsaker, som går utover denne oppgavens tema, men i forhold til den fysiske byutviklingen og opprustningen av sentrum, sier Stablum: *”tror jeg ikke [innbyggerne på Austad/Fjell] har lidd noe under den”*. Stablum ser i stedet Austad/Fjell som en egen organisme, og stolthet og hans posisjon som borettslagsleder må forstås som avgjørende for hans uttalelser om hans egen bydel. Han mener videre at utviklingen av sentrum ikke henger direkte sammen med trivselen til innbyggerne på Fjell: *”Vi klarer oss sjøl vi”*.

Det er interessant å registrere ulikhetene i argumentasjonen mellom Tonum og Stablum, til tross for at konklusjonen, at sentrumsutviklingen ikke rammer bydelene negativt, er lik. Mens Tonum har tiltro til positive ringvirkninger som følge av sentrumsutviklingen, begrunner Stablum sitt syn med en tro på bydelens evne til selv å oppfylle sine egne behov. Han vektlegger med andre ord hans bydels innsats framfor kommunens planlegging som årsak til at Austad/Fjell kommer godt ut av utviklingen. Fjell er på dette området muligens privilegert ettersom bydelen, i motsetning til Skoger, rommer en større befolkning. Samtidig er Austad/Fjell i stor grad avhengig av sentrumsområdene for å få dekket sine tjenestebehov. Det er lite næringsvirksomhet i denne bydelen. Beboere i denne bydelen vil derfor kunne nyte godt av et utvidet tilbud i sentrum. Beboere i Skoger har derimot en lenger vei til sentrum, og vil ikke nødvendigvis velge å reise til sentrum for å få utført sine tjenester. Den fysiske nærheten til sentrum kan på denne måten bidra til å påvirke opplevelsen av og holdningene til sentrumsutviklingen.

Kjetil Ruud bor på Konnerud, også en bydel som ligger utenfor sentrumsområdet i Drammen (se figur 1). Han illustrerer hvordan sentrumsutviklingen kan medføre ulemper for de perifere bydelene, mens store deler av befolkningen kan være positive. Ruud mener effektene for bydelen utenfor sentrum vil variere:

”Jeg tror Skoger kan få problemer som følge av dette her [sentrumsutviklingen]. Jeg har selv bodd der i flere år. Og de har jo aldri vært prioritert på noen verdens ting, enten det heter skole eller idrett eller forretningsliv eller noen ting, mens Konnerud er blitt så stort, og har så mye allerede. (...) Men det er helt klart at det nødvendigvis vil

gå utover noe. De [Drammen kommune] har jo ikke mer penger enn de hadde tidligere. Så, det er klart, jeg tror nok enkelte bydeler vil merke det, men jeg tror at alle i sum vil ha utbytte av at det gjøres den satsingen.”

Ruud peker på poenget som også Stablum tok opp; graden av ”selvforsyning” i bydelene. Konnerud har i større grad enn Skoger et etablert tjenestetilbud som dekker behovene til innbyggerne i vesentlig grad. I tillegg skal sentervirksomheten i denne bydelen ifølge kommuneplanen utvides.

Hvilke effekter sentrumsutviklingen får på de perifere bydelene vil også avhenge av den kommunale fordelingen av økonomiske midler. Det som kan gjøre balansen mellom sentrum og periferi i Drammen utfordrende er nettopp at det eksisterer et skille mellom sentrum og periferi. Et fysisk skille. Konnerud er på mange måter en liten by i seg selv og kan forstås som et særtilfelle, men områdene i den sørlige delen av kommunen, som Skoger, er topografisk sett atskilt fra sentrum, og vil på den måten i liten grad berøres direkte av den fysiske utviklingen av sentrumsområdene. På denne måten kan sentrumsutviklingen forstås å være mer rettet mot Drammen *sentrum* framfor Drammen *kommune* som helhet, noe som og kan illustrere den varierende tilfredsheten med sentrumssatsingen. Konnerud med sitt forholdsvis høye befolkningstall (se tabell 1) og sine ”byfunksjoner” vil sannsynligvis være mindre sårbare enn den minste bydelen Skoger.

5.6 Før og nå – nye uttrykk gir nye inntrykk

Mange av argumentene til informantene er basert på sammenligninger av dagens tilstand med hvordan ting var før. I Drammen var tilsynelatende ikke ”alt mye bedre under krigen”, som det heter i ordtaket. Sentrumsområdene har lenge vært preget av stor trafikkbelastning og tung industrivirksomhet. Dette har lagt grunnlaget for en stigmatiseringsprosess som har påvirket synet på Drammen både innad i kommunen og blant mennesker som ikke bor i Drammen. Resultatene av nettundersøkelsen utført i samarbeid med Drammens Tidendes nettavis, viste at respondentene trives i sin kommune. Over 80 % svarte positivt på spørsmålet om de trives i Drammen. Dette vakte oppsikt, ikke bare i Drammens Tidende, som ved siden av forsideoppslag og helside inne i avisen ved presentasjonen av resultatene 10. mai 2004 (DT 2004), fulgte opp i lederen to dager senere og kommenterte det ”overraskende” faktum at drammensere trives i sin by. Aftenposten tok også opp resultatene i sitt morgenummer 11. mai 2004, og startet notisen med spørsmålet: ”Er Drammen undervurdert?” (2004: 19).

Jeg nevner disse hendelsene for å illustrere hvor overrasket mange var over at innbyggere i Drammen kunne trives. I mange år hadde byen et negativt stempel på seg, noe som kan synes å sitte igjen hos deler av befolkningen. Dette negative stempelet behøver ikke innebære at Drammen har vært verre enn noen annen by, men som Parfect og Power (1997) påpeker utvikler slike større stigmatiseringsprosesser seg som onde sirkler, og innehar en selvforsterkende effekt. I denne forbindelse mener de to at særlig media og pressen er den avgjørende faktoren. I det kritikk av byen og byutviklingen når ut i det offentlige rom, opptas det lett som vedtatte sannheter blant større deler av befolkningen. Uten å si at kritikken mot Drammen og kommunens byutvikling har vært uberettiget, kan dette bidra til å forklare hvordan også innbyggerne selv har vært kritiske til sin hjemkommune.

For å forstå uttalelsene og holdningene til arealbrukspolitikken i Drammen er det viktig å ha dette i bakhodet. Kjetil Ruud anvender historie til å belegge sin positive holdning til den nye sentrumsutviklingen:

”Når du har bodd i Drammen i så mange år som jeg har gjort, så vet du hvordan Drammen så ut. Og det var ikke ufortjent at Drammen hadde det ryktet det hadde som en veldig stygg by. Altså, hvis vi ser bort ifra fleipingen om Drammen, da, men rene beskrivelser, så var byen stygg. Og det var sant. De siste 10-15 åra har dette bedra seg veldig. Det som bygges nå er stort sett pent.”

Som hos Habermas (1984), trekkes estetikk frem som et sentralt element i opplevelsen av omgivelsene. Og det kan vi spore også hos Nils Einar Stablum:

”Byen har blitt penere. Det er et veldig viktig trekk. Estetisk har byen blitt veldig mye penere. Vi har fått en opprustning av sentrum.”

Estetikken og ”det pene” måles ut fra en historisk akse hvor det sammenlignes med tidligere tider. I begrenset grad er kommunens administrasjon alene ansvarlig for en slik utvikling, men informantenes behov for å distansere seg fra det historiske Drammen i forhold til spørsmålet om estetikk belyser deres holdninger til kommunens politikk i dag.

5.7 Miljøbyen Drammen

Den historiske stigmatisering av Drammen har for mange skapt et negativt inntrykk av kommunen. Som nevnt i analysen av Drammen kommunes planer, er det tydelig at kommunen ønsker å gi Drammen et nytt "image", og endre det jeg omtalte som Drammens *identitet*. Ønsket om å bli "en ledende miljøby" gir i seg selv ingen utslag på byens fysiske utseende. Men det kan likevel fungere som et diskursivt virkemiddel til å søke støtte rundt de fysiske tiltak som knyttes til oppnåelsen av et slikt mål.

Gjennom ulike aktiviteter og en bevisst allmenn opplysning om at Drammen er inne i en spesiell utvikling, kan kommunen bidra til at innbyggere opplever effekter av arealpolitikken selv før store deler av den er praktisert, og ikke minst at de stiller seg mer positive til prosessene. Intervjuene avdekker at informantene er opptatt av hva andre synes om Drammen:

"Altså, nå ser folk mer positivt på Drammen. Og de som bor her er mer stolte av byen sin. Vi er ikke lenger en harry-by." (Hoff-Andersen, intervju 2004).

"Vi begynner å få litt fokus utenfor Drammen. Det er en ny giv med alt som skjer her." (Hänninen, intervju 2004).

"For meg så er det ikke veldig viktig. Det viktigste for meg er at jeg trives her og at de jeg setter pris på fortsatt blir boende her. Men for Drammen som by tror jeg det er viktig at synet utenfra endres. (...) For da får du fokus på Drammen som gjør at også andre folk kommer hit fordi de skal se på noe eller oppleve noe, og da ser dem jo hvor fint det faktisk har blitt. Og jeg tror det er veldig positivt for byen å få et sånt rykte. (...) Det følelsesmessige, det er nok veldig individuelt om folk bryr seg om at andre synes at Drammen er en stygg by, men jeg tror det vil få veldig gode effekter på de som bor her." (Ruud, intervju 2004).

"Nå er det blitt sånn, nå er det ikke 'Veikrysset Drammen' lenger, nå er det mer sånn 'Look to Drammen!'. 'Hva er det Drammen har fått til, a?'. 'Hva er det som har skjedd i Drammen?'. Og de [Drammen kommune] har vært veldig bevisste på den miljøsatsingen som bærebjelke i den byutviklingen. Med god erfaring." (Tonum, intervju 2004).

Tilsynelatende eksisterer det en optimisme i forhold til at ”noe skjer” i Drammen. Og dette viser seg også i innbyggers syn på at Drammen kommune søker å bli ”en ledende miljøby”. 71,4 % av de som besvarte spørsmålet i nettundersøkelsen om hva de synes om Drammen kommunes visjon om å være en ledende miljøby innen 2011, svarte positivt. 9,3 % var negative. I tolkningen av dette resultatet kan informantenes uttalelser fungere som gode indikatorer. Å fremstå som en ”miljøby” vil for mange være en kraftig forbedring i forhold til å fremstå som et ”veikryss”. Men kanskje er det heller ikke viktig hva som blir Drammens kjennetegn, bare fortidens negative omtale og ”image” forsvinner.

Resultatene fra nettundersøkelsen sier ikke noe om hvorvidt respondentene tror kommunen vil bli en ”miljøby”. Effektene er som tidligere nevnt ikke i fokus i denne oppgaven, men Nils Einar Stablums uttalelse kan belyse det faktum at til tross for den uttalte optimismen i forhold til endringene i Drammen, er det ikke nødvendigvis slik at Drammen allerede *er* en ”miljøby”:

”Altså, vi er ingen miljøby. Vi er den mest forurensa byen i Norge ved siden av Oslo. Det er de to eneste byene som har døgnkontinuerlig luftkontroll.”

6.0 Holdninger til transportutviklingen

Trafikk og transportutviklingen er et tema som i særlig grad har preget samfunnsdebatten i Drammen. De senere år har nye tunneler blitt bygget som gjør at mye av gjennomgangstrafikken i sentrum er redusert. Alle informantene viste et spesielt engasjement i forhold til spørsmålet om transport, og særlig i forhold til trafikkavviklingen i sentrum. ”*Når gjennomgangstrafikken er borte, blir det litt hyggeligere*”, mener Hans-Petter Tonum. Han påpeker at åpningen av tunnelene som førte større deler av trafikken bort fra sentrum var en ”*gledens dag*” for Drammen, som ble fulgt opp av en folkefest i sentrumsgatene. Laila Hänninen følger samme spor og mener trafikkomleggingen kan gjøre det lettere å skape liv i sentrum. Men hun påpeker at forholdet til bilen som ”*en hellig ku*” fortsatt henger igjen i store deler av befolkningen.

Som nevnt tidligere, har Drammen en høyere bilbruk enn de øvrige store byene i landet. Og privatbilisme kan knyttes til individuelle interesser i form av at reiser med bil i større grad enn kollektiv transport kan tilpasses personlige preferanser. Med bilen kan du reise når du vil, og så å si hvor du vil. Men hvordan oppleves det at muligheten til å reise hvor man

vil reduseres? Transportpolitikken som Drammen kommune har vedtatt, innebærer en reduksjon av biltrafikken i sentrum. I kommunen som helhet skal det satses mer på kollektive transportløsninger. Ved hjelp av virkemidler som fordrer økt kollektivbruk, skal transportutviklingen styres i miljøvennlig retning. Vil dette kunne gå på tvers av innbyggeres ønsker?

6.1 Bilene bort fra sentrum: oppvåkningen av en Kardemomme by

La meg dele opp spørsmålet noe. For det vil være ulike oppfatninger av ulike sider ved transportutviklingen i Drammen. Først; sentrum. Midlene for å nå målet om mindre biltrafikk i sentrum er flere, og varierer fra endrede parkeringsvedtekter til økt tilrettelegging for kollektive transportmidler framfor bilen. Virkemidlenes fellestrekk er at de søker å redusere tilgjengeligheten med bil i sentrum. Temaet transport viste seg å splitte respondentene i nettundersøkelsen. På spørsmålet ”Hva synes du om at fremkommeligheten med bil i sentrum reduseres?”, svarte 41,3 % at dette er positivt, hvorav 27,1 % mente det var svært positivt. 37,8 % var negative til at fremkommeligheten med bil i sentrum reduseres. Med andre ord; et lite flertall av de spurte var positiv til dette tiltaket. Men spørsmålet har, slik det er formulert, naturlige svakheter. Det sier ikke noe om hvilke andre prosesser eller tiltak som samtidig kan eller vil settes i verk. Flere ville kanskje svart positivt dersom de hadde fått forsikringer om at det eksisterer et alternativt transporttilbud som dekker deres ønsker.

Likevel gir dataene et bilde av respondentenes holdning til biltrafikk i sentrum. Og det er verdt å merke seg visse ulikheter mellom ulike deler av befolkningen i svaret på dette spørsmålet. For det første var flere kvinner enn menn positive til at fremkommeligheten med bil i sentrum reduseres. Hvorvidt dette skyldes ulike bilbruksvaner, eksisterer det ikke grunnlag for å si noe om, men det kan være en årsak. Videre er det særlig respondenter i de sentrumsnære bydelene, først og fremst Bragernes og Strømsø/Danvik, som svarer positivt på spørsmålet. Det er innbyggerne i disse bydelene som i størst grad vil merke i det daglige liv at biltrafikken reduseres. Det kan òg tyde på at innbyggere i de sentrumsnære bydelene føler det er for mye trafikk i disse områdene i dag. Samtidig har innbyggere i sentrum kortere til tilbud og tjenester. I tråd med teorier for en kompakt byutvikling, er det naturlig at disse personene vil ty til alternative fremkomstmidler i større grad enn de som bor i spredt bebyggelse ettersom nærhet og tilgjengelighet øker, både fordi kollektivtilbudet gjerne er bedre utbygget og avstandene er mindre.

Svarene fra nettundersøkelsen kan tyde på at det er noe uenighet om transportutviklingen i Drammen sentrum. Redusert tilgjengelighet med bil kan stride med målene om individuell behovsoppfyllelse. Blant informantene kommer det derimot ikke fram noen kritikk i forhold til tilgjengeligheten. Jeg spurte Kjetil Ruud som selv bor i bydelen hvor undersøkelsen viste størst motstand mot at framkommeligheten med bil i sentrum reduseres, Konnerud, om hva han følte om tilgjengeligheten med bil i sentrum:

”Det er dyrt. Fordi du må parkere og betale dyrt for det. Og fordi det er privateide parkeringsplasser. Det er få kommunale plasser. (...) Vanskelig å få parkert, men det er ikke noe vanskelig å komme seg til byen, selv om det er kø mellom tre og fem, så da tar det lang tid, da. Tilgjengeligheten er helt grei.”

Ruud fokuserer her på vanskeligheter ved å komme seg *til* byen, og det å få parkert. I forhold til å komme seg rundt i byen, ønsker han mindre tilrettelegging for biltrafikk: *”Jeg mener jo at vi i alt for mange år har prioritert vei og industri i denne byen, og mye av det er jo vanskelig å reversere”*. Ruud mener kommunen i større grad burde være kompromissløse i forhold til sin transportpolitikk og gjøre sentrum mer bilfritt. Han påpeker:

”Fortsatt så går det biltrafikk langs elva, Strandveien og i Engene. Når dem la om til toveistrafikk, så kunne dem like godt stengt Engene så hadde de spart veldig mye på det.”

Tilstedeværelsen av trafikk i sentrum til tross for tunnelutbygginger illustrerer at den foreløpige transportutviklingen har dreid seg om en *reduksjon* og ikke en total *fjerning* av biltrafikken i sentrum. For Kristian Hoff-Andersen og Natur og Ungdom er dette utilstrekkelig. Men effektene av det som allerede er gjort er gode, sier han: *”Det [åpningen av tunnelene] er kjempepositivt. Nå kan man jo gå overalt uten all støyen og trafikken”*. Han forsetter:

”Men det er likevel masse de [Drammen kommune] kan gjøre bedre. (...) Jeg synes de kan få bort all trafikken i sentrum. For da kan folk komme seg rundt på andre måter. Ved å ta buss eller gå eller sykle.”

Natur og Ungdom står for en transportpolitikk som legger økologiske hensyn til grunn. Og deres tiltak fokuserer mer på økologiske aspekter ved utviklingen enn det Drammen kommune med sin hovedsaklig sosiale vektlegging representerer. Hoff-Andersen erkjenner som sagt at det allerede eksisterer positive konsekvenser av transportutviklingen i kommunen selv om trafikken ikke er fjernet fra sentrumsområdene. Som innenfor temaet sentrumsutvikling, er det andres opplevelse av byen han anvender som begrunnelse for dette synet:

”Fra å bli sett på som en ’harryby’ med masse trafikk og biler, har Drammen nå nesten blitt som en ’Kardemomme by’. Og de som bor her tror jeg er mer stolte av byen sin.”

Nils Einar Stablum mener kommunens mål om å redusere biltrafikken i sentrum vil stoppes av manglende bevilgninger, noe han synes er negativt: *”Biltrafikken er jo ikke borte ennå før vi er ferdig med ’veipakka’, men nå blir det ikke mer Veipakke”*. Stablums frykt for en ufullstendig utbygging av Veipakke Drammen har i ettertid vist seg ubegrunnet ettersom det i juni 2004 ble vedtatt at Veipakke Drammen skal fullføres med støtte fra staten. Stablum mener at kommunens vedtatte transportutvikling uansett ikke er gjennomførbar ettersom det er for stor motstand blant befolkningen mot å fullføre et regulerende grep som å endre transportmønsteret i sentrum i ytterligere grad. Han peker blant annet på at antallet parkeringsplasser øker, noe som vil ramme kollektivtrafikken:

”Vi får flere og flere parkeringsplasser i sentrum, og alle klager på at det er for få parkeringsplasser i sentrum. (...) Dette hemmer igjen kollektivtrafikken. Kollektivtrafikken, hyppigheten på avganger har gått sterkt ned. (...) Vi har et kaotisk trafikksystem som betyr at du kan kjøre bil til alle steder i Drammen. Absolutt alle steder. Vi har da virkelig ei gågate, da. Antall: én. Det er det nærmeste vi kommer noen miljøtiltak.”

6.2 Kollektivsatsing

Ved siden av å redusere biltrafikken i sentrum, ønsker Drammen kommune å fremme bruken av kollektive transportmidler i kommunen. Opplevelsen av og holdningene til kommunens planer om redusert fremkommelighet med bil i sentrum, vil kunne påvirkes av satsingen på kollektivtransport. Dersom det blir vanskeligere å komme seg fram med bil i Drammen, er det

naturlig å tenke at innbyggerne behøver alternativer som fortsetter å dekke deres transportbehov.

Nils Einar Stablum påsto at kollektivtilbudet hadde blitt sterkt redusert de siste årene. Dersom dette har vært tilfelle, behøver det likevel ikke stride med kommunens ønske om å utbedre tilbudet innenfor nåværende kommuneplans gjeldende tidsperiode. I kommunens planer er det nettopp denne utviklingen de søker å motvirke (DK 2004a). I analysen av Drammens kommuneplan redegjorde jeg for hvordan kommunen vil styrke kollektivbruken og -tilbudet i kommunen. Det ble dessuten påpekt at transportpolitikken henger sammen med arealpolitikken. Med andre ord vil den kompakte byutviklingen Drammen kommune fremmer ha vesentlige implikasjoner i forhold til utøvelsen av transportpolitikken.

Byleilighetene som utvikles på Union Brygge illustrerer dette. Disse leilighetene ligger i umiddelbar nærhet til jernbane og buss og innenfor gangavstand til sentrum og dens tilbud og tjenester. Laila Hänninen mener dette reduserer behovet for bil blant de som flytter inn:

”Nærhet til kollektivtilbud er en klar styrke. (...) Utfordringen blir jo etter hvert da hvordan dette med parkering kommer til å løse seg når det blir 3 000 mennesker som skal vrimle rundt her. Så jeg tror nok at flere og flere kommer til å bruke offentlig kommunikasjon. Vi har sagt det sånn at vi ikke skal bygge parkeringshus nå til næring. Vi bruker arealene vi har og så ser vi hva behovet blir. Vi har parkeringskjeller selvfølgelig for boligene. Men siden kollektivtilbudet er så bra, trenger vi ikke legge like mye til rette for bilbruk, som vi kanskje måtte ellers.”

Hänninens uttalelse tyder på at hun synes det er positivt at det ikke tilrettelegges for bilbruk i sentrum, og hun impliserer at kollektivtilbudet er en vesentlig attraksjonsfaktor ved boligene på Union Brygge. Men det er ingen garanti for at kollektivbruken vil øke som følge av slik sentrumsutvikling i tilknytning til kollektive knutepunkt. Det er vesentlig å minnes at transportpolitikken i Drammen, med prosjektet Veipakke Drammen i spissen, som søker å føre trafikken utenfor sentrum, også er et tiltak for å gjøre det enklere for bilistene å komme seg gjennom og rundt Drammen. Man søker en smidigere trafikkavvikling. Innbyggere som jobber utenfor Drammen vil kunne finne det enklere å komme seg fram med bil etter utbedringene av veinettet. Spørsmålet er da om veiprosjekter som Veipakke Drammen oppnår resultater i forhold til å redusere trafikken og eventuelt fremme kollektivbruken. Dette er tvilsomt og heller ikke hovedintensjonen. Hovedintensjonen i Drammen har vært å utbedre

veitilbudet gjennom sentrum og samtidig redusere biltrafikken i sentrumsområdene. Til tross for at kommuneplanen har det som mål, viser den til få tiltak som kan sies å redusere biltrafikken i kommunen som helhet.

Når det gjelder Union Brygge, så kan det i lys av teorier for kompakt byutvikling hevdes at ettersom innbygges (altså de som flytter inn på Union Brygge) reiseavstander reduseres, reduseres også bilbruken og følgelig energibruken tilknyttet transport. Effektene av byleiligheter i forhold til økt kollektivbruk vil derfor høyst sannsynlig kunne begrenses til beboere i byleilighetene. Dette henger sammen med den reduserte avstanden disse husstandene har til kollektivtilbud, og til eventuelle arbeidsplasser og tjenestetilbud. Det er tvilsomt om kommunen som helhet vil merke en reduksjon i trafikken som følge av sentrumssatsingen, men for innbyggere som bor i sentrumsnære områder vil tilgjengeligheten og tilgangen til kollektive transportmidler oppleves som et tilbud som kan dekke deres transportbehov.

Kommuneplanens mål om økt satsing på kollektive transportmidler tas godt imot blant respondentene i nettundersøkelsen. Hele 60,6 % svarte positivt på spørsmålet om hva de synes om at det tilrettelegges mer for kollektivtrafikk framfor personbiltrafikk. Spørsmålsstillingen setter de to transportformene opp mot hverandre, og illustrerer derfor ikke hvor mange som er positive til kollektivtransport i seg selv (et tall som kunne tenkes å være høyere ved en annen formulering), men heller hvor mange som ønsker en *prioritering* av kollektive transportmidler versus privatbilisme. Dette spørsmålet viste få ulikheter mellom bydelene. Resultatet kan tyde på at innbyggere føler satsingen på kollektivtrafikk har vært mangelfull, og at en forbedring på dette området er ønskelig. Kristian Hoff-Andersen er selv av den oppfatning, og antyder at individer er økonomisk nyttemaksimerende:

”Den [kollektivsatsingen] synes jeg er altfor dårlig. Det burde vært mange flere avganger, og mange flere som bruker buss eller tog hver dag til og fra jobb. Det er for mange som bruker bilen. (...) For å få flere til å ta kollektiv burde prisene vært lavere. Det er i og for seg greit å betale 20 kroner for en reise, men det kunne vært billigere også.”

Kjetil Ruud er ikke like kritisk, og mener det allerede er utarbeidet et godt tilbud. Han mener å registrere en motsatt effekt enn den Nils Einar Stablum erfarte i forhold til antall reisende. Ruud:

”For de aller fleste så er kollektivmulighetene gode. Du kan si, vi bor jo veldig usentralt, sånn at der går ikke bussen veldig ofte. Men for de aller fleste på Konnerud, så går det buss hvert kvarter. Og noe særlig mer enn det er det vel ingen som trenger. Det er jo ikke så mange år siden det gikk hver halvtime, og jeg husker godt at det gikk hver time. Så det har blitt utrolig mye bedre. Det har blitt relativt sett rimeligere. Så jeg synes det er veldig bra. Jeg savner kanskje litt mer tilbud seint på kvelden. Så man også kan ta buss etter 23 om kvelden. Hadde det gått én til to busser til hadde det vært ålreit. Men ellers har det blitt veldig bra, altså. Det har jo vært en stor økning i antall reisende med kollektivtrafikk i Drammen de siste åra. Det er jo først og fremst fordi det har blitt oftere og det har blitt relativt billigere.”

Ulikhetene i argumenter og syn på kollektivtilbudet kan i mange tilfeller tilskrives ulikhetene i livssituasjon, og illustrerer hvordan varierende sosiale faktorer påvirker innbyggers holdninger og adferd. Innbyggere kan i enkelte faser av livet ha ulike transportbehov og dermed søke ulike transportmidler. Svarene fra nettundersøkelsen viser likevel at mange er opptatt av at det bør satses mer på kollektivtrafikk i kommunen. Og til tross for at hvert femte svar var negativt, synes kommuneplanens vedtak om økt kollektivsatsing å være i tråd med respondentenes ønsker på dette området.

7.0 Holdninger til utviklingen av Drammen havn

Den tredje sentrale prosessen i Drammen kommunes arealbrukspolitikk, er videreutviklingen av Drammen havn. Havnevirksomheten preger bybildet i øst der den er lokalisert mellom Drammen sentrum og Drammensfjorden. Et flertall av respondentene i nettundersøkelsen, nærmere bestemt 52,0 %, svarte positivt på spørsmålet om hva de synes om at industrivirksomheten på Drammen havn økes. Dette gjør de til tross for at havneområdet utgjør svært attraktive arealer i forhold til utviklingen av både boliger og grøntområder. Intervjuene med informantene kan bidra til å belyse hvorfor innbyggere tilsynelatende er vennligstilte til at arealene fortsatt benyttes til industrivirksomhet.

7.1 Drammen havn og identitet

Det har vært forslag om å omregulere deler av havneområdene og anvende dem til andre formål, deriblant boliger og næringsliv rettet mot privatkonsum (Drammen havn 2002). Men

kommuneplanen slår fast at det skal satses på utvidet industrivirksomhet (DK 2003a). Nils Einar Stablum er glad for dette:

”Det høres veldig fornuftig ut. Jeg har sagt at når det står en ´Rimi, Rema, Aca´ på den gamle tollbua, da flytter jeg. Da har vi gitt den siste skansen. (...) Havna er identitetsskapende. Altså, Drammen har jo oppstått på basis av tre ting: en tømmerstokk ned elva, del to inn i fabrikkene, lage papir, ut av den og ned til havna, og del tre ut fra havna. Tømmer, papir, skipsfart. (...) Nei, så havna må bevares.”

Stablum forsvarer havna ut fra dens posisjon i Drammens historie. I dag er derimot papirfabrikkene langs elva borte, og næringsvirksomheten i kommunen er endret. I større grad har havna nå en nasjonal funksjon og ikke lenger bare en regional og en lokal. For Stablum har havna derimot en funksjon som *symbol*. Et symbol på at Drammen er og alltid har vært en industriby.

Havna er noe de fleste i Drammen forholder seg til på en eller annen måte. Den utgjør en merkbar del av det fysiske bybildet og vil for mange på den måten utgjøre et kjennetegn ved Drammen som by. Kjetil Ruud ser derimot ikke like positivt på havnevirksomheten, og begrunner dette delvis ut fra estetiske hensyn. Han ser potensielt andre bruksområder for disse arealene:

”Det er jo ikke pent. Drammen havn er jo et sted som har muligheter. (...) Men jeg trur vel at det er vanskelig å få gjort om på byen sånn som den er i dag, fordi egentlig, da skulle du lagt ned havna, da. I hvert fall området Holmen. Det er jo forferdelig stygt. Du har gamle, høye industribygg i blikk og plast og mur. Og du har gamle jernbanespor med rester etter alt mulig. Du har tusenvis av biler som står der og du har sånn rein industri. Og det er jo det folk ser da når dem kjører motorveibrua. Det er klart det er ikke pent det. (...) Jeg tror vel hvis Holmen hadde ligget urørt, så hadde det blitt en perle, men sånn som det er i dag så er det ikke pent.”

Ulikhetene i syn mellom Stablum og Ruud kan knyttes til oppfattelsen av Drammen som by. Eller opplevelsen av hva som er Drammens identitet, om man vil. For Stablum er og blir Drammen en industriby, og da er det opplagt at byen burde verne om sin industrivirksomhet. For Ruud vektlegges det estetiske mer, han mener at havna ikke er ”pen”. Stablum og Ruud er ikke bare representanter av to ulike interessegrupper, de representerer også to ulike generasjoner, hvor førstnevnte i større grad har vokst opp med Drammen som en

industriby, mens sistnevnte er av en yngre generasjon og har vokst opp etter papirindustriens glanstid i Drammen. Informantenes ulike bakgrunn kan bidra til å forklare noe av deres divergerende syn med hensyn til utviklingen av havna, hvor Stablum ser på havna som en kontinuitetsbærer av tradisjoner og historisk viktige elementer i kommunen, mens Ruud søker endringer og nye anvendelser av de attraktive havneområdene. Ulikhetene illustrerer hvordan individers opplevelse sted og steders identitet kan tilskrives blant annet ulike sosiale bakgrunner, slik Rose (1995) og Healey (1997) påpeker. Basert på en konstruktivistisk forståelse av sted vil de to informantene danne hvert sitt bilde av de fysiske omgivelsene, og disse vil være resultat av egne erfaringer samt et mangfold av faktorer av blant annet sosiokulturell, økonomisk og psykologisk art.

Ruud påpeker at Drammen havn illustrerer et dilemma ved planleggingen i Drammen:

”Det er kanskje et av Drammens største problemer bestandig, at du får hele tiden den balansegangen mellom det at vi vil ha det penere, samtidig så skal vi ha en by som det går an å både bo og jobbe i. Og det er ikke veldig lett. Når Drammen fra gammelt av har vært papirindustrihavn og slike ting og verftsbedrifter og sånn, så er ikke det nødvendigvis så pent. Så den balansen er nok veldig vanskelig. Og dem [Drammen kommune] må nok inngå kompromisser hele veien. Og du kan heller ikke satse alt på å få investeringer som skaper arbeidsplasser hvis ingen bor her fordi det er stygt.”

Drammen havn er ikke synlig fra verken der Ruud eller Stablum bor. Ei heller vil den daglige aktiviteten på havna kunne høres fra deres hjem. Derimot må innbyggere i *sentrumsområdene* i større grad forholde seg til havnevirksomheten i sin hverdag. Dette kan forklare hvorfor respondenter i Bragernes bydel er minst positive til at industrivirksomheten på Drammen havn økes. Her svarer 37,0 % negativt på spørsmålet. Havnevirksomheten kan ha belastende effekter på lokalmiljøet, som gjør at den til tross for sin historiske posisjon i bybildet i mindre grad er ønskelig i disse områdene. Respondenter som bor i umiddelbar nærhet til havneområdene kan påvirkes av den faktiske virksomheten i en slik grad at deres opplevelse av havna som et vesentlig symbol, som er verdt å bevare, svekkes. Symboleffekten kan synes å bli overskygget av de fysiske merkbare effektene av havnevirksomheten i en slik grad at flere stiller seg skeptiske til økt industrivirksomhet på Drammen havn. En slik effekt vil kunne erfares av flere mennesker dersom aktiviteten på havna øker. Med sin beliggenhet i nærheten av Drammen sentrum, kan det vise seg vanskelig å kombinere trivsel for innbyggerne i sentrum med økt aktivitet på havneområdene.

7.2 Videreutvikling av Drammen havn – en miljøvennlig utvikling?

Drammen kommune forsvarer utviklingen av industrivirksomheten på Drammen havn ut fra hensynet til, om ikke lokalmiljøet, så naturmiljøet som helhet. Samlokaliseringen av havnevirksomheter skal blant annet effektivisere godsavviklingen og redusere forurensende transport, sier Drammen kommune (DK 2003a, BFK 2003). Både Hans-Petter Tonum i Drammens Næringslivsforening og Kristian Hoff-Andersen i Natur og Ungdom har tro på positive miljøeffekter ved en videreutvikling av Drammen havn. Men deres argumenter er ulike. Tonum:

”Vi har en havn som gjør at varer kan komme inn til Norge og inn til regionen her på en litt mer miljøvennlig måte enn det de gjør i dag, og vi har andre områder som Oslo som ønsker å få en avlastning på en ganske miljøbelastende transport som de har, som ikke strengt tatt bør komme inn til Oslo. Det er ikke noe stort poeng at en container kommer inn til Oslo, blir lasta i Oslo, og blir kjørt på vei til Drammen og sprenger veinettet når en del av disse varene og tjenestene i denne regionen like gjerne kunne kommet direkte inn til regionen.”

Hoff-Andersen mener de positive miljøeffektene kan komme dersom Drammens havneområder utvides ved at industri flyttes fra andre deler av Drammen til havneområdene. Han er derimot skeptisk til om Drammen havn bør overta containertrafikk fra Oslo:

”Vi [Natur og Ungdom] synes det er ufornuftig at containerhavna bør flyttes til Drammen for da må alt fraktes tilbake til Oslo igjen med en gang det kommer. For mesteparten av varene skal jo dit allikevel. Det er lite miljøvennlig. Man bør holde containertrafikken i Oslo.”

Hoff-Andersen og Tonum er enig i at havna tilhører industrien. ”Det er en viktig del av tradisjonen til Drammen”, forklarer Hoff-Andersen. For næringslivets del ser Tonum større økonomiske fordeler av å samlokalisere industrivirksomheten, og som ved sentrumsutviklingen håper han at dette gir samlokaliseringsfordeler, eller såkalte ”clustereffekter”, for næringslivet: ”Vi er i ferd med å få utviklet en veldig spennende infrastruktur som også er veldig effektiv sånn logistikkmessig og transportøkonomisk.”

Tonums argument om ”clustereffekter” som resultat av den kommunalt vedtatte politikken er interessant. Tradisjonelt har næringsliv og markedsaktører ofte vært skeptiske til

slik ovenfra og ned planlegging, da dette kan legge (uønskede) føringer på den økonomiske utviklingen (Klosterman 1996). Gjennom kommunens bevisste satsing på industrivirksomheten på Drammen havn legges derimot forholdene til rette for en utvikling som, ifølge Tonum, ivaretar næringslivets grunnleggende interesser. Dersom dette er tilfelle, kan det tyde på at kommunen på dette området har klart å kombinere en arealpolitikk som fremmer deres langsiktige, kollektive mål, samtidig som den ivaretar individuelle interesser, i dette tilfellet næringslivets.

”Clustereffekter” eller ikke, resultatene fra nettundersøkelsen og uttalelsene fra informantene kan tyde på at mange aksepterer en industriutvikling på Drammen havn. En uttalelse fra en representant fra Drammen kommune (DK 2004a) kan illustrere hvorfor: *”Du kan si at vi, altså innbyggerne, har elva, og industrien har fått utløpet og fjorden.”*

8.0 Holdninger til vern av LNF-områder

Drammenselva fremstår som et sentralt fysisk element i det visuelle bildet av Drammen. Det gjør også skogsområdene som omkranser byen. Håndhevelsen av en markagrense har vist seg å være omstridt enkelte steder der dette har vært gjennomført ettersom den kan medføre økt press på eksisterende boligområder. I Drammen kommunes fremstilling av landbruks-, natur- og friluftsområdene framheves disse som ressurser for befolkningen, og vernet av områdene beskrives som en selvfølge. Men er et aktivt LNF-vern like ønskelig som kommunen hevder? Og, hvis så, er vernet tilstrekkelig i forhold til å sikre innbyggeres interesser?

8.1 Elva – den blå marka

”Vi har to forskjellige forhold til markagrensa i Drammen. Vi har marka oppi skauen, også har vi marka vår, det er elva.” (Stablum, intervju 2004).

Jeg har allerede vektlagt Drammensvassdragets posisjon i forhold til Drammens historie som en papirindustriby. Men som Nils Einar Stablum påpeker, fremstår elva også som et vesentlig naturelement i bybildet. Gjennom at den deler byen så å si i to, preger den byens fysiske utseende og er noe de fleste i Drammen på en eller annen måte dermed har et forhold til. Men gjennom mange år med industrivirksomhet har naturmiljøet i elva måtte tåle store belastninger, og var i følge Drammen kommune en av Norges mest forurensede elver på

1980-tallet (DK 2004a). Den dårlige vannkvaliteten i elva har vært en vesentlig bidragsyter til at nye byutviklingsprosesser ble iverksatt på 1990-tallet, etter krav fra Miljøverndepartementet (MD) og Statens Forurensningstilsyn (SFT). Fra kommunens side kom slagordet om å ”*ta elva tilbake*” til innbyggerne. Dagens LNF-vern omfatter blant annet prosessen med å utbedre elvas tilgjengelighet og anvendelighet. Og tiltakene de siste tiårene har ifølge Kristian Hoff-Andersen hjulpet:

”Før var elva så å si død. Den var kjempeskitten, og det biologiske mangfoldet var ødelagt. Nå har de rensa den og den er mye renere og vi ser at livet har kommet tilbake i elva.”

Økt tilgjengelighet (gjennom utviklingen av rekreasjonsområder) og attraktivitet (gjennom blant annet økologiske forbedringer) rundt elva kan være med på å endre innbyggers oppfatning av vannveien gjennom byen. Kjetil Ruuds uttalelser eksemplifiserer dette. Hans forhold til elva er først og fremst negativt, men han erkjenner hvilke positive egenskaper arealene rundt elva har dersom det tilrettelegges riktig:

”Elva gir byen unike muligheter bygningsmessig og til å anlegge parkanlegg og få det pent. Men elva har for det første vært forferdelig møkkete. Og det har aldri vært gjort noe langs elva før de senere åra. Det er jo industrien som har ligget mot elva. Så det har jo egentlig gitt Drammen en identitet på godt og vondt fordi at det har vært med på å skape egentlig det stygge bildet av Drammen. Samtidig har du en utrolig mulighet til å få det fint. Det ser du nå med Elveparken som ble bygd med alle gangveiene langs elva. Du kan jo jogge og sykle en 10-12 kilometer nå langs elva. Og det er sånn som er bra hvis dem [Drammen kommune] satser på det. (...) Men for meg, gjennom hele oppveksten, så har du gått over den brua hvor det alltid var kaldt og sett ned på det vannet som er møkkete og fælt.”

Hvilke tiltak anvender så Drammen kommune for å ”ta elva tilbake”? Drammen kommune satser på utarbeidelse av et turveisystem langs elvebredden på begge sider, og er gjennom den nevnte ”Elveparken” langs elvas nordlige bredd i gang med en slik prosess. Rekreasjonsområder langs elva kan bedre innbyggernes tilgang til elva, og gi en sterkere følelse av vassdraget som en del av byens ”image”. Et annet viktig tiltak er et jeg tidligere har vært inne på; utviklingen av byleiligheter langs elvas bredder. Og her er omgjøringen fra industriområder til boligområder igjen sentralt. Som Ruud påpekte opplevde han at det

tidligere var ”*industrien som har ligget mot elva*”. Dette har påvirket tilgjengeligheten. Union Brygge ligger lokalisert på Strømsø i et område tidligere preget av nettopp industrivirksomhet gjennom papirfabrikker inntil elva. Laila Hänninen bekrefter at nye boligprosjekter, særlig på de tidligere industritomtene, bidrar til å gjenopprette tilgangen for allmennheten til elva og at en økt turaktivitet langs kan merkes.

Men satsingen på byleiligheter trenger ikke nødvendigvis fremme elvas posisjon, mener Nils Einar Stablum. Han frykter at fortetningspolitikken vil kunne medføre økte byggehøyder og at elva blir mindre tilgjengelig:

”Når det gjelder elva er jeg bekymra. Vi kler elva inn. Det er helt klart. Foreløpig har vi klart å holde fireetasjeren [vedtatt maksimum byggehøyde], men snart kan det bygges opp til tretten etasjer ned til elva.”

Argumentet illustrerer hvordan fortetting opererer langs en balansegang hvor det er fare for en for stor tetthet rundt elva som kan virke mot sin hensikt om å øke tilgjengeligheten for allmennheten. Grenser for byggehøyde skal kunne motvirke en slik effekt, noe kommunen fram til nå har klart. Stablum følger derfor opp med å påpeke at han er tilfreds med den foreløpige utviklingen, men frykter hva en videre befolkningsvekst langs elva kan medføre:

”Elva er rein, elva er flott, elvebredden er sikra. Det har blitt vakkert rundt elvebredden de fleste steder, det er svært få byer i verden som kan måle seg med det som har skjedd her, altså. Det er jo så flott at det går ikke an. Men, jeg er redd for at vi får bruer, flere bruer over. Nå må de gjerne doble de som er der, men ikke lag bru for å få fram en bil, vær så snill, inne i en by. Det er tullete.”

8.2 Marka og rekreasjon

Et vesentlig argument for å verne en kommunes grøntområder er å sikre rekreasjonsmuligheter for innbyggerne. Dette er utviklingen av turarealer langs med elva et eksempel på. Også skogsområdene er viktige rekreasjonsområder. I nettundersøkelsen lød et av spørsmålene: ”*Hva synes du om at såkalte LNF-områder (landbruks-, natur- og friluftsområder) vernes mot utbygging?*”. 67,3 % svarte positivt på dette, hvorav 52,8 % var svært positive. På tvers av bydelene var resultatene forholdsvis like, men andelen respondenter som var positive var noe større i bydelen Konnerud. Denne bydelen ligger over

elvedalen og utenfor sentrumsområdene og er så å si omringet av det vi kan kalle kommunens markagrense.

Kjetil Ruud sier dette om hvorfor det er viktig med vern av LNF-områdene:

”Hvis man tar seg en tur til de ti mest kjente parkeringsplassene for utfart i marka i Drammen på en helt vanlig søndag nå i mai, så ser en jo hvor mye marka betyr for alle som bor her, for det er ’tjokka’ fullt. Hvis en skulle begynne å bygge innover utafor markagrensa også, så ville man ødelagt utrolig mye. For du har alt for mange muligheter. Du har jo vanvittig mengder med turalternativer. Du kan jo bo her i veldig mange år og aldri gå den samme ruta. Det tror jeg er noe folk setter veldig pris på.”

Han mener fortetningsmulighetene, både på Konnerud og i sentrum, er så store at det ikke er behov for å ta av skogsområder til boligformål. Dette kan være en årsak til at vern av LNF-områder i Drammen er tilsynelatende lite omstridt; det er ingen mangel på arealer til boligformål innenfor dagens byggegrenser. Det er sannsynlig at konflikten rundt denne type arealbruksspørsmål øker ved høyere tetthet og større mangel på ledige arealer.

Det faktum at det ikke er behov for å anvende skogsområdene til boligformål, som Nils Einar Stablum påpeker, gjør at vernet av disse områdene lettere sikres. Det er ikke stemning blant innbyggerne for å akseptere utbygging i marka:

”Når det gjelder marka i skauen og friluftsmiljø, tror jeg det kan bestå rimelig bra. Vi har vært rimelig flinke til å ta vare på den. (...) Folk reagerer på å ta av skauen. Det er ganske lett å få medhold i en utviklingsstopp i skauen. Det er vanskelig å ta av LNF-områder.”

LNF-vernet i Drammen er tilknyttet kommunens ønske om å praktisere en kompakt byutvikling. Effektene av et slikt vern vil ikke bare synes på LNF-områdene, men og i byen generelt. Ruud mener kommunen oppnår både å skape ”nytt liv i sentrum” og ”en penere by” ettersom nye bygninger utbygges. ”Noen større inngrep i marka når du har så svære sentrumsområder tilgjengelig, det synes jeg er tull.”. Kristian Hoff-Andersen fra Natur og Ungdom knytter også LNF-vernet til fortetting, og hans forsvar for fortetting er som tatt ut fra teorier for en kompakt byutvikling i faglitteraturen:

”Fortetting er bra miljøpolitikk. Fordi flere folk samles i sentrum, reduserer man reiseavstander og færre folk må bruke forurensende transportmidler. Så utnytter du

ressursene mer effektivt. Du kan nå flere mennesker med for eksempel fjernvarmeanlegg, og satse mer på alternative energiformer. Og samtidig så sparer man områder i marka så man ikke trenger å bygge boliger der. (...) Det er ingen grunn til å bygge i marka i Drammen i dag.”

Kommunens politikk for å verne marka forstås med andre ord som effektiv blant informantene, og den ivaretar områder som er viktige i forhold til innbyggers rekreasjonsmuligheter. En arealbrukspolitikk som ikke fremmer et aktivt vern av LNF-områdene vil på grunn av dette trolig møte stor motstand i befolkningen, blant annet fordi behovet per i dag for å anvende LNF-områder til bebyggelsesformål ikke synes å være der. I Norsk Gallups undersøkelse fra 2000 konkluderes det med at Drammens ”identitet” i vesentlig grad er ”forankret til Drammensmarka og de gode mulighetene for friluftsliv/naturliv” (Norsk Gallup 2000: 5). Rapporten fra Norsk Gallup gir ikke noe svar på hva de legger i begrepet *identitet*, men i forhold til definisjonen av begrepet i denne oppgaven, har identitet i denne sammenheng særlig med symbolfunksjoner og tilhørighet å gjøre. Marka har på samme måte som havna en symboleffekt i Drammen, og fremlegges som en del av byens uttrykk. Mange innbyggere har tilsynelatende en stolthetsfølelse i forhold til disse fysiske elementene som skaper en tilhørighet og et ønske om å bevare disse funksjonene.

LNF-vernet i Drammens kommuneplan fokuserer på elva og marka (skogsområdene). Verken informantene eller kommunen selv omtaler landbruksområdene. Dette kan skyldes at det ikke er noen debatt om hva man ønsker å gjøre med landbruksområdene. Det er ikke satt av områder til boligformål på arealer som i dag er regulert til jordbruk, og temaet virker lite aktuelt i Drammen i dag. Landbruksområdene vil ikke påvirkes i synlig grad av verken transport- eller sentrumsutviklingen og tilstanden for disse synes å bli *status quo* i forhold til hva som allerede er tilfelle. Likevel kan skepsisen i nettundersøkelsen fra respondenter i Skoger bydel angående satsingen på byleiligheter for å dekke kommunens boligbehov skyldes at man i denne bydelen, som rommer hoveddelen av landbruksområdene i kommunen, ønsker økt boligutbygging i nærmiljøet. Men dataene fra nettundersøkelsen gir lite grunnlag for en analyse av hvorvidt disse respondentene ønsker en omregulering av landbruksarealer til boligformål, og å antyde dette vil være lite annet enn spekulasjon.

Det kan være vanskelig å lese på papiret hvor sterkt LNF-vernet i praksis er. Men analysen av kommunens planer kan tyde på at LNF-vernet ikke alltid prioriteres. Dette gjelder for eksempel innbyggers tilgang til fjorden. Planene om utvikling av Drammen havn går foran ønsket om å øke tilgjengeligheten til friluftsområdene som fjorden utgjør. I

kommuneplanen fremmes et ønske om å opprette et grønt skille mot havneaktiviteten, slik at offentlighetens tilgang og arealenes attraktivitet opprettholdes. Men det er tvilsomt om dette er tilstrekkelig for å fremme innbyggernes kontakt med fjorden. Det er fare for at industriutviklingen på Drammen havn forsterker inntrykket av at fjorden tilhører industrien og elva tilhører innbyggerne, slik kommunens representant uttalte. Kjetil Ruud påpeker at ”fjorden” for drammensere i dag, ikke er utløpet av elva, men i stedet områder utenfor kommunens grenser (han nevner spesielt Hurumlandet). Det er gjerne hit innbyggere reiser dersom fjorden skal oppleves, sier Ruud:

”Jeg har aldri oppsøkt fjorden fra Drammen. Hvis Drammen hadde vært et naturlig utgangspunkt både for båtliv, bading og fiske så hadde det vært naturlig å kjøre til Holmenområdet [del av Drammen havn] og reist ut derfra. Men det er det ikke i dag.”

At ikke tilgjengeligheten til fjorden fra Drammen økes, kan tyde på at kommunen ikke makter å ivareta alle interesser på en gang, og sammenhengen mellom kommuneplanens mål og verdier slår sprekker. Samtidig må det vektlegges at motstanden mot utviklingen av Drammen havn synes forholdsvis liten. Dette kan som diskutert skyldes at havnevirksomheten ”alltid” har eksistert i Drammen, og medfører at innbyggerne ikke føler de mister tilgjengeligheten til fjorden ettersom de på sett og vis aldri har hatt den. Dette faktum kan belyse innbyggeres vektlegging av elva framfor fjorden. Til tross for Drammens beliggenhet innerst i en fjord, er det elva det fokuseres på i forhold til fritid og rekreasjon, både fra kommuneadministrasjonen og informantenes side. Og på det vis fremmer kommunen innbyggeres interesser gjennom å fokusere på utviklingen av områdene langs elva, samtidig som en av de historiske industripilarene i byen, virksomheten på Drammen havn, ivaretas, videreutvikles og spesialiseres.

9.0 Oppsummerende diskusjon: empiriske funn

Som beskrevet i oppgavens metodekapittel, kan ikke analysen av de kvalitative intervjuene benyttes til å si noe generelt om *alle* innbyggers interesser og holdninger. De kvalitative intervjuene har gitt en dybdeforståelse, og gjennom å være sensitiv til feilkildene i nettundersøkelsen, kan resultatene fra denne belyse holdninger blant et større antall respondenter. Dataene gir sammen en forståelse av ulike syn og argumenter som utgjør grunnlaget i forhold til drøftingen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken.

Dokumentanalysen plasserte Drammen kommunes vedtatte arealbrukspolitikk i et teoretisk perspektiv. Jeg redegjorde for hvordan denne politikken i Drammen kan sies å være til dels basert på miljødeterministiske prinsipper. Gjennom slike prinsipper ble det argumentert for at Drammen kommune søker å fremme en byutvikling og adferd som er økologisk sensitiv. Målet ved denne oppgaven har vært å belyse holdninger blant innbyggere, som alle har subjektive interesser, til arealbrukspolitikken i Drammen kommune; en politikk som er basert på oppnåelse av politiske mål rettet mot allmennhetens langsiktige interesser. Her vil jeg oppsummere min analyse.

Jeg knyttet arealbrukspolitikken i Drammen til fire hovedprosesser; *sentrumsutviklingen, transportutviklingen, utviklingen av Drammen havn, og vern av LNF-områder*. Ulike undersøkelser (se Norsk Gallup 2000, Asplan Viak 2001b), deriblant denne oppgavens nettundersøkelse, peker i retning av at drammensere trives godt i sin egen by. 80, 4 % svarte i nettundersøkelsen at de trives i Drammen. Trivsel kan forstås på mange måter, som blant annet Thorén, Guttu og Pløger (2000) viste i forhold til folks forståelse av "livskvalitet", og i seg selv trenger ikke dette resultatet å si noe om holdningene til arealbrukspolitikken. En bedre forståelse av synet på politikken i Drammen kommune oppnås ved analysen av holdninger til de fire nevnte prosessene.

9.1 Ja til sentrum

Som ledd i den kompakte byutviklingen Drammen kommune fremmer, har *sentrumsutviklingen* en sentral rolle. Forståelsen av denne prosessen må knyttes særlig til den samtidige transportutviklingen. Disse prosessene søker å tilrettelegge for blant annet økt befolkningsvekst og redusert biltrafikk i sentrum. Selv om disse byutviklingsprosessene kun er i startgropa, virker det som om informantene føler sentrumbildet allerede er endret. Det er først og fremst i forhold til trafikken merkbare endringer er erfart. Kommunens mål om å

skape mer liv i sentrum, noe de anser en konsekvens av sentrumssatsingen, er fanget opp av informantene, som allerede ser tegn til en slik effekt. I den grad sentrumsutviklingen kritiseres, forekommer dette på grunnlag av en frykt for at det vil forekomme en overdreven fortetting. Ettersom utviklingen av byleiligheter først de siste par årene har ”tatt av”, og få av prosjektene foreløpig er ferdigstilte, vil potensielle effekter av befolkningsveksten i liten grad kunne spores i dag. Innbyggerne må derfor forholde seg til en tanke om hvordan de *tror* det vil bli med flere mennesker i sentrum. Redusert biltrafikk kombinert med en endring i næringsvirksomheten i sentrum med blant annet økt kafé- og restaurantliv, har tilført disse områdene nye aspekter, og informantenes optimisme i forhold til sentrumsutviklingen vil være farget av den endringen som fram til nå har forekommet. De positive holdningene i forhold til sentrumssatsingen må tas med forbehold. Dersom det skulle vise seg negative effekter av økt befolkningsvekst i sentrum, vil dette kunne påvirke synet på hvorvidt en fortsatt fortetting er ønskelig. Dette illustrerer hvordan arealbrukspolitikken har en todelt funksjon; den setter rammene for den fysiske byutviklingen, og den fungerer som et diskursivt verktøy selv før planene er gjennomført.

Den diskursive funksjonen til Drammen kommunes arealbrukspolitikk innebærer at selv om lite foreløpig er gjort i forhold til gjennomføring av de langsiktige planene, så er allerede troen på at noe skjer spredd blant befolkningen. Arealbrukspolitikken blir på denne måte en aktør som påvirker det Røe, Eidheim og Schmidt (2002) kalte de kollektive oppfatninger om steder.

Optimismen i forhold til sentrumsutviklingen kan virke oppsiktsvekkende i forhold til en annen faktor. Større endringer i de fysiske omgivelsene møtes i mange tilfeller med motstand, til tross for at endringene har potensielle positive effekter for innbyggerne. Dette kan knyttes til det planleggingsteoretikere betegner som NIMBY-fenomenet. NIMBY står for ”Not In My Back Yard”, og representerer holdningen mange mennesker har til endringer i sine nære omgivelser (Creswell 2003, Parfect & Power 1997). Besvarelsene i nettundersøkelsen viser få tegn til en NIMBY-effekt blant respondentene i forhold til deres syn på de fysiske endringene i sentrum. Tvert imot er det respondenter i sentrumsbydelene som stiller seg mest positive til sentrumssatsingen. Med andre ord er det tegn til at det i disse områdene ønskes en endring av de fysiske omgivelsene. Men det kan argumenteres at NIMBY-fenomenet er en årsak til at naboer til havneområdene virker noe skeptiske til videreutvikling av industriområdene på Drammen havn, noe resultatene fra nettundersøkelsen kunne tyde på. En årsak til at NIMBY-effekten uansett virker å være liten i forhold til Drammens *sentrumsutvikling* synes, på bakgrunn av informantenes besvarelser og tidligere

holdningsundersøkelser, å være at mange ikke har vært tilfreds med tilstanden før. Sagt på en annen måte kan den forhenværende sentrumsutviklingen med stor gjennomgangstrafikk og industrivirksomhet ha bidratt til at mange ser på dagens vedtatte sentrumsutvikling som et skritt i riktig retning; som en ønsket endring av de fysiske omgivelsene.

9.2 Kollektive mål og individuelle interesser

I teorikapitlet hevdet jeg at en vanskelig oppgave i kommuneplanleggingen er å kombinere måloppnåelse av *kollektive* mål og *individuelle* interesser. Kommuneplaner legger føringer for utviklingen i en kommune, men samtidig, og gjennom dette, skal de forsøke å fremme innbyggers mulighet til å leve og handle slik de ønsker. Det er i tilfeller hvor kollektive og individuelle mål kolliderer at konflikter best kan synes i forhold arealbrukspolitikken i Drammen. Kommuneplanen legger til rette for en transportutvikling som er i tråd med målet om en økologisk sensitiv byutvikling og med strategier for en kompakt byutvikling. Dette innebærer at man søker å redusere omfanget av forurensende transportmidler. Fortetting og kompakt byutvikling er et indirekte virkemiddel. Samtidig fremmes mer direkte virkemidler som skal "tvinge" innbyggere til å anvende alternative fremkomstmidler framfor privatbilen. Når jeg sier "tvinge" menes da at kommunen anvender både fysiske og økonomiske tiltak for å fremme incentiver som får individer til å handle annerledes. De fysiske tiltakene kan synes gjennom at det er mindre fremkommelighet i sentrum ettersom veikapasiteten rett og slett blir redusert. De økonomiske tiltakene kan illustreres blant annet ved anvendelsen av parkeringsavgifter og ved utbedring av kollektivtilbudet. Effektene av slike tiltak er omdiskuterte, og det er også opplevelsen av disse.

Troen på at de fysiske omgivelsene er avgjørende for individers adferd, kan knyttes til prinsipper om miljødeterminisme. Slike prinsipper ligger til grunn for vedtaket om å redusere veikapasiteten i sentrum. De økonomiske tiltakene Drammen kommune anvender i sin transportpolitikk, deriblant parkeringsavgifter og forbedrede kollektivtilbud, er basert på en tanke om innbyggerne som nyttemaksimerende, og følger i så måte prinsipper om økonomisk rasjonalitet. Effektene av en arealbrukspolitikk basert på disse prinsippene vil være avhengig av andre faktorer. Basert på Habermas' (1984) teorier vil Drammens innbyggere velge transportmiddel ut fra tre resonnement, hvorav målet om nyttemaksimering er det ene. Valget av transportmiddel vil ifølge Habermas også være basert på moralsk og emosjonelle overveininger.

Transport og fremkomstmidler kan, som diskutert, knyttes til individers handlingsfrihet. I den sammenheng kan kollektivtransport aldri utgjøre et fullverdig alternativ til privatbilisme. Målet for Drammen kommune er derfor å tilrettelegge for et kollektivsystem som i størst mulig grad dekker individuelle reisebehov. Gjennom dette kan antallet personer som anvender personbil reduseres. Tiltakene, både økonomiske og fysiske, som kommunen anvender for å fremme en slik utvikling kan påvirke individers opplevelse av sin bevegelsesfrihet. Undersøkelsen av innbyggeres holdninger har avdekket at mange innbyggere er skeptiske til tiltak som reduserer deres mulighet til å anvende bil. Dette kan skyldes at tiltakene som kommunen fremmer for å sikre et effektivt transporttilbud, ikke er gode nok. Igjen vil mange føle at kollektivtilbudet aldri kan erstatte personbiltilbudet, ettersom den emosjonelle oppfattelsen av å kjøre bil kan veie tungt. Skepsisen illustrerer hvordan innbyggeres kortsiktige, individuelle interesser kan stride med langsiktige, kollektive interesser. Redusert energibruk tilknyttet transport vil kunne gi positive effekter med hensyn til vernet av naturmiljøet, både lokalt og globalt. Men for å fremme denne reduserte energibruken i Drammen, er det lagt til rette for et handlingsmønster og transporttilbud som mange opplever som et hinder for å utføre sin personlig ønskede adferd. Utfordringen for Drammen kommune i forhold til å fremme et transportmønster som reduserer bilbruken, er å anerkjenne bilens tilknytning til individuelle interesser og måloppnåelse. Ut i fra analysen av innbyggeres holdninger, virker det som om det er utbredt akseptert å redusere biltrafikken i sentrum, men at det er mindre akseptert å redusere biltrafikken i kommunen som helhet.

Forholdet mellom individuelle og kollektive mål kan oppleves som konfliktfylt innenfor transportutviklingen. Likevel skal det påpekes at respondentene og informantene i oppgavens analyse i all hovedsak er positive til utviklingen av et bedre kollektivtilbud. Det uttrykkes ingen større motstand mot kollektivtrafikk. Imidlertid er det mange som forsvarer privatbilen. Disse to synene behøver ikke være motstridende, men kan bli det i tilfeller hvor det er snakk om prioriteringer, og valg mellom det ene eller andre alternativet; tilrettelegging for privatbilisme versus tilrettelegging for kollektivtrafikk. I disse synes Drammen kommune å innta Sagoffs (ref. i Owens 1994) syn om at individuelle mål iblant må ofres for å kollektive mål.

9.3 Marka og havna – egenskaper verdt å ivareta

I Drammen er vernet av LNF-områdene et politisk mål som tilsynelatende er i tråd med hovedvekten av respondentenes og informantenes ønsker. Her kan det ikke synes noen

konflikt mellom kollektive og individuelle interesser. Drammen kommune kunne valgt å vedta at kommunens befolkningsvekst skulle dekkes gjennom utbygging av boliger i LNF-områder, for å dekke deres mål om befolkningsvekst. I stedet har kommunen vedtatt å nå dette målet gjennom fortetting. Fortettingspolitikken, med særlig fokus på sentrum, møter ifølge analysen tilsynelatende liten motstand i seg selv. Som nevnt i begynnelsen av kapitlet, kan dette forstås i forhold til den historiske opplevelsen av sentrum og dens tilhørende trafikk.

Ved å dekke boligbehovet gjennom fortetting, er det trolig at kommunen opplever færre konflikter enn gjennom anvendelse av LNF-områder til dette formål. Samtidig er det til Drammen kommunes fordel at det eksisterer en mulighet for å dekke boligbehovet gjennom fortetting i kommune. Dersom ikke dette hadde vært tilfelle, ville anvendelsen av LNF-områder fremstått som en tydeligere konflikt, hvor nok en gang prioriteringer mellom kollektive og individuelle interesser hadde ligget til grunn. Dersom det oppstår store og flere konflikter i forhold til de ulike interessene, vil dette kunne påvirke den totale opplevelsen av å bo i kommunen.

Drammen kommune har i kommuneplanens verdigrunnlag lagt basisen for vernet av LNF-områder. Vern av slike områder kan knyttes til ønsket om å fremme en økologisk sensitiv byutvikling. Samtidig er Drammen kommune naturligvis bevisst posisjonen disse områdene har hos innbyggerne, og hvilken betydning vern av LNF-områder kan ha i forhold til rekreasjon og følgelig trivsel. Jeg viste tidligere i oppgaven til Norsk Gallups undersøkelse av "Drammens identitet og image", og hvordan det ble konkludert med at "*Drammens identitet er forankret til Drammensmarka og de gode mulighetene for friluftsliv/naturliv*" (Norsk Gallup 2000: 5). Denne koblingen av marka og friluftsområdene til Drammens egenskaper som by, er også noe Drammen kommune selv har fremmet. Enkelte elementer ved kommunens fysiske egenskaper er i følge kommunen av særlig betydning i forhold til hva som kan forstås og kjennetegnes som "Drammen"; med andre ord opplevelsen av Drammen. LNF-områdene er et slikt kjennetegn. Et annet er Drammen havn.

Utviklingen av økt industrivirksomhet i sentrumsnære områder vil for mange kunne stride med tanken om å gjøre Drammen mer attraktiv. Opprettholdelsen og videreutviklingen av Drammen havn er et bevis på hvordan Drammen kommunes fortettingspolitikk ikke er absolutt. Den er sensitiv til elementer tilknyttet andre verdier enn de som omsettes i boligmarkedet. Jeg har diskutert hvordan Drammen havn kan knyttes til Drammens historie som industriby, og gjennom analysen er det påpekt hvordan et flertall av respondentene i nettundersøkelsen er positive til en økt industriutvikling på havneområdene. Disse holdningene illustrerer hvordan menneskers opplevelse av omgivelsene, som diskutert i

teorikapitlet, påvirkes av individenes sosiokulturelle bakgrunn. Den sosiale kontekst innbyggerne lever og har levd i, er viktig i forhold til deres meningsdannelse, og deres forståelse av stedet Drammen. Innbyggerne i Drammen er gjennom tidenes løp blitt vant med å se på Drammen havn som en sentral del av bybildet. For mange har den ikke bare en faktisk funksjon som arbeidssted og verdiskapende institusjon, men også det Cosgrove (1983 i Rose 1997) definerte som en *symbolsk* funksjon. Havna er for mange, som Nils Einar Stablum, et gjenværende symbol på industribyen Drammen.

Drammen kommune ønsker å utvikle havneområdene til et effektivt transportknutepunkt for godsvarer, og på den måten søker de å styrke områdenes praktiske verdi, i tillegg til den allerede eksisterende symbolske verdien.

Vernet av LNF-områder og videreutviklingen av Drammen havn bidrar til å illustrere hvordan Drammen kommunes arealbrukspolitikken igjen fremdyrker et ønsket "image" av byen. Disse to fysiske elementene er del av det Bentley (1999) og Pile (1996) definerte som innbyggers "mentale kart" av Drammen. Den vedvarende symboleffekten disse fysiske elementene innehar, gjør at de representerer egenskaper ved Drammen mange ønsker å bevare. Drammen kommunes arealpolitikk fremmer i sin prioritering av disse to funksjonene (LNF-områder og Drammen havn) et "image" av Drammen som tilsynelatende går "rett hjem" hos store deler av befolkningen. Innenfor en konstruktivistisk forståelse av sted vil dette bidra til å styrke innbyggerens tilhørighet til omgivelsene, og ifølge Lynchs (1960 i Pile 1996) sitat i teorikapitlet være avgjørende for hvordan innbyggere forstår seg selv og for hvordan de forholder seg til omgivelsene.

9.4 Troen på endringer til det bedre

Det har i arbeidet med oppgaven ikke vært vanskelig å finne samarbeidsvillige drammensere i undersøkelsen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken. De fysiske omgivelsene må alle individer forholde seg til, og det er i så måte ikke underlig at arealbrukspolitikken vekker engasjement. Samtidig har arbeidet med oppgaven avdekket at mange har store forhåpninger i forhold til byutviklingen i Drammen, og mange gir uttrykk for at det "endelig" skjer noe i Drammen. Informantene har i store deler av sin argumentasjon forholdt seg til sammenligninger med tidligere tilstander i Drammen for å begrunne sine syn. De er opptatte av å fjerne seg fra stigmatiseringen av Drammen, både som en "bilby", "et veikryss" eller "en harryby". Denne historiske stigmatiseringen kan forklare mye av optimismen som eksisterer hos mange drammensere i dag.

Den vedtatte kommuneplanen og dens tilhørende arealpolitikk utgjør et grunnlag for større endringer i kommunen, både fysisk og i forhold til opplevelsen av byen. Det kan stilles spørsmål ved om det er målet om å bli en ”miljøby” respondentene er positive til, eller om det rett og slett er det faktum at Drammen kommune ønsker å endre sitt ”image” i det hele tatt.

Kjetil Ruud mener Drammen kommune på grunn av dette har ”*en takknemlig oppgave*”; på mange måter kan politikken vanskelig slå feil. Det viktigste er for mange at endringer gjøres. Dette reflekteres i troen på at sentrumsutviklingen gir økt liv i sentrum, til tross for at verken biltrafikken er borte eller større befolkningsvekst i sentrum hittil har funnet sted. Kanskje vil effektene som kommunen spår, eksempelvis økt liv i sentrum, bli tilfelle gjennom utførelsen av planene. Imidlertid skal det tas hensyn til den psykologiske faktoren og *troen* på at ting vil bedres gjennom en ny politikk. Holdningene er som diskutert ikke nødvendigvis avhengig av påviste resultater.

Likevel er det tegn til at innbyggere er mest positive til arealbrukspolitikken i tilfeller der resultater kan synes med en gang, eller i det minste raskt. Utbyggingen av tunneler under sentrum gir umiddelbare, merkbare resultater og er et eksempel på hvordan det viser seg lettere for innbyggerne å forholde seg til sider ved arealbrukspolitikken de allerede kan erfare. Det kan synes som om det er de sidene ved arealbrukspolitikken i Drammen som kombinerer langsiktige måloppnåelse samtidig som de gir umiddelbare resultater, som innbyggere er mest positive til. Disse tiltakene mestrer å fremme kollektive interesser samtidig som de ivaretar individuelle interesser. Sentrumsutviklingen er et eksempel på dette. Og det kan også LNF-ynet sies å være. De fire prosessene som kjennetegner Drammen kommunes arealbrukspolitik, fremmer sider ved Drammens fysiske egenskaper som innbyggere vektlegger i forhold til sin egen trivsel.

Gjennom arealbrukspolitikken evner Drammen kommune å kombinere ulike planleggingsprinsipper for å nå sine mål. Troen på at de fysiske omgivelsene bestemmer individers adferd, blir med en konstruktivistisk stedsforståelse tilbakevist. Likevel gis de fysiske omgivelsene en betydning. Drammen kommunes arealbrukspolitik fremmer tiltak som regulerer bruken av arealene i kommunen, og som i enkelte tilfeller legger føringer på individers adferd. Individers handlinger er som diskutert ofte ”irrasjonelle” og kan være tilknyttet sosiale og kulturelle aspekter som emosjonell tilknytning, tidligere erfaringer, vaner og ritualer. Ved å ta hensyn til slike aspekter og være sensitiv overfor at individer konstruerer sin egen forståelse av omgivelsene, kan innbyggeres interesser ivaretas. Drammen kommune gjør dette når de sikrer fysiske elementer som er tilknyttet Drammens historie og som er av særlig affeksjonsverdi for mange innbyggere; som skal være del av Drammens ”image”. Det

er tilsynelatende innbyggeres optimisme i forhold til utviklingen av et nytt "image" for Drammen som gjør at toleransen overfor omfattende fysiske endringer, eksempelvis gjennom sentrumsutviklingen, synes høy.

En planlegging som legger til rette for et endret handlingsmønster, gjennom miljødeterministiske prinsipper, og samtidig søker å bevare elementer av symbolsk verdi tilknyttet byens identitet, kan bidra til at endringer på de fysiske omgivelsene oppleves som fremskritt framfor som hinder i forhold til å opprettholde ønsket adferd.

Arealbrukspolitikken i Drammen kommune er påvist å inneha to funksjoner; som tilrettelegger for en adferdsendring som tar mer hensyn til naturmiljøet (en økologisk sensitiv byutvikling), og som diskursivt virkemiddel for å endre byens "image". Et slikt todelt prosjekt kan bidra til å redusere den negative responsen til fysiske endringer, ettersom det tas hensyn til aspekter som særlig synes viktig for drammensernes opplevelse av å bo i Drammen og for deres tilhørighet og tilknytning til omgivelsene.

9.5 Et riktig "image"

Drammen kommune har altså mestret å fremme en arealbrukspolitikk som medfører større fysiske endringer på byen, og som tilsynelatende møtes med mer ros enn ris blant mine informanter og respondenter. Hvorvidt dette er tilstrekkelig for å nå målet om å bli "en ledende miljøby" er vanskelig å fastslå, men det kan bidra til at innbyggernes trivsel i byen øker.

Basert på intervjuene i denne oppgaven synes behovet for å endre Drammens "image" være en avgjørende faktor for informantenes syn på arealbrukspolitikken. Drammen kommune anvender sin arealbrukspolitikk som et redskap for å fremme et nytt inntrykk av byen. En slik strategi kan påvises i stadig flere byer, og ønsket om å fremstå som attraktiv både for nåværende og potensielle innbyggere synes å være avgjørende (Thorns 2002).

Det er særlig den diskursive funksjonen til arealbrukspolitikken jeg vil trekke frem som det mest sentrale i denne oppgaven. Den historiske stigmatiseringen av Drammen som by har som informantene påpekte forenklet oppgaven med å tilfredsstillere innbyggeres ønsker for byutviklingen. Men dette betyr ikke at Drammen kommune ville lykkes uansett politikk. I valg av prosesser som kjennetegner arealbrukspolitikken har Drammen kommune vektlagt elementer ved byen som synes avgjørende for innbyggeres tilhørighet til byen. Gjennom arealbrukspolitikken gis det signaler om hvilke symboler og hvilke elementer som ifølge kommunen skal kjennetegne Drammen. I tråd med en konstruktivistisk stedsforståelse,

påvirker disse signalene den kollektive diskurs og oppfattelse av byen. "Imaget" kommunen forsøker å skape av Drammen er tilsynelatende i tråd med manges subjektive oppfattelse av stedet Drammen. Dette kan være en avgjørende forklaring på hvorfor Drammen kommunes arealbrukspolitik kan sies å være i tråd med mange innbyggers ønsker.

10.0 Konklusjoner og avsluttende betraktninger

Drammen kommune er i startgropa av sin kommuneplan som skal legge føringer på arealbruken i kommunen fra mot 2014. Hovedmålet med denne oppgaven har vært å analysere innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune. Som nevnt i innledningen gir dette to problemstillinger som jeg har forsøkt å besvare. Jeg vil nå ta for meg de to problemstillingene og påvise hvilke funn som er gjort i denne oppgaven.

10.1 Arealbrukspolitikken i Drammen kommune

Min første problemstilling lød: *Hvilke prosesser kjennetegner den vedtatte arealbrukspolitikken i Drammen kommune?*

Gjennom dokumentanalysen av Drammens kommuneplan, har jeg tilnærmet meg problemstillingen og identifisert fire arealbruksprosesser som kan sies å kjennetegne kommunens arealbrukspolitik: (1) *sentrumsutviklingen*, (2) *transportutviklingen*, (3) *utviklingen av Drammen havn*, og (4) *vern av LNF-områdene*.

Prosessene medfører på ulike måter endringer på de fysiske omgivelsene til innbyggerne i Drammen. De utgjør sammen tiltak som skal bidra til at Drammen kommune når sitt overordnede politiske mål om å bli "en ledende miljøby". Gjennom å satse på en kompakt byutvikling med økt hensyn til naturmiljøet søker Drammen kommune å fremme en *økologisk sensitiv byutvikling*. Strategien følger argumentasjonen til blant andre Beatley (2000) og Næss, Sandberg og Thorén (1996) hvor fortetting og økt boligtetthet forsvares ut ifra et ønske om effektiv utnyttelse av ressurser, og samtidig utviklingen av et vitalt sentrum. Troen på at de fysiske omgivelsene bestemmer individers adferd, kan tilknyttes miljødeterministiske prinsipper, og disse ligger til grunn for flere av tiltakene i Drammen kommunes arealbrukspolitik. Målet om økologisk sensitivitet begrunnes i kommuneplanens verdigrunnlag ut fra et ønske om å fremme innbyggernes interesser på lang sikt. Men gjennom

å fremme en økologisk sensitiv byutvikling forsøker Drammen kommune også å endre forståelsen av Drammen som sted.

Arealbrukspolitikken i Drammen kommune innehar to funksjoner;

1. Som redskap for å tilrettelegge for et arealbruksmønster som fremmer en økologisk sensitiv byutvikling.
2. Som diskursivt redskap for å endre byens ”image”.

Dette innebærer at kommunens politikk anvendes til å regulere bruken av arealer, og følgelig innbyggernes adferd, men også at den anvendes til å påvirke innbyggers oppfattelse av stedet Drammen. Gjennom sin arealbrukspolitik prioriterer kommunen fysiske elementer tilknyttet det de forstår som Drammens identitet. Dette gjelder i særlig grad vernet av LNF-områder og videreutviklingen av Drammen havn. På denne måten søker kommunen å styrke et bestemt ”image” av Drammen, og de fysiske tiltakene bygger opp under dette ”imaget”. Vedvarende diskurser og stigmatisering har blitt påvist av Parfect og Power (1997) å påvirke individers stedsforståelse. Som Carlsson (2001) har vist gjennom sin rapport om Drammens stedsidentitet, har negativ stigmatisering i mange år påvirket individers opplevelse av Drammen. Arealbrukspolitikken til Drammen kommune kan sees som et forsøk på å endre den eksisterende diskursen av Drammen og bidra til å utforme en ny.

10.2 Innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken

Min andre problemstilling bygger på den første; *Hvilke holdninger har innbyggere i Drammen til den vedtatte arealbrukspolitikken?*

Analysen i denne oppgaven kan ikke si noe generelt om innbyggernes syn på arealbrukspolitikken, men den illustrerer holdninger blant fem informanter som jeg dybdeintervjuet og 982 respondenter som deltok i en nettbasert spørreundersøkelse. *Besvarelsene viser tegn til at Drammen kommunes arealbrukspolitik er i tråd med innbyggers ønsker.* Dette hevder jeg på bakgrunn av at de ulike tiltakene tilknyttet arealbrukspolitikken i Drammen kommune, i all hovedsak møter liten motstand blant informantene og respondentene. Dette kan virke overraskende ut fra det faktum at større fysiske endringer i tettbygde strøk ofte møter motstand i befolkningen, jamfør blant annet NIMBY-fenomenet (Healey 1997). Hvorfor har informantene tilsynelatende lite å utsette på Drammen kommunes arealbrukspolitik?

La meg først oppsummere noen av funnene i analysen da disse bidrar til å besvare spørsmålet. For det første viser analysen av innbyggers holdninger at informantene og respondentene gjerne var mest positive til sider ved arealbrukspolitikken hvor de allerede hadde erfart effekter. Dette gjelder særlig trafikkavviklingen gjennom sentrum. Men mange av konsekvensene ved den vedtatte arealbrukspolitikken vil ikke synes med det første, og opplevelsen av disse effektene vi ettersom de erfares kunne påvirke holdningene til politikken. Eksempelvis vil innbyggere i sentrum måtte forholde seg til flere mennesker innenfor et mindre område, fremkommeligheten med bil i sentrum vil ytterligere reduseres og industriaktiviteten på Drammen havn vil øke. Dette er faktorer som kan endre innbyggernes oppfatning av omgivelsene.

Videre viste analysen en særlig oppslutning rundt kommunens satsing på fysiske elementer tilknyttet det de anser som Drammens identitet. Dette gjelder videreutviklingen av Drammen havn, men særlig vernet av LNF-områder. En kobling av LNF-områdene til Drammens identitet har også Norsk Gallup (2000) påvist i en tidligere undersøkelse.

Informantene forklarte ofte sine syn på arealpolitikken i dag gjennom å sammenlikne med hvordan byen har vært før. Drammen har, som Carlsson (2001) har vist, opplevd negativ stigmatisering, noe som også har påvirket innbyggerne i Drammen og deres opplevelse av byen. Gjennom stigmatiseringen er et ”image” skapt av Drammen som ”veikryss” og ”harryby”. Besvarelsene i intervjuene viser at informantene vektlegger at noe nytt skjer i Drammen, og at inntrykket av byen er i ferd med å endres. Og her er vi ved kjernen av spørsmålet jeg stilte tidligere i avsnittet; en vesentlig forklaring på hvorfor informantene tilsynelatende har så lite å utsette på arealbrukspolitikken er tilknyttet deres *opplevelse av sted*.

Jeg har i analysen vist hvordan innbyggers holdninger kan forstås utfra det Røe, Eidheim og Schmidt (2002) kaller et *konstruktivistisk stedsperspektiv*. Vår oppfatning av omgivelsene er i et slikt perspektiv sosialt konstruerte og produserte. Ulike faktorer spiller inn i individets konstruksjon og oppfatning av omgivelsene, og blant disse er kollektive diskurser. Drammen kommune fremmer gjennom sin arealbrukspolitikk en kollektiv diskurs som vektlegger hvilke elementer de ønsker skal utgjøre Drammens ”image”. Det er utviklingen av dette ”imaget” som synes å være en avgjørende årsak til at innbyggere stiller seg positive til den vedtatte arealpolitikken. Drammen kommune har lyktes i å vektlegge de elementer ved Drammen som synes viktige for innbyggers tilhørighet. Dette er elementer som mange anser kjennetegner Drammen, og som representerer en del av Drammens identitet. Drammen havn og LNF-områdene er slike elementer i Drammen, og deres symbolske funksjon er for mange

like viktig som deres praktiske funksjon. For mange er ”havna” og ”marka” en del av deres ”mentale kart” over Drammen, og dermed er det ”image” Drammen kommune søker å fremme i tråd med den subjektive oppfattelsen mange har av Drammen. På samme måte forstås *sentrumsutviklingen* og *transportutviklingen* som bidrag til å endre opplevelsen av Drammen som trafikkert.

Gjennom å fremme et ”image” som ivaretar elementer mange tilknytter Drammens identitet, synes Drammen kommune å oppnå større oppslutning for sin arealbrukspolitikk. Toleransen blant innbyggere overfor fysiske tiltak som medfører endringer på deres adferdsmønstre, som redusert fremkommelighet med bil i sentrum, synes å være høy ettersom man anser dette tjener et høyere formål. På denne måten er informantene og respondentene i takt med Sagoff (ref. i Owens 1994) og hans oppfatning om at individuelle interesser iblant må vike for å kunne fremme langsiktige, kollektive interesser. Samtidig viser analysen at toleransen for slike tiltak synes å ha en grense ettersom mange respondenter i nettundersøkelsen var kritiske til at fremkommeligheten med bil i kommunen som helhet reduseres. Her vil den kollektive gevinsten være mindre synlig.

Drammen kommune har i sitt forsøk på å fremme et nytt ”image” av Drammen trukket med seg gamle elementer og spedd på med nye, og analysen av innbyggers holdninger tyder på at kommunen har skutt blink i så måte. Men den nåværende kommuneplanperioden er så vidt i gang, og mange av de fysiske resultatene og effektene av arealbrukspolitikken vil ikke synes med det første. Som påpekt av Herbert og Thomas (1990) har de fysiske omgivelsene vesentlige funksjoner som å tilby sikkerhet, tilhørighet og tilgang til tilbud tilknyttet vår øvrige velferd, og dersom disse trues av eventuelle effekter av den vedtatte arealbrukspolitikken vil dette påvirke holdningene blant innbyggerne.

Men analysen av innbyggers holdninger til arealbrukspolitikken i Drammen kommune tyder på at det i dag er politikken diskursive funksjon som i størst grad påvirker holdningene. Drammen kommune har med sin arealbrukspolitikk lyktes med å fremme et ”image” som innbyggere er tilfreds med, og som bidrar til å endre det negative inntrykket mange har av byen, og samtidig sikret støtte blant innbyggere til å fremme en økologisk sensitiv byutvikling. Dette synes å gjennomsyre holdningene til de fysiske tiltakene ved arealbrukspolitikken, og informantene og respondentene viser tiltro til at en kompakt byutvikling vil medføre flere positive konsekvenser for byen.

Drammens nye ”image” er i støpeskjeen og effektene av den videre gjennomføringen av arealbrukspolitikken vil være avgjørende for innbyggers holdninger, og deres opplevelse av Drammen som sted. Aksepten for å gjennomføre større fysiske endringer i Drammen synes

derimot å være stor ettersom dette oppfattes som ledd i prosessen med å forme byens nye ”image”, og det kan være til kommunens fordel i praktiseringen av sin arealbrukspolitikk.

Litteraturliste

- Aftenposten (2004): *Folk trives i Drammen*. Notis, Aftenpostens tabloidbilag, morgendnummeret. 11.10.04. (s. 19).
- Archibugi, F. (1997): *The Ecological City and the City Effect. Essays in the Urban Planning Requirements for the Sustainable City*. Studies in Green Research. Ashgate, Aldershot.
- Ariansen, P. (1992): *Miljøfilosofi. En innføring*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Ariansen, P. (1995): *Bærekraftighet, moral og fremtidige generasjoner*. I Lafferty, W. M. & O. Langhelle (red.): *Bærekraftig byutvikling. Om utviklingens mål og bærekraftens betingelser*. (s. 93-106).
- Asplan Viak (2001a): *Drammen mot 2011. Drammen kommune. 4 scenarier*. Rapport: 2001-31.
- Asplan Viak (2001b): *Befolknings- og boligmarkedsutvikling i Drammen – sentrale utviklingstrekk i Drammen og omegnskommunene i forhold til andre områder*. Temanotat 13.02.01.
- Beatley, T. (2000): *Green Urbanism. Learning from European Cities*. Island Press, Washington, D.C.
- Bentley, I. (1999): *Urban Transformations. Power, people and urban design*. Routledge, London.
- BFK (2003): *Drammen. Et miljøknutepunkt for godstransport. Lokal Agenda 21 – oppfølging i praksis*. Buskerud fylkeskommune, Drammen.
- Breheny, M. (1995): *The compact city and transport energy consumption*. Transactions of the Institute of British Geographers, NS 20, 1995. (s. 81-101).

- Carlsson, Y. (2001): *Et sted mellom Venezia og Harry-by. En utredning om stedsidentitet, stedsimage og stedskvaliteter i Drammen og Drammensregionen*. NIBR prosjektrapport 2001:3. NIBR, Oslo.
- Creswell, J. W. (2003): *Research Design. Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Sage Publications, London.
- Dasgupta, P. (2001): *Human Well-Being and Natural Environment*. Oxford University Press, Oxford.
- DK (2003a): *Kommuneplan for Drammen 2003-2014*. Vedtatt 17.06.03. Drammen kommune.
- DK (2003b): *Kommuneplanens arealdel 2003-2014*. Vedtatt 17.06.03. Drammen kommune.
- DK (2004a): *Intervju med anonym representant for Drammen kommune, avdeling Byplan*. Drammen, 06.05.04.
- DK (2004b): *Energi- og klimahandlingsplan for Drammen kommune*. Vedtak 31.08.04. Drammen kommune.
- Drammen havn (2002): *Informasjon fra Drammen havn. Nr. 3*. Drammen havn, Drammen.
- DT (2004): *Trives godt i egen by*. Artikkel ved Oddbjørn Lervik, Drammens Tidende. 10.05.04. (s. 4).
- Fainstein, S. S. & N. Fainstein (1996): *City Planning and Political Values*. I: Campbell, S. & S.S. Fainstein (red.) (1996): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s. 265-287).
- Farthing, S., J. Winter & Coombes T. (1996): *Travel Behaviour and Local Accessibility to Services and Facilities*. I Jenks, M., E. Burton & Williams K. (red.): *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Spon Press, Oxford. (s. 181-189).
- Fishman, R. (1996): *Urban Utopias: Howard and Le Corbusier*. I: Campbell, S. & S.S.

- Fainstein (red.) (1996): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s. 19-67).
- Flick, U. (1998): *An Introduction to Qualitative Research*. Sage Publications, London.
- Gray, J. (1995): *Liberalism*. Open University Press, Buckingham.
- Habermas, J. (1984): *The Theory of Communicative Action: Vol 1: Reason and Rationalisation of Society*. Polity Press, London.
- Harvey, D. (1996): *On Planning the Ideology of Planning*. I Campbell, S. & S.S. Fainstein (red.) (1996): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s. 176-197).
- Healey, P. (1996): *Planning Through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory*. I Campbell, S. & S.S. Fainstein (red.): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s. 234-257).
- Healey, P. (1997): *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*. Macmillan, London.
- Herbert, D. T. & Thomas, C. J. (1990): *Cities in Space: City as Place*. David Fulton Publishers, London.
- Klosterman, R. E. (1996): *Arguments for and Against Planning*. I Campbell, S. & S.S. Fainstein (red.): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s. 150-168).
- Knight, C. (1996): *Economic and Social Issues*. I Jenks, M., E. Burton & Williams, K. (red.): *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Spon Press, Oxford. (s. 114-121).
- Lovett, A.A. (1997): *Analyzing categorical data*. I Flowerdew, R. & D. Martin (red.): *Methods in Human Geography: a guide for students doing research projects*. Longman, Harlow. (s. 172-182).
- Nash, C. (1994): *Remapping the Body/Land: New Cartographies of Identity, Gender, and*

- Landscape in Ireland*. I Bunt, A. & G. Rose (red.): *Writing Women and Space: Colonial and Postcolonial Geographers*. Guilford Press. (s. 227-250).
- Nijkamp, P. & S. A. Rienstra (1996): *Sustainable Transport in a Compact City*. I Jenks, M., E. Burton & Williams K. (red.): *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Spon Press, Oxford. (s. 190-199).
- Norsk Gallup (2000): *Holdninger til Drammen og Drammens image*. Prosjekt 14159; Buskerud Fylkeskommune og NOORDXXI. Ansvarlig: Roar Hind. Norsk Gallup Institutt AS, Oslo.
- Næss, P., S. L. Sandberg & Thorén, A.-K. H. (1996): *Bærekraftig byutvikling. Mål og prinsipper*. NIBR-Notat 1996: 102. NIBR, Oslo.
- Owens, S. (1994): *Land, limits and sustainability: a conceptual framework and some dilemmas for the planning system*. *Transactions of the Institute of British Geographers*, NS 19, 1994. (s. 439-456).
- Parfect, M. & G. Power (1997): *Planning for Urban Quality. Urban Design in Towns and Cities*. Routledge, London.
- Pile, S. (1996): *The Body and the City. Psychoanalysis, space and subjectivity*. Routledge, London.
- Rasmussen, T. F. (2003): *Bosetting og byutvikling. Planlegging og politikk i Norge – i går, i dag og i morgen*. Kommuneforlaget, Oslo.
- Ridley, M. & B. S. Low (1996): *Can Selfishness Save the Environment?* I Campbell, S. & S.S. Fainstein (red.): *Readings in Planning Theory*. Blackwell, Oxford. (s.198-212).
- Rose, G. (1995): *Place and identity: a sense of place*. I Massey, D. & P. Jess (red.): *A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*. Oxford University Press, Oxford.

- Rose, G. (1997): *Looking at Landscape: The Uneasy Pleasures of Power*. I McDowell, L. & J. P. Sharp (red.): *Space, Gender, Knowledge: Feminist Readings*. Arnold. (s. 193-200).
- Røe, P. G. (2001): *Storbymenneskets hverdagsreiser. Sammenhenger mellom bosted, livsstil og hverdagsreisepraksis i et senmoderne perspektiv*. Dr. polit.-avhandling, Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, Geografisk institutt, NTNU, Trondheim.
- Røe, P. G., Eidheim, J. & Schmidt, C. (2002): *Sandvika i støpeskjeen. En sosiokulturell studie av stedsutvikling*. NIBR-rapport 2002: 14. NIBR, Oslo.
- Røhnebæk, Ø. (1995): *Miljø og jus. Oversikt over norsk miljørett med innføring i jus og forvaltningsrett*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Smyth, H. (1996): *Running the Gauntlet: A Compact City within a Doughnut of Decay*. I Jenks, M., E. Burton & Williams K. (red.): *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Spon Press, Oxford. (s. 101-113).
- SSB (1998): *Statistisk årbok 1998*. Statistisk sentralbyrå, Oslo.
- Thagaard, T. (1998): *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Thorén, A.-K. H., Guttu, J. & J. Pløger (2000): *Arealnormer. Virkemiddel for livskvalitet i fysisk planlegging*. NIBR Prosjektrapport 2000:3. NIBR, Oslo.
- Thorns, D.C. (2002): *The Transformation of Cities. Urban Theory and Urban Life*. Palgrave Macmillan, New York.
- WCED (1987): *Vår Felles Framtid*. World Commission for Environment and Development. Tiden, Oslo.

Liste over informanter

Hans-Petter Tonum, leder, *Drammen Næringslivsforening*. Intervjuet 16.02.04.

Nils Einar Stablum, borettslagsleder, *Fjellhagen borettslag*. Intervjuet 24.02.04.

Laila Hänninen, eiendomssjef, *Union Eiendom AS*. Intervjuet 24.02.04.

Kristian Hoff-Andersen, aktiv medlem, *Natur og Ungdom*. Intervjuet 25.03.04.

Kjetil Ruud, sekretær, *Indre Dalen vel*. Intervjuet 04.05.04.

Vedlegg 1

Nettundersøkelsen: resultater og skjermbilde

Byutvikling i Drammen kommune - nettundersøkelse

Published from 02.04.2004 to 03.05.2004

982 responses (1 unique)

1. Alder

0-17	14	1,5% of total 931
18-29	243	26,1% of total 931
30-49	486	52,2% of total 931
50-69	176	18,9% of total 931
70+	12	1,3% of total 931

2. Kjønn

Kvinne	339	35,0% of total 969
Mann	630	65,0% of total 969

3. Utdannelse

Grunnskole	66	6,9% of total 962
Videregående skole	317	33,0% of total 962
Høyere utdanning	579	60,2% of total 962

4. Bosted etter bydel

Åssiden	142	14,9% of total 956
Tangen/Åskollen	85	8,9% of total 956
Strømsø/Danvik	128	13,4% of total 956
Skoger	26	2,7% of total 956
Konnerud	132	13,8% of total 956
Gulskogen	43	4,5% of total 956
Bragernes	176	18,4% of total 956
Austad/Fjell	62	6,5% of total 956
Annet sted	162	16,9% of total 956

5. På en skala fra en-1- til fem-5- hvor fem er mest positivt; Hva synes du om... (MATRIX)

5. 1. Drammen kommunes visjon om å være en ledende miljøby innen 2011?

1	45	4,6% of total 973
2	46	4,7% of total 973
3	162	16,6% of total 973
4	296	30,4% of total 973
5	399	41,0% of total 973
Vet ikke	25	2,6% of total 973

5. 2. At hoveddelen av boligbehovet de neste ti årene dekkes gjennom utvikling av byleiligheter i sentrum?

1	89	9,1% of total 973
2	142	14,6% of total 973
3	248	25,5% of total 973
4	237	24,4% of total 973
5	240	24,7% of total 973

Byutvikling i Drammen kommune - nettundersøkelse

Vet ikke 17 1,7% of total 973

5. 3. At det bygges flere boliger inntil Drammenselvas bredder?

1	126	12,9% of total 974
2	95	9,8% of total 974
3	166	17,0% of total 974
4	232	23,8% of total 974
5	344	35,3% of total 974
Vet ikke	11	1,1% of total 974

5. 4. At nedlagte industriområder brukes til boligformål?

1	57	5,9% of total 967
2	35	3,6% of total 967
3	95	9,8% of total 967
4	240	24,8% of total 967
5	522	54,0% of total 967
Vet ikke	18	1,9% of total 967

5. 5. At industrivirksomheten på Drammen Havn økes?

1	176	18,1% of total 971
2	89	9,2% of total 971
3	166	17,1% of total 971
4	193	19,9% of total 971
5	312	32,1% of total 971
Vet ikke	35	3,6% of total 971

5. 6. At fremkommeligheten med bil i sentrum reduseres?

1	223	23,0% of total 969
2	143	14,8% of total 969
3	185	19,1% of total 969
4	138	14,2% of total 969
5	263	27,1% of total 969
Vet ikke	17	1,8% of total 969

5. 7. At biltrafikken i kommunen som helhet reduseres?

1	207	21,3% of total 972
2	134	13,8% of total 972
3	202	20,8% of total 972
4	163	16,8% of total 972
5	251	25,8% of total 972
Vet ikke	15	1,5% of total 972

5. 8. At det tilrettelegges mer for kollektivtrafikk framfor personbiltrafikk?

1	118	12,2% of total 971
2	80	8,2% of total 971
3	154	15,9% of total 971
4	173	17,8% of total 971
5	416	42,8% of total 971
Vet ikke	30	3,1% of total 971

Byutvikling i Drammen kommune - nettundersøkelse

5. 9. At såkalte LNF-områder (landbruks-, natur- og friluftsområder) vernes mot utbygging?

1	86	8,8% of total 973
2	64	6,6% of total 973
3	116	11,9% of total 973
4	141	14,5% of total 973
5	514	52,8% of total 973
Vet ikke	52	5,3% of total 973

6. Til slutt; hvor godt trives du med å bo i Drammen?

Very Unsatisfied	26	2,7% of total 957
Unsatisfied	26	2,7% of total 957
Indifferent	136	14,2% of total 957
Satisfied	424	44,3% of total 957
Very Satisfied	345	36,1% of total 957



Block Watne På utkikk etter ny bolig i Drammen, Øvre eller Nedre Eiker?
Has det er godt å komme hjem til

zett eiendom stilling bil båt smått & stort min zett Bestill annonse
http://dt.no/zett

LÆR OG KJØR trafikkskole AS **Drammens Tidende** Nettutgaven dt.no
TYRI FJORD HOTELL BROBRENE SAMLESEN MALERIE- OG FORRETNING

21. april 2004 Værvarsel Kundesenter Kontakt DT WebTV Webradio Nettgjest dt.no som startside



Vi følger:
Bilbomben på Åssiden
World Cup
Sprint
Vikersundrennet

Nyheter
Alle nyheter
Drammen
Lier
Røyken, Hurum
Nedre Eiker
Øvre Eiker
Krødsherad,
Sigdal, Modum
Sande
Svelvik
Næringsliv
Fra NTB

Sport
Alt om 1. div.
SIF Direkte
Sportsnyheter
SIF-nyheter
DHK-nyheter

Kultur
Kulturnyheter
Reportasjer
Bok
Film
Konsserter
Musikk
Teater/revy
Utstillinger

Meninger
Leder
Diskusjon

NETTGSTJEST: Er du usikker på selvangivelsen? Førstkommende torsdag fra kl. 11.00 til 12.00 er førstekonsulent Sølve Skoglund ved Drammen likningskontor nettgjest hos dt.no. Han svarer på det du lurer på - på direkten. Send inn spørsmål allerede nå.
Les mer...

Det blir lockout
Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HOS) advokerer i morgentimene at det blir lockout i matstreiken. Det betyr at matbutikker blir rammet. (09:25)

Solgte leiligheter for 102 millioner
Folk vil gjerne bo i Drammen sentrum. Da boligprosjektet Strand ble lansert mandag, ble 36 leiligheter solgt på rekordtid.

Bingen nede for telling
En av fanebærerne innen kvinnefotball i Buskerud, Bingen Ballklubb, greier ikke å stille lag til årets sesong. (05:00)

Regnskapsfabrikken
Tlf. 32 22 22 22

Stadig fler velger dt.no når de skal selge bolig. Skal vi selge for deg også?

FØLG DISKUSJONEN NÅ:
»Streiken/lockout Av UngMann (21.04. kl. 11:00)

Bor du i Drammen?
Nå har du mulighet til å si din mening om byutviklingen i Drammen kommune.
Svar på noen få spørsmål - klikk her for å delta.

dt.no
Drammens Tidende Undersøkelsen er et ledd i en hovedfagsoppgave ved UIO om bærekraftig byutvikling i Drammen.

Flotte feriehus nær dyreparken
KRISTIANSAND Sommerleiligheter

Spesialisten i tannkjøtt-

Når du skal overraske!
Kjøp blomster i dag

Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet

Vedlegg 2

Intervjuguide

Intervjuguide

Mine intervjuguider varierte noe ettersom de var tilpasset den enkelte interessegruppe. Denne intervjuguiden tilhører intervjuet med Hans-Petter Tonum i Drammen Næringslivsforening. Til tross for ulikhetene mellom intervjuguidene, illustrerer dette eksemplaret hvilket utgangspunkt jeg hadde for spørsmålsstillingen i intervjuene.

Intervjuguide til intervju med Drammen næringslivsforening

Fokus: Næringslivsforeningens ønsker for byutviklingen i Drammen

Hvilken byutvikling fremmer deres ønsker best?

Organisasjonens generelle interesser

Hvilke interesser er de viktigste å ivareta for næringslivet i Drammen i årene som kommer?

Hvordan vil du si Drammens byutvikling fram til i dag har bidratt til å ivareta deres organisasjons interesser?

Bebyggelse

Drammen kommune har et vedtatt mål om at befolkningstallet i kommunen skal øke. Hvilke effekter kan dette ha på deres organisasjons interesser?

Er det en viss type mennesker dere ønsker skal flytte til Drammen?

Et større boligbehov vil i fremtiden måtte dekkes. Er det former for boligutvikling og plassering av boliger som du ser som mer egnet enn andre?

Hvordan kan ulik bebyggelsesutvikling berøre din organisasjons interesser?

Drammen kommune ønsker å dekke hoveddelen av boligbehovet gjennom fortetting, først og fremst i sentrumsnære områder. Hvordan ser du på en slik tanke om blandet bebyggelse (mellom bolig og næring)?

Kan fortetting bidra til å bedre markedet i sentrum?

I forhold til plassering og lokalitet, hvordan ønsker du utviklingen av næringslokaler skal være i fremtiden?

Kommunen ønsker å lokalisere hovedvekten av nye næringslokaler i sentrum. Hvordan stiller din organisasjon seg til dette?

Hvilke ønsker har dere for utviklingen av Drammen Havn?

Transport

Hvordan kan transportutviklingen i kommunen påvirke deres organisasjons interesser?

Drammen kommune ønsker å redusere parkeringsmulighetene i sentrum. Hvordan ser du på dette?

Hvilke ønsker har din organisasjon for kollektivtilbudet i kommunen?

Er det fysiske transporttiltak som kan sies å fremme deres organisasjons interesser?

Drammen kommune ønsker å redusere andelen næringsliv tilknyttet tungtransport. Hvordan ser dere på dette?

Hvilket potensial ser dere i forhold til næringsutvikling rundt kollektivknutepunkt?

Eksempelvis som på Sundland.

Økologisk sensitiv byutvikling

I hvilken grad mener du at økonomisk vekst og hensynet til naturmiljøet kan være forenelige?

På hvilken måte kan økonomiske tiltak og fysiske tiltak ved byutviklingen ha ulike effekter på deres interesser? Er en type tiltak mer belastende enn andre?

Er du positiv til at Drammen kommune fremmer en byutvikling som tar større hensyn til naturmiljøet enn før?

Vil du si at en økologisk sensitiv byutvikling, slik du forstår begrepet, kan bidra til å ivareta din organisasjons interesser?

Kan Drammen gjennom å fremstå som en miljøvennlig og bærekraftig by bli mer attraktiv for etablering av nytt næringsliv, slik du ser det?

Hvilken holdning har du til vern av LNF-områder?