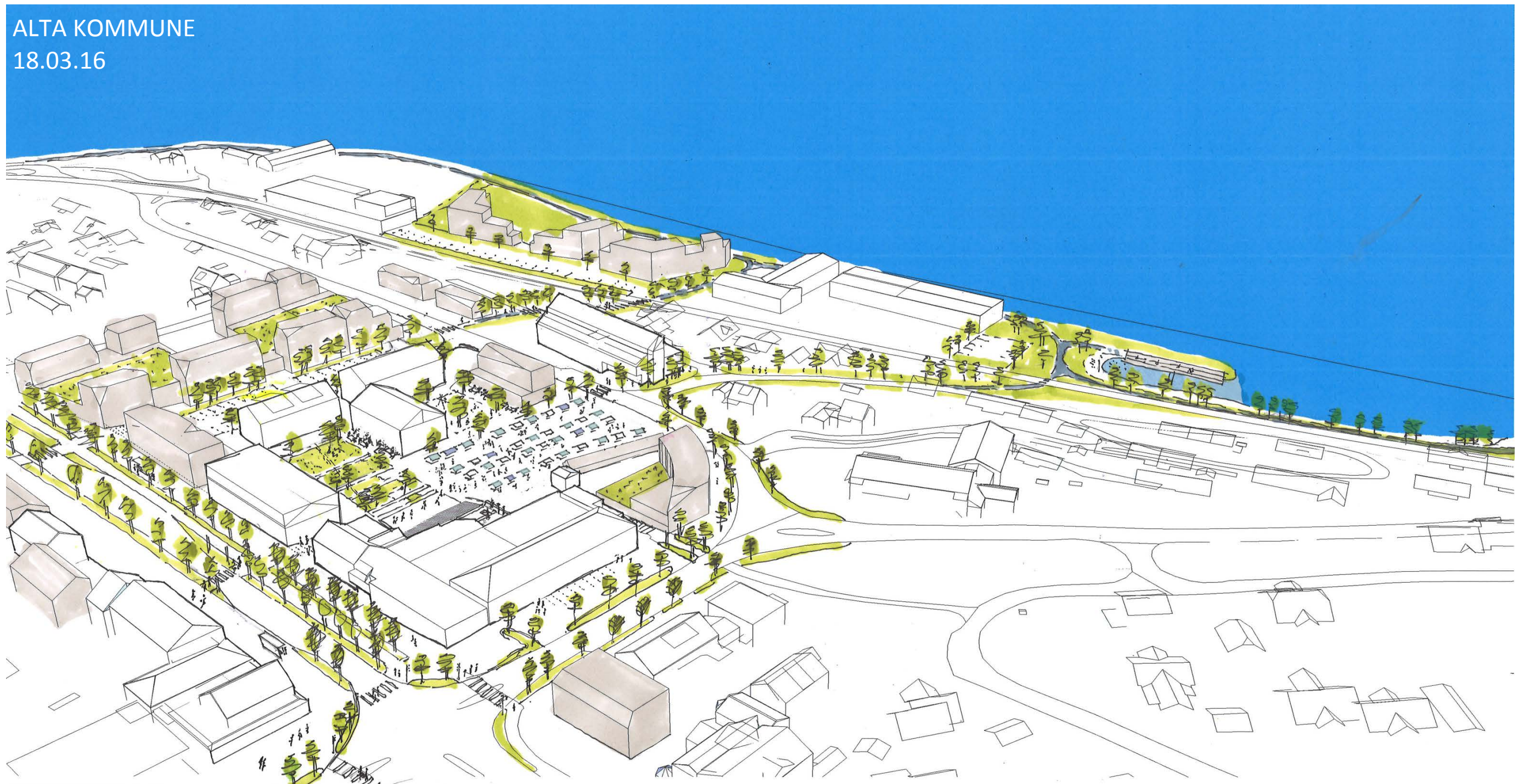


# MULIGHETSSTUDIE FOR BOSSEKOP BYDELSSENTRUM

ALTA KOMMUNE  
18.03.16



MULIGHETSSTUDIE FOR BOSSEKOP BYDELSENTRUM  
ALTA KOMMUNE

PARALLELLOPPDRAG

Utført av Rambøll Norge, Trondheim og Alta  
Oppdragsnr. 135 00 13612

*Rambøll*  
*www, ramboll.no*  
*7493 Trondheim*  
*Tel. 920 12 299*

---

## INNHOLD

1. Forutsetninger
2. Mulighetsrom for endringer
3. Bossekop i større sammenheng
4. Struktur for harde og myke trafikanter
5. Et sted å være
6. Prosessen
7. Sjøfronten

## INNLEDNING

I forbindelse med at Alta kommune har satt i gang arbeid med områdeplan for sentrum i Bossekop, får kommunen utført *mulighetsstudier*, for å skape et best mulig faglig grunnlag for det videre planarbeidet.

Mulighetsstudien skal undersøke hvilket rom det er for endring og utvikling, som kan styrke sentrum.

Den er først og fremst en analyse – av gjeldende forutsetninger og realistiske muligheter - men viser også et konkret forslag til utviklingsmål. Rammeverket er likevel viktigst. Det foreslås et robust, helhetlig grep, som kan løfte Bossekop inn i en ny utviklingsfase.

# 1. FORUTSETNINGER

Det finnes et fundament for nye løsninger:

- Dagens situasjon, fysisk, sosialt og økonomisk,
- Historien, bærere av lokal identitet
- Mål om langsiktig bærekraft og tilpasningsdyktighet,
- Mål om styrket sammenheng med bydelssenterets omgivelser

## Bossekop og slutten på etterkrigstida



Stedet var under sin langsomme vekst fra slutten av 1700-tallet knytta til havna. Seinere utviklet det seg langs veien opp fra stranda, og med etterkrigstidas nye regulering startet Bossekop sentrum på sitt «andre liv» i en planlagt struktur langs hovedveien – mens forbindelsen til havna etter hvert er nesten kuttet av. Stedet ble ett av de tre likeverdige sentra i «3-senter»-byen Alta.

Bossekop er nå klar for sitt «tredje liv», med en ny rolle - som bydelssenter - og under nye forutsetninger for handel og tjenester. I bunn og grunn består oppgaven i å forstå disse endrede forutsetningene, og finne fram til en tilpasning som gjør at stedet også i framtida kan ha en senteridentitet, og dermed også senterfunksjoner.



## Dagens situasjon

Bossekop har stor næringsaktivitet. Den delen av Bossekop det skal fokuseres på – sentrum - har hittil vært et senter i kraft av handel, offentlige og private tjenester og organisasjonsliv. Handelens mangfold er svekket. Handelen er ikke svekket mht omsetning, men er samlet i færre og større enheter. Det er en betydelig øg økt handelslekkasje til «City» for mange vareslag. Til sammen svekkes sentrumsmiljøet av dette. Produksjon og utskipningshavn for skifer, samt en lang rekke bedrifter og institusjoner i området sør for E6, er mer og mindre uavhengige av sentrumsdannelsen. Vi mener videre arbeid bør følge to spor:

**Legge til rette for endringer, og legge grunnlag for aktiviteter, som kan øke attraktiviteten til Bossekop sentrum** – slik at folk flest finner større grunn til besøk, og til opphold i gode uterom i forbindelse med annet besøk.

**Ta et utgangspunkt i at suksess/overlevelse for en senterdannelse i stor grad henger på kampen om handelen.** Det finnes en strukturell trend som innebærer spredning av handel langs hovedveinettet, og som f.eks. gir seg uttrykk i Coops ønske om å etablere butikker utenom de etablerte sentra i Alta. Samtidig vil Bossekops forhold til *Alta sentrum* være et spørsmål både om konkurranse og arbeidsdeling.

## Bærekraft

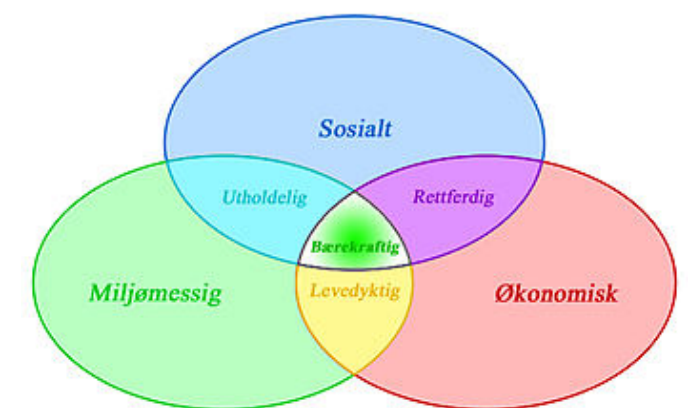
Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Målene reflekterer de tre dimensjonene i bærekraftig utvikling.

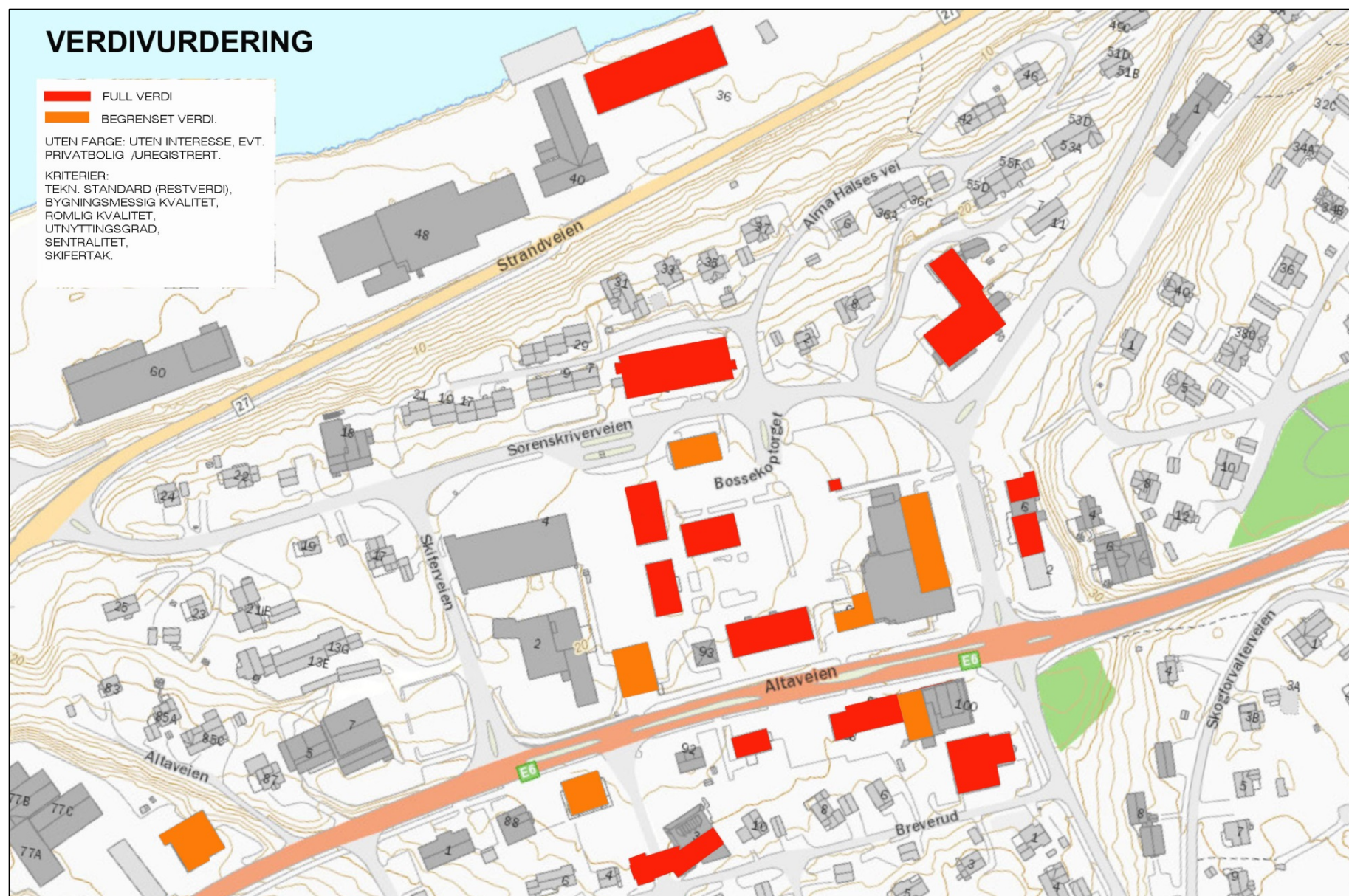
- 1) Klima og miljø
- 2) Økonomi
- 3) Sosiale forhold

I sammenheng med byggevirksomhet er energibruken viktigst, men pr. i dag lite hensyntatt i praksis.

Bærekraft handler om å bruke mindre av sterkt energikrevende byggematerialer, som betong og stål, og mer av fornybare ressurser, som tre. I driftsfasen er det viktigst at bygninger er bra isolert, varmes opp med fornybare energikilder, og har rasjonelle og nøkterne romløsninger. Bygninger bør enten være demonterbare så de kan endres og gjenbrukes, eller de bør være bygd med en så robust kvalitet at de med normalt vedlikehold og små tilpasninger kan framstå med høy verdi gjennom et langt liv.

Sentralt i en kommune bør funksjonene ikke spres, og utnyttningen av tomtearealene være høy, både for å gi grunnlag for korte reiseavstander og for å spare dyrka jord.





## 2. MULIGHETSROM FOR ENDRINGER

Hvor ligger utviklingsmulighetene i Bossekop? Først og sist kommer den faktiske bruk av senteret, hva slags virksomheter som bruker bygningsmassen og hva disse har å tilby lokalsenteret sosialt.

Fokus for forslag til endringer er dermed hvordan bygningene og uterommene kan tilrettelegge for og invitere til bruk, og til innredning av nye fellesfunksjoner, firmaer og butikker, boliger, og til nye aktiviteter utendørs.

Det er gjort en skjønnsmessig vurdering av bygningsmassens verdi («restverdi»). Denne skal være et redskap til å kontrollere *realismen* i hva som foreslås. I forlengelsen av denne mulighetsstudien kan denne betraktningen forbedres, med mer datagrunnlag enn vi har hatt i dette korte prosjektet.

Viktig for vurdering av bygningenes verdi er: deres tekniske kvalitet, deres vedlikeholdsstandard, hvor funksjonelle de er, hvor godt de utnytter eiendommen (etasjetall), og alder. Det potensiale de kan ha for å forme gode uterom og ivareta kulturell og sosial tradisjon er også med som kontrollfaktorer. Bygninger som på kartet ikke er gitt en farge er enten ikke vurdert, eller ansett å ha liten restverdi, i forhold til sin bruk.

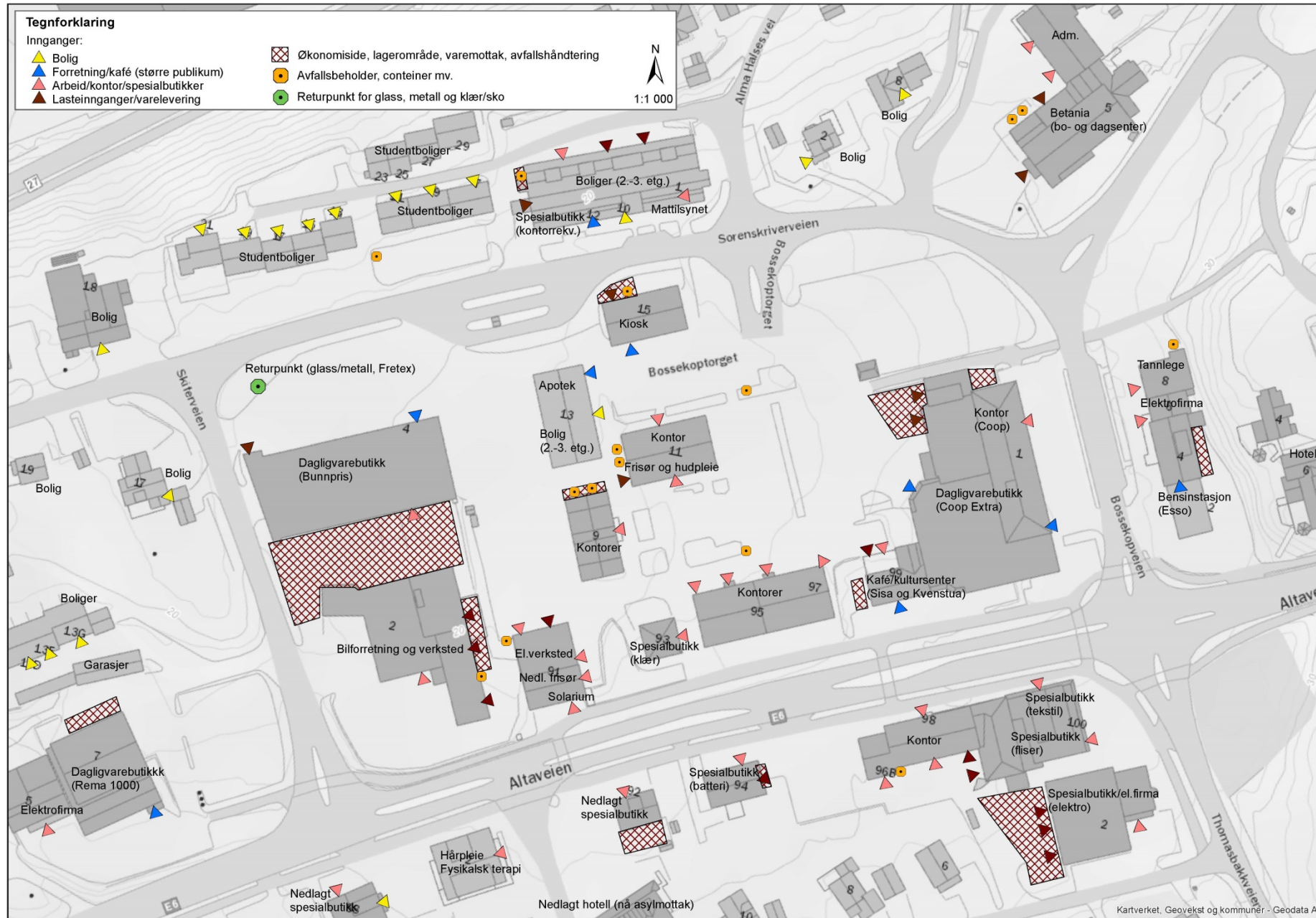
Jo større verdi en bygning har, jo mindre er realismen i å foreslå den skiftet ut. Bygningsmasse med lav restverdi - og stor forskjell mellom nåverdi og framtidig verdi ved riving og nybygg - er det realisme i å foreslå skiftet ut. Det som avgjør er behov og etterspørsel - etter nye lokaler eller boliger.

Lav verdi betyr ikke at en bygning *bør* skiftes ut: Det kan tvert imot være et grunnlag for lave husleier og muligheter for aktiviteter som ellers ikke får rom. Ett av mange poeng fra planverkstedet i 2014 var muligheten for en arbeidsdeling mellom kommunens sentra, gjennom at lave husleier i en del av lokalene i Bossekop kan gi rom for nisjebutikker og -bransjer, lavterskel for nye initiativ.

Det vil alltid være en langsiktig fordel om boliger og næring kan konverteres til hverandre, fordi etterspørsel og behov skifter. Det er bare utleieboliger som tilfredsstillende en slik visjon.

Realismen i endringer og utvidelser styres til en viss grad av reguleringsplan, og til en viss grad av allmen tolkning av hva som vil være bra for Bossekop som lokalsentrum. I størst grad styres realismen likevel av økonomiske faktorer, hva det vil være lønnsomhet i å gjøre, og hvilken type virksomhet det ligger økonomisk til rette for å etablere.

Det har vært reaksjon på de eksisterende bygningenes utseende og arkitektur: delvis et industrielt preg. Det er også ønsket en vurdering av at ny bebyggelse kan gjøres mer generell - egne seg for transformasjon. Her kan det lett bli motsetning, mellom arkitektur formgitt for formålet, og hallbygninger som kan deles inn på mange måter og brukes til mye. Andre byer viser at nettopp manglende tilrettelegging for transformasjon og riving av vegger, fører til at mindre butikklokaler blir beholdt, til fordel for miljøet, framfor å bli slått sammen og konvertert til noe annet. Spørsmålet har dermed flere sider.



## Næringsvirksomhet og fellesfunksjoner

Bossekop sentrum er vitalt som bedriftsmiljø – en lang rekke selskap holder til her. Kunderetta virksomhet – butikker – er det imidlertid blitt stadig mindre av. Det er stor handelslekkasje, og de store dagligvare-butikkene fungerer i stadig større grad som mini-warehus, med fler varegrupper.

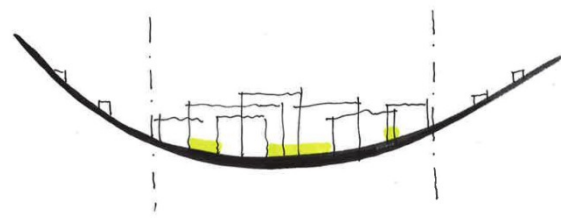
Om sentrum skal fungere bedre for *besøk*, og derved gi mer sosialt liv, bør bestanden av småbutikker og tjenester ikke minke, men bli bedre. Sannsynligvis trengs det da konsept som ikke dekkes opp av de store dagligvarebutikkene. Dette kan dreie seg om:

- spesiell vare-/tjenestetype/bransje
- varer fra lokale leverandører
- servering
- mer personlig kontakt
- relativt lav lønnsomhet
- tilbud til barn, eller sted å møtes for eldre.

Grunneiere kan bidra til en slik utvikling ved å holde husleiene på forretningslokalene nede. De kan også prioritere innredning av forretningslokaler langs hovedgangstrøk, og nær andre butikklokaler. Dagligvarebutikkene kan unnlate å ha som mål å konkurrere ut selvstendige småbutikker, utfra en tanke om at mangfold tjener alle interesser.

Offentlig-privat samarbeid kan øke gjennomførbarheten av tiltak, ved synergieffekt av offentlige, sosiale tiltak. Eksempler kan være verksted (ungdom, pensjonister), utstyrsutleie, byttesentral, frivillighetsentral, kafe – der en del av driften dekkes opp av NAV, kommunen eller statlig flyktning-/innvanderer-tiltak. Funksjoner som Bossekop sentrum åpenbart mangler kan tenkes etablert gjennom at kommunen går aktivt inn i et utleieforhold for å sikre lokaler.

Konsentrere bebyggelse i den naturlige eksisterende forsenkningen i landskapet  
Sniff A



Senke hastigheten på biltrafikk ved å introdusere miljøgate. Dermed også skape en bedre kontakt og kommunikasjon mellom bebyggelsen på hver side av veien.



## Bossekops ansikt

Å få del i turistbesøket til Alta kan være et mål for Bossekop. Viktig attraksjon er helleristningene i Hjemmeluft. Et brukbart rastested i sentrum ville være verdifullt, gjerne i kombinasjon med lettvent parkering. Dette må kunne ses og oppsøkes lett fra Altaveien. Parkering kan skje i lommer, eller foran en ny kafe.

Generelt er de to fasadeforløpene langs Altaveien *Bossekops ansikt*. Dette er et selvstendig moment til fordel for transformasjon, riving/nybygg og fortetting mellom de to kryssene.

For opplevelsen av sentrum har det betydning at det anvendes «skikkelig» materialbruk, vinduer med f.eks. listverk og ikke bare som hull i en platekledning, og ikke minst bruk av farger. I dag er det lite farger på fasadene, men de få som fins utgjør en viktig forskjell, i forhold til om alt skulle vært grålig.

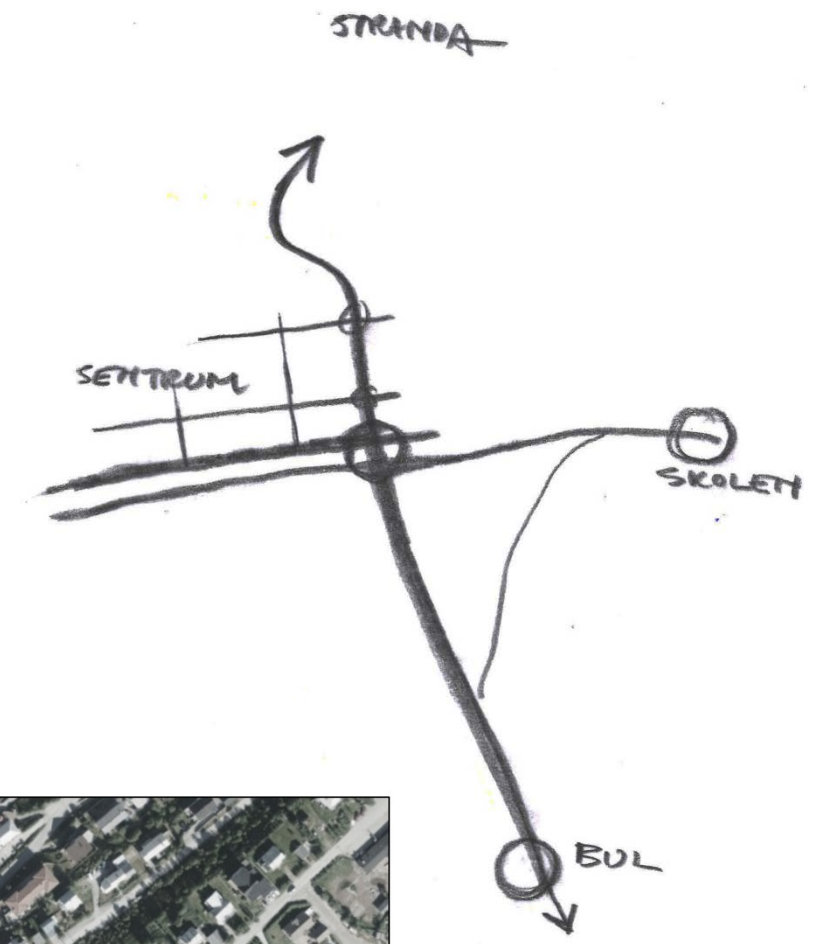
### 3. BOSSEKOP I STØRRE SAMMENHENG

Som lokalsenter i en utspredd kommune er det viktig å ha tydelige sammenhenger med øvrige sentrale deler av kommunen. For den som bruker bil er alle tre sentra lett tilgjengelige, og sammenhengen mellom dem er god. Utfordringene gjelder dermed:

- Sammenhenger for alle andre andre transportmåter: buss/gange/sykkel/spark.
- Opplevelse av delene i forhold til helheten, «mentale avstander».

Altaveien (E6) og Thomasbakkveien vil utgjøre to hovedretninger:

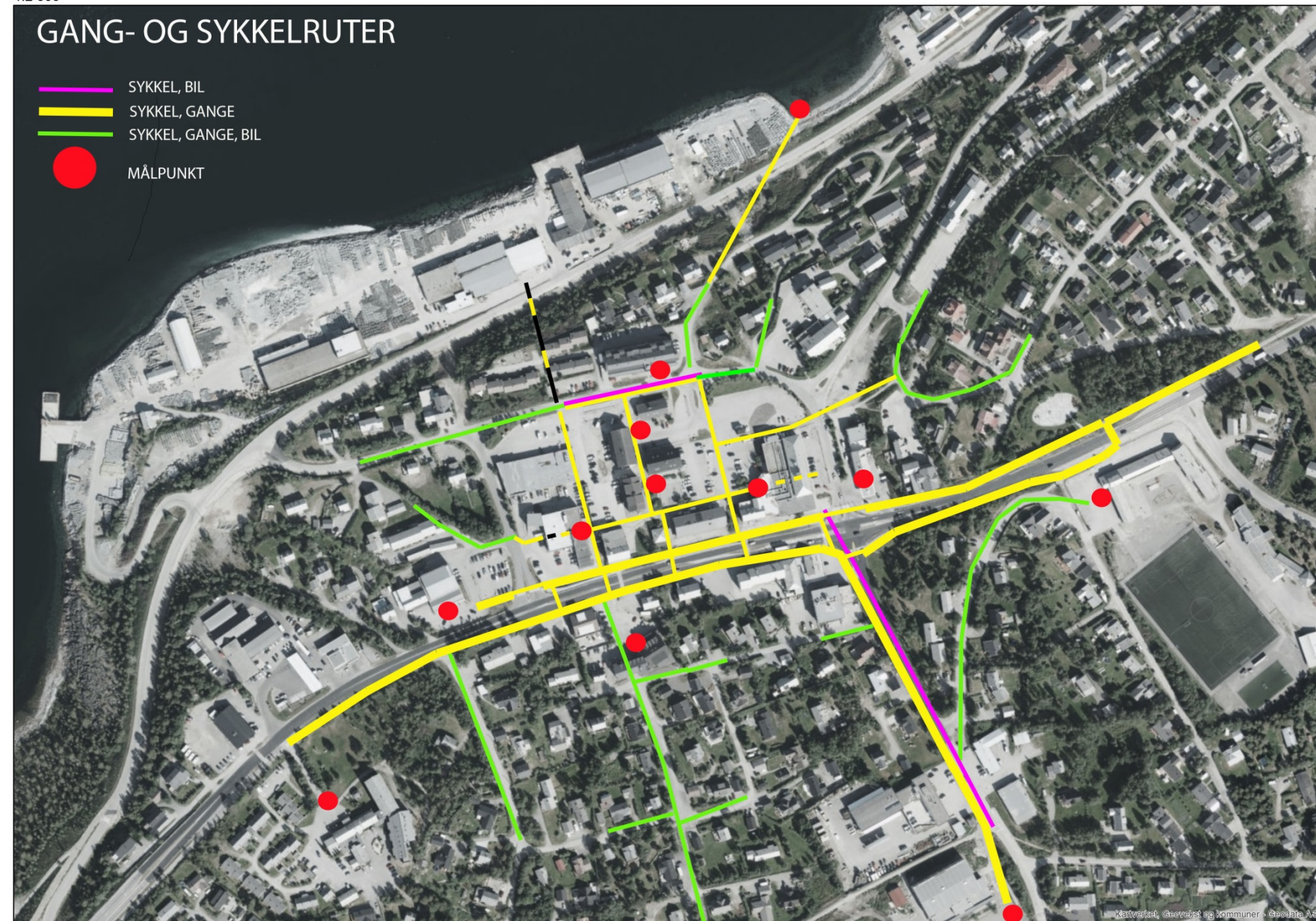
- Den første - Altaveien - er hovedretningen gjennom sentrum og videre til øvrige sentra i Alta. Bossekop sentrum er regulert parallelt med Altaveien.
- Den andre hovedretningen knytter sentrum til BUL-huset og idrettsbanene. Dette er det andre sentrale knutepunktet i Bossekop, som må ha god sammenheng med sentrum og skolen. Denne aksen må derfor være et overordna strukturtrekk. Den går videre til Thomasbakken, og videre helt over elva, som mulig turvei og løype. Mot nord videreføres hovedretningen i en viktig forbindelse ned til stranda og fyllingsområdet, som gangvei.



1:2 500

#### GANG- OG SYKKELRUTER

- SYKKEL, BIL
- SYKKEL, GANGE
- SYKKEL, GANGE, BIL
- MÅLPUNKT



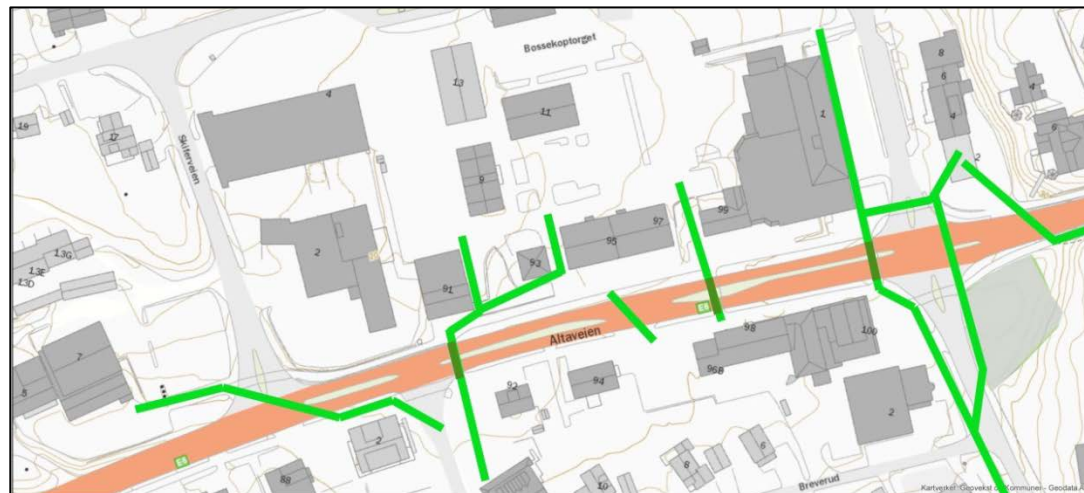
## 4. STRUKTUR FOR HARDE OG MYKE TRAFIKANTER

Det er et hovedmål at skillet mellom bilkjøring/parkering og gående er tydelig – at det oppfattes som selvsagt. Det skal oppfattes umiddelbart også når alle kanter og skiller er dekket av snø. Derfor bør den trafikale strukturen svare til den bygningsmessige strukturen – det er uterommene vegger de gående orienterer seg langs.



Det bør i minst mulig grad oppstå behov for lange kryssinger av parkeringsarealer på skrå, på vei mellom målpunkt. Dette må tas hensyn til ved planlegging av arealene. Dessuten bør dette bli en føring for hvor framtidige butikklokaler *ikke* bør lokaliseres.

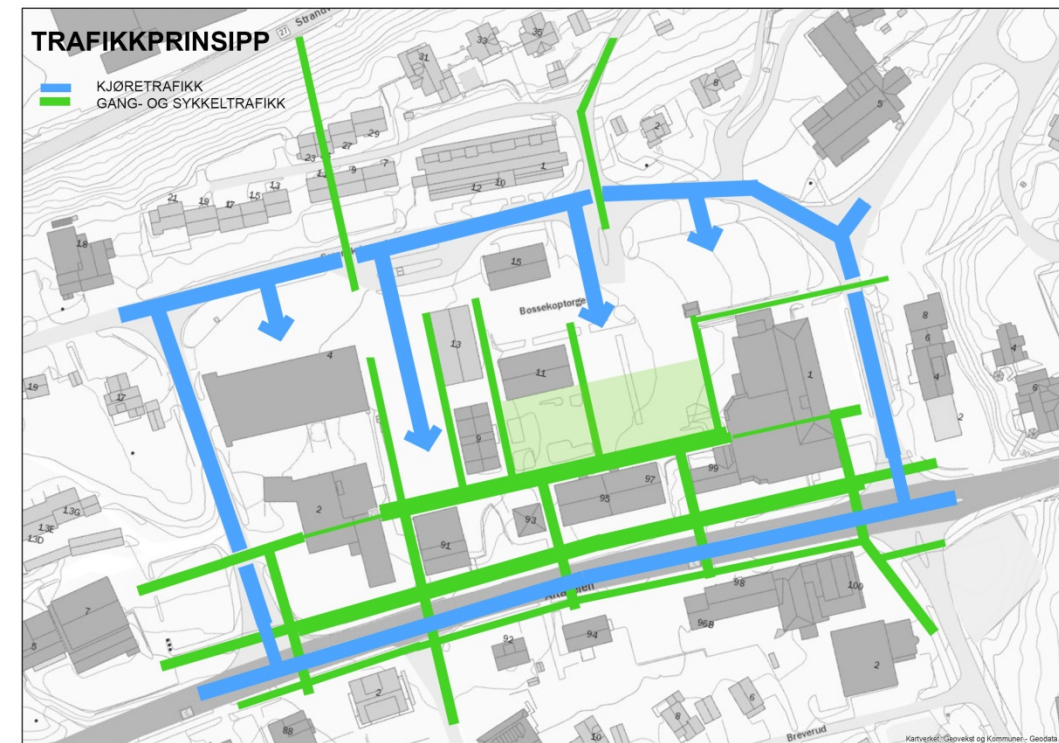
Ved å samle butikkinnnganger blir gangforbindelsene kortere, og mulighetene for at folk skal besøke flere butikker og fellesfunksjoner i sentrum øker. Når gangtrafikken konsentreres, øker mulighetene for sosialt møte, og dermed øker også attraktiviteten til hele senteret som besøksmål.



Antatte kryssningssteder. Oppmerkede gangfelt er mørk grønn.

Gang- og sykkeltraseer bør være mest mulig sammenhengende, og der disse krysser kjøreareal skal det bli markert tydelig, ved innsnevring, pullerter, stolper, trær.

Vektlegging av kryssområdet på E6 vil kunne gjøre det tydelig at det er krysnings-punktet mellom to



hovedakser. Utforming, og hvordan tilrettelegging for myke trafikanter skjer rundt krysset, er viktig. Viktigheten forsterkes av at forbindelsen mellom skolen og sentrum går via dette krysset. Ettersom skolevei krysser Altaveien, bør det bygges lysregulering.

Krysset innrammes av forretningsbebyggelse og et par butikker, og kan ved en omforming av Altaveien til miljøgate være en sentral del av sentrum, samtidig som det er «port» nordfra.

E6 fordobler trafikken fra sør for kryss med Strandveien, til nord for denne, hvor E6 har 12 500 ÅDT. Altaveien vil dermed alltid ha mye trafikk, uavhengig av omlegging. Prosjektet bygger på at Altaveien fortsetter å ha en ÅDT på 10-12 000, enten som fortsatt E6 eller som samlevei.

Det er uryddige kryssinger av E6. Veien ble skiltet 40 km/t i 2009.

De siste 10 årene har det vært to dødsulykker og en med alvorlig personskade.

- Møteulykke hvor en passasjer døde av skadene.
- Påkjøring av fotgjenger i gangfelt, drept.
- Kryssulykke mellom bil og tung motorsykkel, alvorlig personskade.

Ellers bare ulykker med lettere personskade som harmonerer med lavt fartsnivå.

– 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor 100m.

– 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år over en strekning på 1000m.

Det er ingen «ulykkespunkter» i Bossekop i hht Statens vegvesens definisjon.

Det er heller ingen «ulykkesstrekninger», i hht samme.

Geometrien gjennom sentrum tilsier høyere fart enn 40 km, og det er lite trolig at fartsgrensa blir overholdt. En av dødsulykkene skjedde etter at veien ble skiltet ned til 40 km/t. Det foreslås at veien beholder redusert hastighet gjennom Bossekop sentrum, og at flere tiltak gjør det mer realistisk at dette blir den *faktiske* hastigheten. Med en grense på 40 er det mulig med flere fysiske tiltak enn ved 50 eller 60.

Det innføres en rytme med tettere gangfelt. To av disse foreslås opphøyd. Alle dråper og rabatter foreslås fjernet, og veien blir dermed smalere. Veien bør kantes med trær og annen beplantning. Til sammen medfører dette lavere hastighet, trolig tilstrekkelig.

Når dråper og rabatter fjernes vil det bli plass til beplantet buffer mellom kjørebane og fortau (som også avgir bredde til snøopplag). Dette vil styrke butikklokalene langs fortauet. På tvers skal fortauet knyttes tett sammen med det parallelle hovedgangstrøket som vil løpe mellom de to største dagligvarebutikkene.

Gang- og sykkeltrafikk foreslås å gå på samme areal, dvs. gang- og sykkelvei/fortau der trafikken er høy (E6), samt der den også deler veiareal med biltrafikken (boligveier). Der biltrafikken er liten, og det også er fortau for gående, bør syklistene forutsette å bruke kjørebane. Vi får 3 kategorier løsninger for sykkeltrafikk (side 6):

- ✓ Syklistene deler areal med gående og bilister. Boligveier.
- ✓ Syklistene deler areal med gående. Gang- og sykkelveier og fortau langs E6, og på de bilfrie arealene i sentrum.
- ✓ Syklistene deler areal med bilister.

Altaveien mot sørvest, vinteren 2016



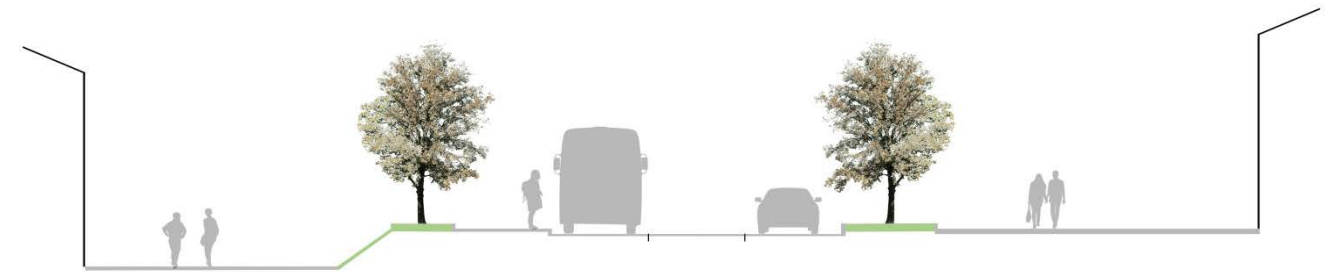
vinterstid, at uterommene oppleves gode. Naturlige gangruter må være uten høy kantstein. Diagonal kryssing av p-plasser bør ikke bli naturlig.

- Innføre større gangavstander gradvis, og på en slik måte at utviklingen forstås som rimelig. Måten røykeloven ble innført på kan danne forbilde – i liten skala. Vi foreslår at utvikling av stedet skjer i faser, der også tilgang til parkering nær inngangene justeres gradvis.

Turister bør kunne stoppe spontant i Bossekop, f.eks. for å spise, eller for å ta fotturen til Hjemmeluft. Da må en kunne kjøre av direkte fra E6. Vi har derfor lagt inn en kafe/veikro med enkel parkeringsmulighet foran.



Miljøgate, 40 km/t.



## Parkering

Det må sannsynligvis være en forutsetning også i fortsettelsen at kundeparkering er gratis og lett tilgjengelig. Prosjektet legger opp til at det ved hjelp av p-anlegg frigjøres arealer på terreng, til bruk for gående, lek, park og marked/festival. Fordi p-anlegg har en kostnad, forutsettes at kundeparkering i all hovedsak skjer utendørs. All, eller en hoveddel av sentrums ansatteparkering (maksimalt ca. 150 bilplasser) legges til p-anlegg og betales av eierne/brukerne.

P-anlegg foreslås bygd i sentrums østligste og vestligste ender, kombinert med prosjekt for boliger, som også vil få sin parkering i kjeller. Dette sikrer at det blir økonomi i prosjektene, såfremt det er etterspørsel etter boligene. Totalt behov for innendørs parkering kan dermed ligge i området 120 – 200 bilplasser.

Mer sosialt liv og større bredde i bruken av sentrum vil gjøres lettere å oppnå hvis folk må bruke føttene et stykke. Å alltid ville kjøre helt fram til døra er en vane som kan påvirkes. Vi vil nevne to virkemidler:

- Forkorte gangavstand mentalt ved å gjøre gangruta fra p-plass til innganger intim og opplevelsesrik. Dette bør skje ved at det foregår ting i fasadene, mange dører, kanting med grønt og blomster, lyssetting

## Boliger

Et tilbud av boliger i sentrum vil være et virkemiddel til å knytte flere folk til stedet, noe som vil kunne styrke butikker og tjenester, og kanskje øke sannsynligheten for nye tiltak. Det vil bety flere folk som «bryr seg» om vedlikehold og hendelser, og i beste fall setter i gang ting i fellesskap.

Det er mindre trolig at barnefamilier i særlig stor grad vil velge bolig i sentrum – Alta har store boligområder som er mer barnevennlige og til lavere pris. Kommunale utleieboliger er en mulighet som kan gi et antall første-boliger for unge barnefamilier.

For de prosjekt som må få innvendig parkeringsanlegg, vil boliger i de øvre etasjer øke lønnsomheten. Innvendig (evt. også frostfri) parkering er dessuten et trekkplaster. Det vurderes å være passe med 2 boligetasjer, dvs. i vest en gesimshøyde på ca. 10m, gitt en høy 1. etasje med butikk og verksted, og i øst en gesimshøyde på ca. 8m i gjennomsnitt. Potensialet som er vist plassert over butikk/verksted/p-anlegg utgjør da ca. 50 romslige boliger. I tillegg kommer potensialet i andre foreslåtte bygninger.





STRANDVEIEN

REMA

ALTAVEIEN

Nye boliger

BUNNPRIS

Nye boliger

afballo

Lek

Markeds- og festivalplass

Park / torg

Nye boliger

COOP

buss

buss

kafe

EG

## 5. ET STED Å VÆRE

For at bydelscenteret skal oppleves som et sentrum, må det også fungere sosialt: det må være et sted man møtes.

### Hva kan gjøres?

Skape gode møteplasser, solvegg, godt lokalklima  
Liv etter stengetid → flere boliger, for eldre og unge  
Liv etter stengetid → organisasjonsliv, kafeer  
Mangfold av lokaler for butikker og tjenester  
Fysisk tett mellom dørene: tjenester og butikker  
Lav terskel for å sette i gang egne tiltak/tilbud  
Enkle, trygge og trivelige gangruter inn til sentrum  
Trillebagens gjenfødelse? (Gå til butikken)  
Lukkede plasser for avfall  
Bedre vedlikeholdsstandard på sentral plass /park

Sammenhengende, trygge gangareal.  
Godt synlige gangareal om vinteren. Lys  
Park med mye grønt og lekemuligheter  
Symbolverdier: «sentrums-signal» (identitet)  
Trekke innendørs virksomhet ut i sola.  
Temporære marked og festivaler, «stunts»  
Gratis innendørs møtested for barn/ungdom  
Prosjektbibliotek for ungdom  
Sykkelverksted – skaper liv  
Lunsjplass for alle som jobber i sentrum



Fasader for handel og tjenester – og de viktigste møteplassene

En god regel er at muligheten for at folk skal gå eller oppholde seg bestemte steder, øker hvis de har flere grunner til det. Dette kan være: frisør + kaffe + sol. Eller: handel + lek + hvile. Denne regelen kalles av noen for *triangulering*. Det er en fordel om mål kan *kjedes*, så flere ting kan oppnås med én tur. Generelt vil muligheten for å oppnå dette øke ved å *samle* målpunkt, tilbud og aktiviteter, framfor å la husleienivå eller tilfeldigheter føre til at de blir spredt utover. Lokalbefolkningen har deltatt i planverksted og annen medvirkning. Det vil etter hvert skje en metning, hvis aktiviteten innen rimelig tid ikke fører til noe.

Neste skritt i folkets medvirkning kan være *Participatory budgeting*. Norsk navn kan være deltakerbudsjettering. Metoden gir økt eierskap - sterkere identifikasjon med stedet. Kommunen setter av en sum og overlater til lokalbefolkningen å disponere den. Det knyttes en prosedyre til dette: Noen enkle kriterier for hva slags tiltak som *ikke* er aktuelle, opplegg for åpne møter, arbeidsgrupper, og til slutt avstemning via nettet.

### Marked og festival

Området i perioder frigjøres for parkering og bli markeds plass, festivalområde, eller konsertarena. Plassen tenkes som en gruslagt plass, som også kan brukes som ball-løkke eller oppstilling av temporær ballbinge, tivoli, utstillinger, isbane, rullebrettrampe el.a.

Om noe av den brukes til parkering, må det skje med flyttbare markeringer. Som vegg i dette uterommet, bygges en permanent struktur i tre – et langt hus - oppdelt i boder med luker: enkelt kan dermed den som har noe å selge åpne sitt salg, uten sedvanlig arbeid med montering/ demontering og vakhold. 12-16 boder er antatt å kunne få plass, med 2-3 meters lengde pr. salgsplass. Prinsippet er lik systemet som av og til brukes for julemarked i Sverige. Bygningen har også en bilside, som gjør at en for disse bodene ikke behøver å ha frakt inn i markedsområdet. Systemet er like anvendelig til alle årstider, og vil gi Bossekop sentrum et permanent tilbud og en mulighet andre deler av kommunen ikke har.

### Gjenåpning av bekk?

Gjenåpning av bekk, som i dag er lagt i rør gjennom sentrumsområdet, har vært oppe som et eget tema. Ut fra terrengets beskaffenhet har vi den vurdering at vi ikke får benyttet en åpen bekk eller kanal som en integrert del av sentrumsplanen. Med oppbygging av nytt leie, tildanning av sideterreng, inntak etc., vil en åpning bli for kostbar i forhold til en begrenset nytte/glede. Vi vil derfor ikke foreslå en gjenåpning av bekken.

Vi vil heller foreslå at overflatevann fra takflater og terreng benyttes aktivt til å samle vann i vannrenner, som ledes ut til et vannspeil, og dermed kan benyttes som et positivt element, til opplevelse og lek.



## Den mørke årstid

De offentlige rommene behøver ikke ligge som forlatte slakt i påvente av våren, men kan fungere aktivt også om vinteren, men med helt andre kvaliteter for bruk og opplevelse.

Kunstig belysning og veily lys kan brukes mer definert og planlagt, enn idag vanlig. Det gir interessante muligheter til å forbedre opplevelsen av omgivelsene.

Mørkest er den mørke årstida før snøen dekker bakken, og belysning kan bety mye. Når snøen ligger blir det mindre mørkt (og mindre trist), og samtidig gjør snøens refleksjon at effekten av å belyse selektivt blir desto større.

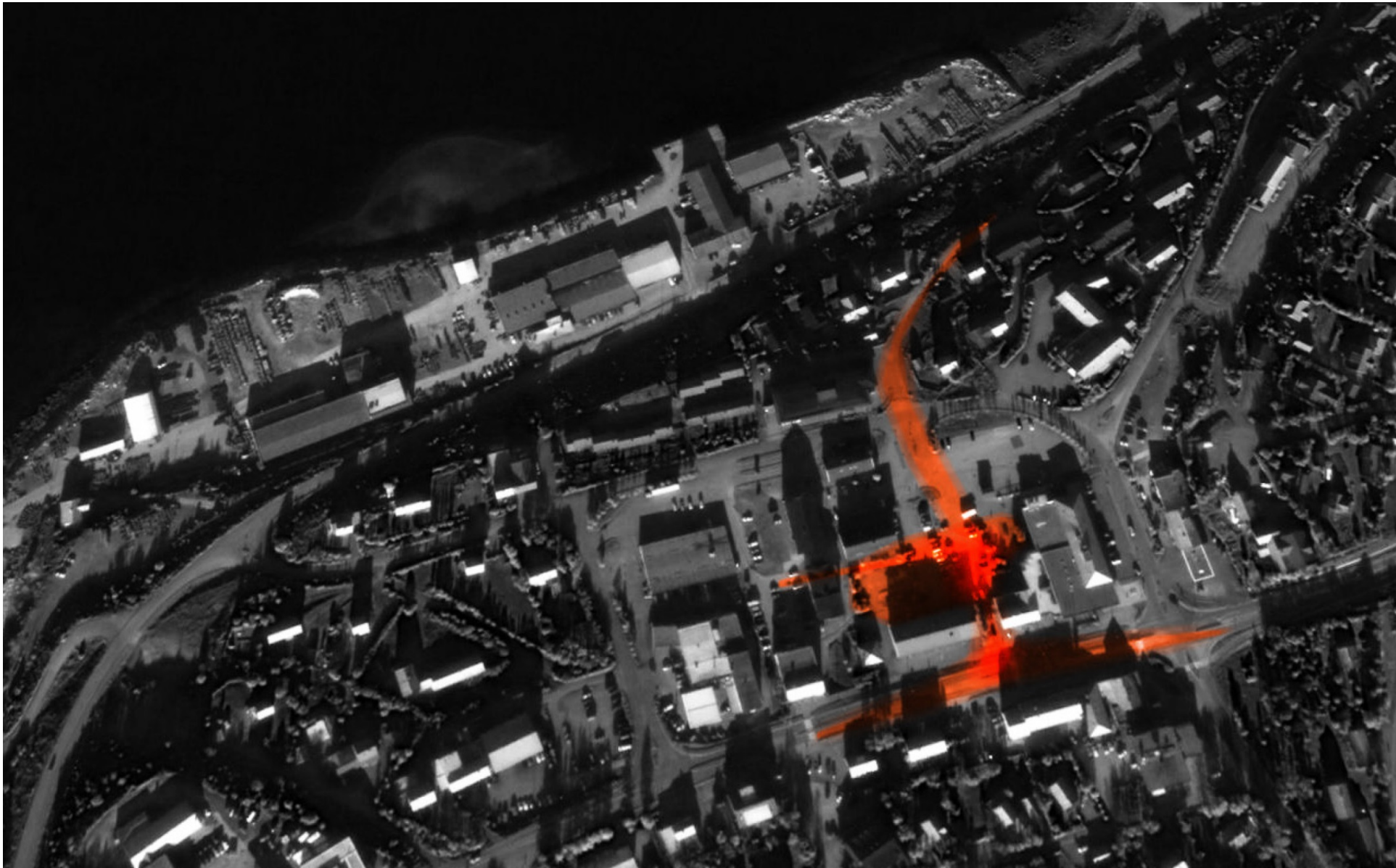
Kulde betyr at man i mindre grad holder til utendørs. Men det kan legges til rette for flere typer utendørs opphold – som store snøhauger til å leke på og hule ut, skøytebane, og vintermarked.

De offentlige plassene og parken vil mange ellers oppleve mest som synsopplevelse, men nettopp mørke og kunstig lys gjør at denne opplevelsen kan bli av en helt annen type enn vår og sommer.

Vi viser noen muligheter hvor kunstig lys kan brukes både til opplevelse og til å bedre trafiksikkerheten.

## TEMA MARKERING MED LYS

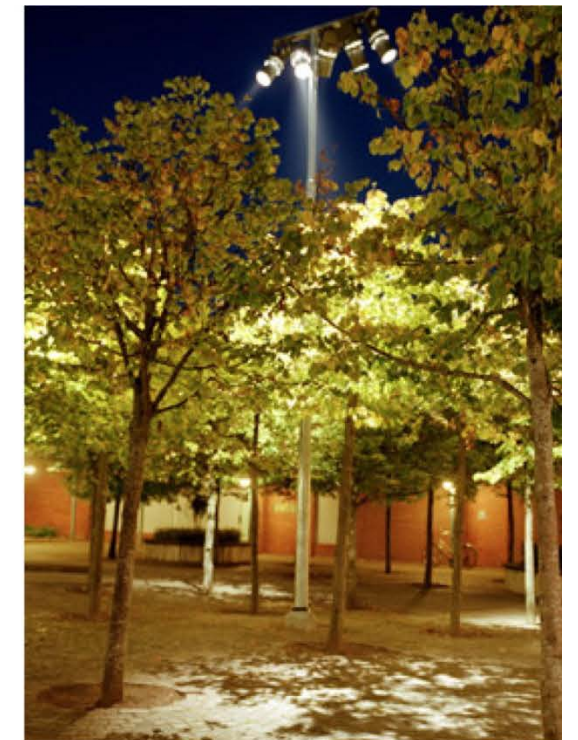




*Effektbelysning av sentrums hovedtrekk*



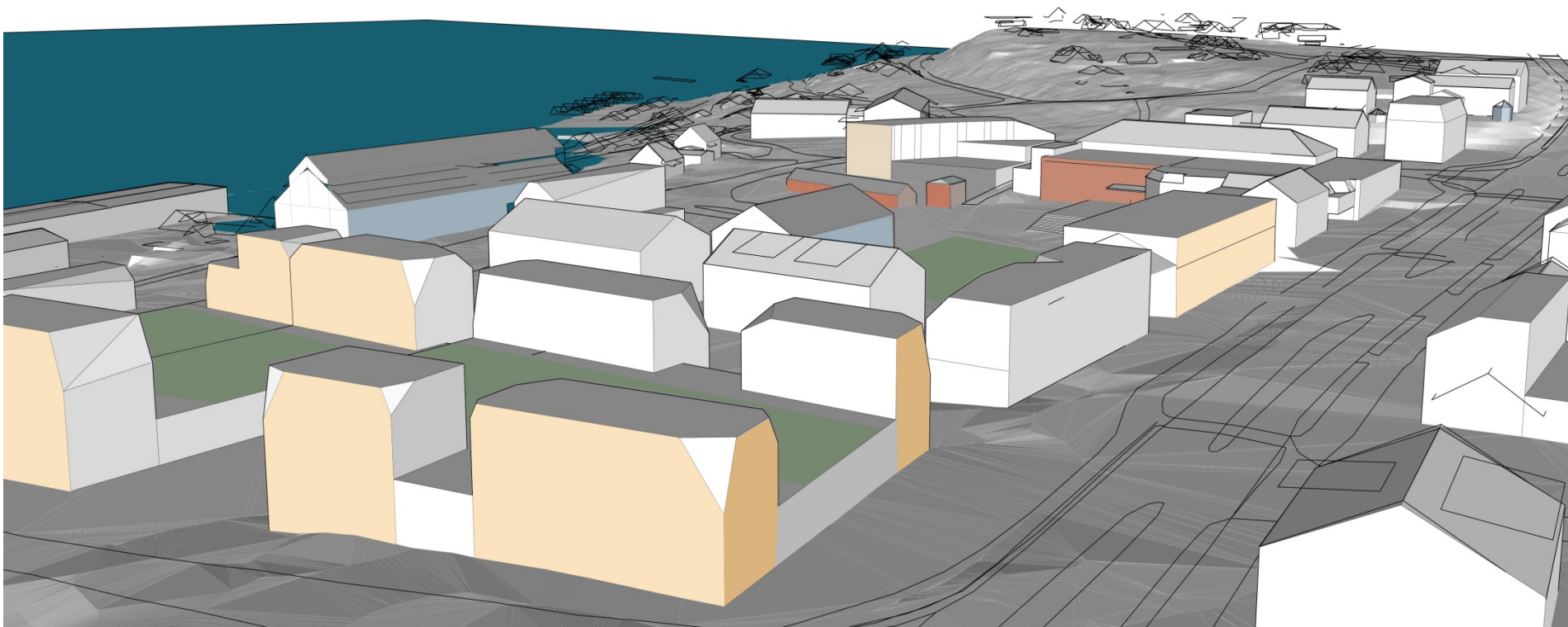
*Lys i natta*



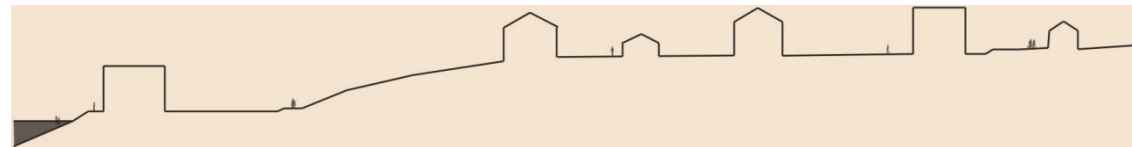
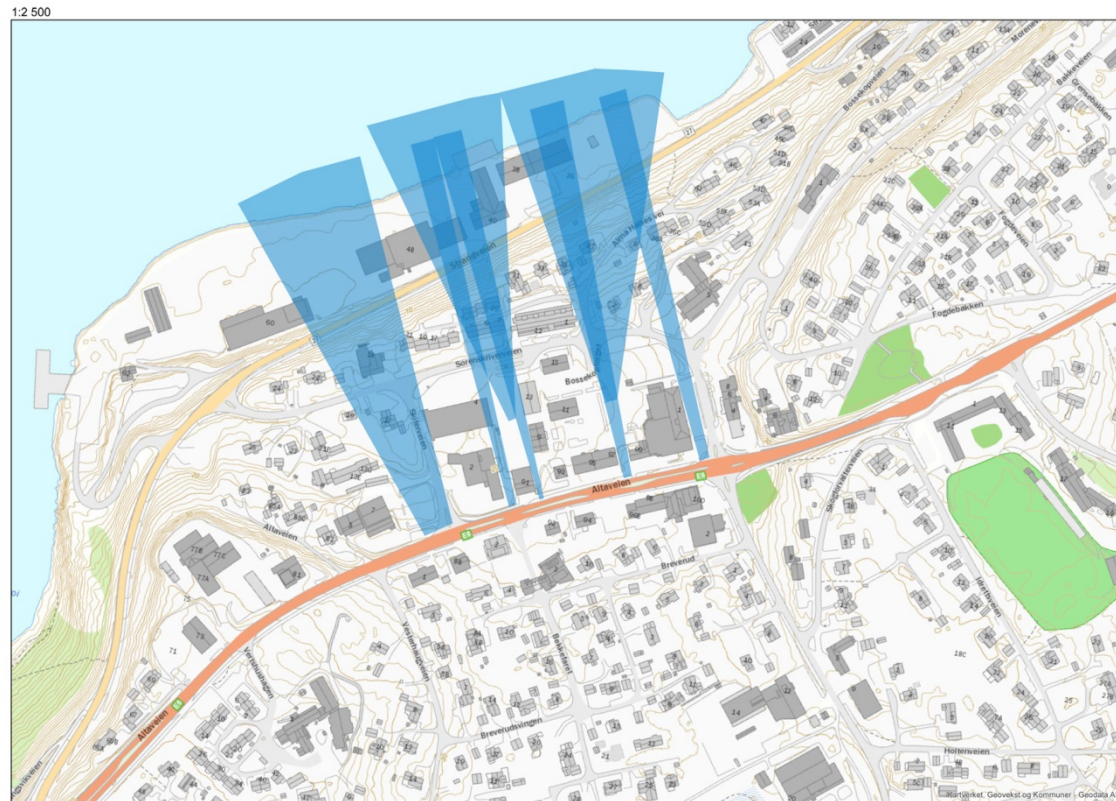
## 6. PROSESSEN

Boliger og innedørs p-anlegg bygges ut samtidig. Ett av disse anleggene bygges ut i to trinn, fordi også boligetterpørselen tilsier trinnvis utbygging. Gradvis vil antall p-plasser på terreng minke. En del p-plasser kan tenkes å være tydelig temporære. Andre kommer i permanente anlegg med kantstein og beplantning, der det er fysisk åpenbart hvor stort omfanget for lovlig parkering er. Parkering på terreng må være forbeholdt besøkende/ kunder.

Vi illustrerer her 2 faser – dette er et eksempel – fasene kan være mange. Ulike tenkte faser kan også være ulike «endelige» løsninger – avhengig av hvor godt lokale krefter, næringsliv og kommune kan samkjøres i et nytt handlingsprogram. Det er nødvendig at offentlig opparbeiding av parkeringsareal og park foregår parallelt med eller i forkant av privat utbygging. Det er den offentlige opparbeidingen som må være «motor»: viktigst av alt er at det vises at noe blir gjort raskt, slik at alle kan se at utviklinga blir snudd, fra å være en spiral på vei ned, til en ny vitalitet.



## 7. SJØFRONTEN



### Fyllingsområde og havn

Utgangspunktet for Bossekop var møtet mellom sjø og land. Bossekop var et sted ved fjorden. Denne sammenhengen er nesten borte, men Alta skifer og Felleskjøpet ligger fortsatt med havn – i skjæringspunktet mellom sjø og land. Begge bedriftene har mye viktig å fortelle om Alta, ved at de er så synlig til stede. På mange måter vil det være et tap for Alta og Bossekop om Alta skifer flytter helt bort fra strandsonen i Bossekop.

Det er ikke mulig å fortelle skiferhistorien i Bossekop på noen annen ekte og tydelig måte, enn at bedriften faktisk er synlig til stede fortsatt.

Hvis bedriften likevel flytter, kan eksisterende bygninger, som i dag benyttes til skiferindustrien, tenkes å få nytt innhold. Ledige lokaler kan evt. benyttes som et multikulturelt møtested med muligheter for etablering av håndverksproduksjon, verksted og utstillinger/ presentasjon av f.eks. skiferproduksjonen/produkter.

I dette prosjektet er fyllinga noe avkortet, og det arealet hvor råvare til skiferproduksjonen i dag oppbevares, utgår. Det antas at en arealeffektivisering ikke vil være kritisk for skifervirksomheten.

### Utsikt og forbindelser

Også den visuelle kontakten med fjorden er dårlig i dag. I 3 sektorer er det likevel mulig å beholde muligheten for utsikt. En må holde disse tre sektorene fri for byggverk og trær. To nye gangforbindelser skal knytte sentrum direkte til strandsonen.

