



UiT Norges arktiske universitet

Institutt for samfunnsvitenskap

Byvekst, bompenger, pakker og protester

Hvordan skal Tromsø realisere nullvekstmålet? Og hvorfor ble det så vanskelig?

Trine Rønning-Nilsen

Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse, november 2019

Forord

Innlevering av masteroppgaven markere slutten på mine fem år som student på Norges Arktiske universitet i Tromsø. Like spent som jeg var da jeg startet på bachelor i samfunnsplanlegging og kulturforståelse høsten 2014 er jeg nå som en ny hverdag står for tur. Det er mange som fortjener en takk for at denne masteroppgaven endelig ble levert.

Tusen takk til veilederen min gjennom både bachelor- og masteroppgaven, Halldis Valestrand. Jeg har alltid forlatt ditt kontor med ny motivasjon og inspirasjon, våre samtaler har vært både lærerik og betydningsfull

En stor takk til alle informantene som har tatt seg tid til å delta i studien, deres synspunkter og fortellinger har vært avgjørende for oppgaven.

Takk til dere flotte mennesker på Lesehuset for latter, gode samtaler og fantastisk samhold. En spesiell takk til Charlotte, du har bidratt til å gjøre studietiden enda bedre.

Takk til venner og familie for heiarop og støtte helt frem til mål. En ekstra takk til mamma og pappa, for alltid å stille opp og hjelpe til i en hektisk hverdag.

Sist med absolutt ikke minst, tusen takk til min ektemann Martin for din enorme støtte, gode ord, tålmodighet, og kjærighet. Jeg og Kasper er heldige som har deg i livet vårt.

Trine Rønning-Nilsen

29 November, 2019

Sammendrag

Denne oppgaven utforsker hvordan Tromsø kommune skal realisere nullvekstmålet, og prøver å besvare hvorfor dette har blitt så vanskelig. For at Tromsø kommune skal lykkes i å oppnå nullvekst i personbiltrafikken er innføring av bompenger et av de sterkeste virkemidlene. Staten har tilbudt Tromsø å søke om en byvekstavtale, og gjennom prosjekt Tenk Tromsø er det utarbeidet delprosjekter, virkemidler og tiltak som skal bidra til at Tromsø vokser på en sunn måte. Nyheten om at Tromsø skulle innføre en bompengeløsning, ble møtt med sinne og frustrasjon fra store deler av befolkningen. Studien vil belyse de spenningene som ligger i bompengedebatten og diskutere forklaringer som kan si noe om hvorfor innføring av bompenger og realisering av et nullvekstmål har blitt så vanskelig.

Oppgaven er en kvalitativ studie, der undersøkelsesmaterialiet består av intervjuer med personer i tilknytning til både prosjektet Tenk Tromsø og bompengemotstanden. I tillegg er det gjennomført dokumentanalyser av avisartikler, debattinnlegg, Facebook-innlegg og kommentarfelt i sosiale medier. Oppgaven er basert på et teoretisk rammeverk som strekker seg over ulike analytiske nivåer. Blant annet på et filosofisk nivå der begrepet rettferdighet er sentralt. Gjennom en ideologisk tilnærming blir nyliberalismen og sosialismen satt opp mot hverandre, for å mulig kunne forklare hvorfor bompengedebatten har blitt så polarisert. Teorier om kommunikasjon og informasjonssamfunnet er også sentrale for å belyse hvordan Facebook og sosiale media har blitt et viktig verktøy for politisk engasjement.

Studien bekrefter blant annet utfordringer knyttet til å kommunisere prosjekter som ikke er helt «ekte», i den forstand at prosjektene må godkjennes av staten før de kan iverksettes.

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning.....	7
1.1	Bompenger, byvekst, pakker og protester	9
1.2	Problemstilling og oppgavens oppbygging	9
2.	Byutvikling med bompenger.....	12
2.1	Klimahensyn i transportsektoren.....	12
2.1.1	Fra bypakker og belønningsordninger til byvekstavtaler	13
2.1.2	Byvekstavtaler som virkemiddel	14
2.1.3	Rammeverket rundt en byvekstavtale	15
2.2	Forutsetninger for å oppnå nullvekstmålet	16
2.2.2	Arealstrukturen.....	16
1.2.2	Konkurransforholdet mellom transportsystemene	17
2.3	Bompengeopprøret – hvor er vi i dag?	19
3	Hvorfor er egentlig bompenger så vanskelig - Teoretiske perspektiver	21
3.1	Hva er rettferdighet?.....	21
3.1.2	Forholdet mellom nytte og betaling	22
3.2	Det nyliberale samfunnet.....	23
3.2.2	Verdenssyn	24
3.2.3	Kulturelle verdier	25
3.2.4	Klimaskepsis	26
3.3	Kommunikasjon i informasjonssamfunnet.....	27
3.3.2	Kommunikasjonspåvirkning	27
3.4	Sosiale medier.....	28
3.4.1	En ny debatt.....	30
3.4.2	Slacktivism	30
3.5	Offentlig aksept for restriktive tiltak	30
3.5.1	Åpenhet og fleksibilitet	31

3.5.2	Timing	31
3.6	Oppsummering	32
4	Metode – metodologisk fremgang.....	33
4.1	Forskningsdesign	33
4.2	Problemstilling og forskningsspørsmål	34
4.3	Fremgangsmåte.....	36
4.4	Etiske refleksjoner og vurderinger	37
4.4.1	Etiske refleksjoner ved internettforskning	39
4.5	Reliabilitet og validitet	40
5	Tromsø kommune	42
5.1	Demografi, Geografi og arealbruk	42
5.2	Muligheter og utfordringer.....	44
5.3	Transportutvikling.....	46
5.4	Transportsystem, reisevaner og fremkommelighet	47
5.5	Bakgrunn for søknad om byvekstavgift	48
5.5.1	Sykelstrategi	48
5.5.2	Gåstrategi	49
5.5.3	Kollektivstrategi	50
5.5.4	Strategi for uterom	51
5.5.5	Handlingsplan for trafiksikkerhet.....	51
5.6	Finansiering - brukerbetaling.....	51
5.7	Byutredningen – Hvordan realiser nullvekstmålet	52
5.8	Bompengene kommer.....	54
5.8.1	Utvikling fra 2016 til i dag.....	55
5.8.2	Lansering av Tenk Tromsø	56
5.8.3	Folkemøtene	57
5.8.4	Bompengeforslaget.....	57

5.8.5	Februar 2017	57
6	Nullvekst og bompenger - rettferdighet, transport og miljø.....	59
6.1	Spenningene i bompengedebatten	59
6.1.2	Rettferdighet.....	60
6.1.3	Bompenger vs. drivstoffavgift.....	61
6.2	Budskapet i: kommunikasjonsstrategien	62
6.2.2	Hovedrapporten	63
6.2.3	De lokale avisene	63
6.2.4	Intervjuene.....	64
6.2.5	Sosiale medier	64
6.3	Miljø eller transport?	65
7	Analyse.....	67
7.1	Hva har vært utfordrende i kommunikasjonen med innbyggerne?	67
7.1.2	Forholdet mellom formål og problemoppfatning.....	67
7.1.3	Oppfatning av effekten av bompenger	69
7.1.4	Offentlig aksept.....	70
7.1.5	Å selge et prosjekt som ikke er «ekte».....	71
7.1.6	Forhandlinger med Staten	72
7.2	I hvor stor grad er bompengedebatten preget av ideologiske motsetninger?	73
7.2.2	Motstanderen og pådriveren.....	73
7.2.3	Nyliberale trekk hos motstanderen.....	75
7.2.4	Brytning mellom det individualistiske og kollektivistiske.....	77
7.2.5	Ulik oppfatning av rettferdighetsprinsippet	77
7.3	Hvilken påvirkning har media og sosiale media hatt på bompengemotstanden?.....	80
7.3.1	Medias rolle.....	81
7.3.2	Bompengedebatt på sosiale medier	81
7.4	Den politiske konteksten	83

8	Avslutning	86
8.1	Hovedfunn	86
8.2	Teoretiske implikasjoner	88
8.3	Refleksjoner.....	89
8.4	Epilog: Hvor er vi nå?	89
	Referanseliste	91
	Bilder:.....	98
	Vedlegg	99

Tabeller

Tabell 1 – Hendelsesforløp, fra lansering av Tenk Tromsø til i dag (2019).....	55
--	----

Figurer

Figur 1- Fra bypakker til byvekstvtaler. utvikling over tid	14
---	----

BYVEKST, BOMPENGER, PAKKER OG PROTESTER - Hvordan skal Tromsø realisere nullvekstmålet? Og hvorfor ble det så vanskelig?



Bilde 1: Morten Nelson. CC BY-NC-ND 4.0

1. Innledning

De siste årene har Norge opplevd noe som kan oppfattes som et paradoks. I takt med stadig økende kunnskap om nødvendigheten av å minske klimagassutslippene, blant annet ved å begrense privat bilkjøring og øke kollektivtransporten, har det reist seg protester mot måten dette iverksettes av myndighetene. Diskusjoner om innføring av bompenger og tilbud om statlige byvekstavtaler har preget det politiske feltet de siste par årene, og slo ut i kommunevalget høsten 2019 gjennom stor oppslutning om «nei til bompenger»- partier. I denne oppgaven tar jeg for meg hvordan den politiske vedtatte målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken i Tromsø kommune har møtt på mange utfordringer de siste par årene.

Norge har hatt økende befolkningsvekst i de største byområdene de siste årene, noe som er et kjennetegn over hele verden. På verdensbasis bor nesten fire milliarder mennesker i en by og

dette er et tall som vil stige drastisk frem mot 2050. Over hele verden skjer det en urbaniseringsprosess, der mennesker som tidligere bodde på landsbygda nå flytter inn til urbane strøk. Denne prosessen skjer raskere enn noen gang, og det er forventet at opptil 70 prosent av verdens befolkning vil bo i en by innen 2050 (FN.no). Den raske urbaniseringsprosessen bringer med seg både fordeler og ulemper som verdens byer må ta hensyn til, og hvordan Norge skal møte disse utfordringene i de byene som vokser mest har vært en stor del av Norges klimapolitikk.

Tilbake i 2001 publiserte Regjeringen «Bedre miljø i byer og tettsteder» (St.meld. nr.23 (2001-2002)). Formålet med meldingen til Stortinget var å legge frem overordnede mål og prinsipper for utvikling av attraktive, miljøvennlige og funksjonelle byer og tettsteder (St.meld. nr.23 (2001-2002)). Det ble presisert at det var viktig å ivareta det gode liv i byene og tettstedene, samt ta vare på de positive kvalitetene ved å bo sentralt (ibid). Norge hadde behov for retningslinjer som kunne sikre en strategisk utvikling av arealbruk, der hovedfokuset var et tett utbyggingsmønster som begrenser transportbehov. Det handlet om å kontrollere byveksten, for å forhindre økt biltrafikk, dårligere folkehelse og forverret støv og støy problematikk. En bærekraftig utvikling skulle sikre at fremtidens byer og tettsteder er tette, funksjonelle, mangfoldige og basert på miljøvennlig transport (ibid).

11 år senere, sommeren 2012, inngikk partiene på Stortinget (unntak av FrP) et klimaforlik som danner grunnlaget for Norges klimapolitikk i dag. Forliket fra 2012 bygger videre på et forlik som ble inngått i 2008, der partiene på Stortinget var enige om at en politikk for bærekraftig utvikling måtte bygges på flere prinsipper, blant annet prinsippet om «forurenseren betaler». Det er bred politisk enighet om en rekke tiltak som skal gjennomføres for å nå mål om utslippsreduksjon, og en overgang til et lavutslippssamfunn innen 2050 (Regjering.no, 2014a). For å nå mål om utslippsreduksjon er klimahensynet videreført inn i transportsektoren, og et viktig mål er derfor at veksten i personbiltrafikken i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel eller gange (St.meld. nr. 21 (2011-2012)). Det er dette som er nullvekstmålet, og innebærer at økt befolkningsvekst ikke skal føre til økt privatbilbruk, men heller tas av andre miljøvennlige transportformer. For å påvirke innbyggernes transportmønster trengs det derfor helhetlige strategier der ulike tiltak kombineres. Det er komplekse problemstillinger som involverer flere aktører og som berører store deler av innbyggerne i byområdene.

1.1 Bompenger, byvekst, pakker og protester

I denne oppgaven er hovedfokuset; nullvekstmålet. Hvordan realisere nullvekstmålet i en middels stor by som Tromsø? Det har vist seg å bli vanskelig, men hvorfor ble det det? Byvekst, bompenger, pakker og protester er fire begreper som er sentrale i forsøkene på å realisere nullvekstmålet. Byvekst representerer en urbaniseringsprosess som bringer med seg både fordeler og ulemper i form av økt biltrafikk, støv- og støy problematikk og dårligere bymiljø. Fordelen er at folk bor tettere, nærmer jobb og viktige servicefunksjoner, og muligheten for å velge andre transportmidler enn bilen blir større. Bompenger er et virkemiddel for å begrense ulempene byveksten fører til, og kan i oppgaven forstås som ulike former for betaling, som bomstasjoner, drivstoffavgift, vegprising og kjøprising. Pakker kan forstås som byvekstavtaler, belønningsordninger, bypakker osv. som inneholder kombinasjoner av tiltak og som skal bidra til at byområdene fører en helhetlig areal- og transportplanlegging. Hvem som skal ta kostnaden av den økende byveksten har vært et spørsmål som har ført til store protester. Protester er i oppgaven et bompengelopprør som har skylt over Norge, spesielt de siste 3 årene. Bompengepolitikken som har blitt ført både nasjonalt og lokalt har skapt stor frustrasjon i flere av byene i Norge. Det økende antallet av bomstasjoner og de økte bompengesatsene har ført til at flere nå sier nok er nok.

1.2 Problemstilling og oppgavens oppbygging

Tromsø kommune har siden 2010 arbeidet med byens fremtidige transportsystem, og utviklet mål for hvordan transporttettersspørselen i 2030 kan håndteres på en mer miljøvennlig måte. Konklusjonen i 2010 var at videre planlegging av transportsystemet skulle innebære en prioritering av styrket kollektivtransport, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende og oppgradering av gatemiljø i sentrum og de mest belastede vegene. Da Norges transportpolitikk ble presentert gjennom Nasjonal transportplan (2014-2023) våren 2013 var den forankret i det relativt nye klimaforliket (2012) og nullvekstmålet var blitt et overordnet mål for storbyområdene. Staten ville gjennom byvekstavtaler sikre at storbyområdene i Norge klarte å redusere klimagassutslipp, og forhindre vekst i personbiltrafikk. Tromsø kommune var et av de byområdene som ville få mulighet til å søke om en slik avtale, og de fortsatte derfor arbeidet med fremtidige transportsystemer fra 2010. I 2016 er Tromsø kommune nesten ferdig med søknaden til byvekstavtalen, og prosjektet presenteres for byens innbyggere som «Tenk Tromsø – vi beveger byen».

Hva som ligger bak Tenk Tromsø, og hva en byvekstavgift med Staten innebærer vil jeg komme tilbake til i senere kapittel. Det jeg har valgt å utforske i denne oppgaven er reaksjonene som kom etter at Tenk Tromsø ble presentert. Realiseringen av nullvekstmålet i Tromsø kommune kunne ikke skje uten innføring av bompenger, noe som har skapt sinne og frustrasjon blant flere av byens innbyggere, og har preget mediebildet de siste par årene. For å finne ut av hvorfor det ble så vanskelig å realisere nullvekstmålet i Tromsø har jeg valgt å stille følgende forskningsspørsmål.

- 1) Hva har vært utfordrende for Tromsø kommune i kommunikasjonen med innbyggerne – og hva har dette hatt å si for aksepten for å innføre bompenger?

For å få en bedre forståelse av motstanden mot bompenger som oppsto etter presentasjonen av Tenk Tromsø har jeg undersøkt hvordan Tromsø kommune har gått frem i kommunikasjonen med innbyggerne. Jeg vil finne ut om det er samsvar mellom det Tromsø kommune vil med Tenk Tromsø, og den oppfatningen som byens befolkning sitter igjen med, samt hvilket budskap som har vært vanskelig å få frem i møte med innbyggerne. Har utydelig kommunikasjon bidratt til en lav aksept for å innføre bompenger?

Det andre forskningsspørsmålet handler om spenningene som ligger bak bompengemotstanden.

- 2) I hvor stor grad preger ideologiske motsetninger bompengedebatten?

Bærer bompengedebatten preg av ideologiske motsetninger som har bidratt til at partene i debatten har forskjellige måter å oppleve verden på? Er ulike oppfatninger av spørsmål om rettferdighet, fri vilje og fellesskapet avgjørende for hvorfor motstanden har blitt så stor?

Det tredje forskningsspørsmålet handler om media og deres rolle i bompengedebatten. Siden bompengedebatten har preget mediebildet de siste årene, og Facebook har blitt et viktig møtested for motstanderne, er det nærliggende å tro at det har hatt en påvirkning på motstanden mot bompenger.

- 3) Hvilken påvirkning har media og sosiale media hatt på bompengemotstanden? – har de bidratt til økt motstand?

Ved å besvare disse forskningsspørsmålene håper jeg å komme nærmere en forklaring på hvorfor realisering av nullvekstmålet har blitt så vanskelig i Tromsø. Videre i del 1 av oppgaven vil jeg forklare hva et klimahensyn i transportsektoren vil si, og hvordan nullvekstmålet er ment å gjennomføres. Dette er viktig for å forstå bakgrunnen for Tenk Tromsø og innføringen av

bompenger. Så vil jeg bevege meg ut i den nasjonale konteksten for å beskrive et bompengelopprør som har preget debatten på nasjonalt nivå, og som viser at motstanden i Tromsø ikke står alene. De siste kapitlene er et teorigapittel som består av ideologiske motsetninger, oppfatning av risiko, rettferdighetsprinsipper og ulike grader av klimaskepsis. Dette er perspektiver som vil bli brukt for å mulig forklare situasjonen som oppsto i Tromsø kommune da bompengeforslagene ble presentert, og frem til kommunevalget høsten 2019. I teorigapittelet vil det i tillegg bli presentert generelle strategier for innføring av bompenger, kommunikasjonsteori og en redegjørelse for hvordan informasjonssamfunnet har påvirket måten folk engasjerer seg over internett. Metodekapittelet vil være avsluttende for del 1 og vise fremgangsmåten for forskningsprosessen, metodiske valg og etiske vurderinger.

2. Byutvikling med bompenger

Frem til 1980 ble bompenger kun brukt til å finansiere 45 forskjellige vegprosjekter fordelt over hele Norge, men på begynnelsen av 1980-tallet begynte det å skje en endring. De offentlige budsjettene ble mindre, og finansdepartementet så på investeringer i infrastruktur som en utgift, heller enn samfunnsøkonomisk nyttig (Bergskaug, 2019). Økt bruk av bompenger ble derfor løsningen for å få fart på bygging av tunneller, bruer og veger, der infrastrukturen i distriktene var høyt prioritert. En bedring av vegsystemene inn til de store byområdene førte til et økende trafikkproblem med lange køer, dårlig luft og dårlig trafikksikkerhet i byene. For å løse disse utfordringene ble bompenger flyttet inn i byen, og ble en viktig faktor for å ta tak i de trafikale problemene (ibid).

I 1986 åpnet dermed Norges første bomring i Bergen. Det ble satt opp seks bomstasjoner rundt Bergen by, som ringet inn sentrum. Bilistene betalte i snitt 2 kroner pr. passering, og til gjengjeld skulle Staten ta halvparten av kostnadene ved utbygging av nye veger (Bergskaug, 2019). Før bomringen ble åpnet var to tredjedeler av bilistene imot, men etter ca. ett år var dette snudd, og to tredjedeler var nå for bomringen. Bilisten så raskt at de fikk god uttelling for pengene i form av nye veger. Dette ble sett på som en seier for bomringen, og også ett startskudd for bomnasjonen Norge (ibid). Avtalen som Bergen inngikk med Staten er i dag en modell som brukes i flere av byene i Norge, og har vært viktig i utviklingen av bymiljø- og byvekstavtaler som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet. Før jeg beskriver hvordan bomringen i 1986 gikk fra seier til et bompengelopprør Norge ikke har opplevd tidligere, vil jeg forklare hvorfor bompenger har blitt en så viktig del av bypolitikken i Norge i dag.

2.1 Klimahensyn i transportsektoren

Som nevnt innledningsvis kommer nullvekstmålet ut av klimaforliket som ble inngått av samtlige partier på Stortinget sommeren 2012. I dag kommer 30 prosent av Norges klimagassutslipp fra transport, der vegtrafikken bidrar mest med 17 prosent av alt klimagassutslipp. Så et klimahensyn i transportsektoren kommer ikke uten grunn (Miljøstatus.no). For å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren må trafikkmengden reduseres og flere av oss må velge transportformer med lavere utslipp, som kollektivtrafikk, sykkel og gange.

2.1.1 Fra bypakker og belønningsordninger til byvekstavtaler

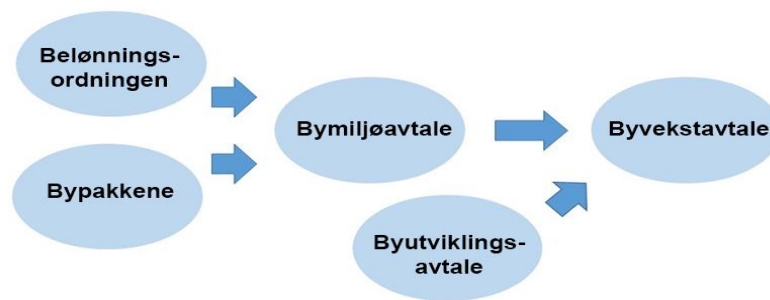
Innbyggernes transportmønstre påvirkes av flere faktorer, og for å styre utviklingen slik at flere av oss vil velge miljøvennlige transportformer trengs det helhetlige strategier som kan involvere forskjellige typer tiltak. Staten har over lengre tid tilbudt *bypakker* til kommuner og byer i Norge som tar utgangspunkt i bompengeneinnkreving, lik avtalen i Bergen i 1986 (Regjering.no, 2017b). Pakkene omfatter en liste av samferdselsprosjekter som finansieres med bompenger, statlige midler og lokale bidrag.

Etter klimaforliket i 2012 ble *belønningsavtaler* også tatt brukt som et virkemiddel for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken. Belønningsavtalene er primært 4-årige avtaler, der det stilles krav om at byområder eller kommuner setter seg mål og kan dokumentere en helhetlig virkemiddelbruk som sikrer nullvekst (Regjeringen.no, 2017b).

I 2013 ble *bymiljøavtaler* presentert gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023, da regjeringen la frem sin transportpolitikk for de neste fire årene. Dette er avtaler som tar utgangspunkt i bypakkene, men Staten bidrar enda mer med investeringer til blant annet høykvalitets kollektivløsninger i de fire største byområdene. I en bymiljøavtale forventes det at lokale myndigheter har en større satsning på arealpolitikken for å bygge opp under investeringene i transportsystemene (Regjering.no, 2017b). For eksempel boligutbygging i tilknytning til kollektivtransport.

Byutviklingsavtaler ble introdusert i 2015, der arealforpliktelsene konkretiseres enda mer gjennom et forpliktende samarbeid mellom Staten, fylkeskommune og kommunen om arealbruken og arealutviklingen.

I Nasjonal transportplan (2018-2029) ble bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler slått sammen til helhetlige *byvekstavtaler* og areal- og transportpolitikken ble integrert ytterligere. For å finne hvilke tiltak som ville fungere best med tanke på å oppnå nullvekst ble det gjennomført byutredninger av de ni største byområdene som var aktuelle for å få en byvekstavtale. Byutredningene viste at bompenger/vegprising, kompakt byutvikling og fortetting, økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplasser, bedre kollektivtilbud, gang- og sykkelanlegg og redusert vegkapasitet og konkurransekraft for bilen ville ha stor betydning for at byområdene skulle nå nullvekstmålet (Regjering.no, 2017b).



Figur 1: Fra bypakker til byvekstavtaler. utvikling over tid. Fra regjering.no

2.1.2 Byvekstavtaler som virkemiddel

Transportpolitikken som har blitt ført etter klimaforliket (2012) gjennom nasjonale transportplaner har hatt nullvekst som overordnet mål. I dag er det byvekstavtaler som er regjeringens hovedgrep og virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, og for å samordne areal- og transportplanleggingen.

De ni største byområdene i Norge fikk tilbud om å søke, der Tromsø er en av disse ni. Fylkeskommunen og kommunene i byområdene går sammen i forhandlinger med Staten og forplikter seg til nullvekstmålet og å følge opp andre felles mål som nedfelles i avtalen. Det skal nedfelles mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, samt tiltak for redusert bilbruk med en arealbruk som bygger opp under og legger til rette for miljøvennlig transport (Nasjonal transportplan 2018-2029).

I en byvekstavtale vil staten fortsatt bidra med belønningsmidler og midler til kollektiv-, sykkel – og gang tiltak, og det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 satt av nesten 65 milliarder kroner til byvekstavtaler, samt belønningsordningen (Nasjonal transportplan 2018-2029). Det faglige grunnlaget i forhandlingene om byvekstavtale er byutredningene som Statens vegvesen i samarbeid med Jernbanedirektoratet og lokale myndigheter har laget for å vise ulike måter å nå nullvekstmålet på. Hovedutfordringen for å nå nullvekstmålet er i dag å gjøre miljøvennlig transport mer attraktivt enn privatbilen. For å møte denne utfordringen krever regjeringen restriktive tiltak på privatbilen og tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle og gå, sammen med et kollektivtilbud av høy kvalitet og med god kapasitet (ibid).

2.1.3 Rammeverket rundt en byvekstavtale

Før fylkeskommunen og kommunen kan begynne å forhandle med Staten er det noe generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak som må gjøres på lokalt og regionalt nivå først. Det må være gjennomført en konsekvensutredning med kvalitetssikring av byområdets transportsystem for å synliggjøre hva som må til for at nullvekstmålet nås. Nullvekstmålet ligger til grunn, men det må være utarbeidet og vedtatt både langsiktige og mer kortsiktige mål for hvordan nullvekst skal oppnås. De lokale målene må også harmonere med de nasjonale målene som er satt. Det må være avklart hvilke hovedsatsningsområder man har, hvordan fordelingen mellom partene skal være og hvilke restriktive tiltak som skal innføres (Nasjonal transportplan 2014-2023, s.147). Når det kommer til arealplanlegging må det foreligge en regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven som er vedtatt eller utarbeidet/revidert og er i tråd med målene i den helhetlige byvekstavtalen. Det må være en intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkttransport, sykling og gåing. Føringene fra regionale eller interkommunale planer må også følges opp i den kommunale arealplanleggingen.

Hvordan avtalen skal finansieres må også være avklart med nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå før Staten kan gjøre sitt endelige vedtak ved behandling på Stortinget. Byvekstavtalene krever ikke bompenger som finansiering, men finansieringskravene er i tråd med ordinære bypakker, der bompenger har vært normen. Byvekstavtalene er ofte store pakker, med tiltak og prosjekter til flere milliarder kroner. For at kommunen og fylkeskommunen skal kunne bidra med ca. halvparten, har bompenger blitt den finansieringsmodellen som inntjener nok penger, sammenlignet med en drivstoffavgift (ekstra krone pr. liter drivstoff).

Når alle de generelle kravene er oppfylt og forhandlingene avsluttes skal forpliktelsene nedfelles i politiske vedtak på de ulike nivåene. En byvekstavtale er ikke juridisk bindende, men er å anse som en politisk intensjonsavtale som fører med seg sterke forpliktelser når avtalen er underskrevet. Alle parter har anledning til å si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser (Tønnesen m.fl., 2018). For å sikre at valg av rekkefølge på prosjektene skal bidra til å nå nullvekstmålet skal avtalen porteføljestyres. Det vil si at prioriteringer av prosjektene skal avgjøres løpende i perioden byvekstavtalen er gjeldende og etter hvordan byområdene ligger an med tanke på å oppnå nullvekst i personbiltrafikken (ibid).

2.2 Forutsetninger for å oppnå nullvekstmålet

Nullvekst i personbiltrafikken er det overordnede målet i en byvekstavnale, og det eneste målet som storbyområdene med byvekstavnale skal oppnå. Målet blir omtalt som både smalt og bredt (Tønnesen, m.fl., 2018). Det er smalt i den forstand det fokuseres på persontransport og kjørelengde, der kjørelengden til privatbiler er i fokus uavhengig av deres utslippstype. Gjennomgangstrafikk og næringslivstrafikk er ikke inkludert i målingene. Det er bredt fordi ved å bremse personbiltrafikken, kan mange av de negative konsekvensene ved bilkjøring reduseres, som lokal luft- og støyforurensning, ulykker, klimagassutslipp og overbelastning av vegnettet (ibid).

2.2.2 Arealstrukturen

Gjennom bypakker og belønningsordninger til bymiljøavtaler og byvekstavtaler har arealdimensjonen fått større fokus. I byvekstavtalen forplikter kommunen, fylkeskommunen og Staten seg til en arealbruk som skal bidra til at nullvekstmålet nås. Forskningslitteratur innenfor areal- og transportutvikling sier at for å oppnå redusert transportbehov og biltrafikkmengde er utviklingen av transportsystemene, arealstrukturen, reiseatferd og biltrafikkmengden viktige faktorer som er gjensidig avhengig av hverandre (Tennøy, 2014).

Arealstrukturen er med på å definere hvilken reiseatferd innbyggere i en by har, og i et prosjekt med nullvekstmål er det viktig at arealutviklingen minimerer transportbehovet og bilavhengigheten. Aud Tennøy (2014) har sett på ulike faktorer i arealutviklingen som bidrar til å redusere biltrafikken, og peker på at tetthet og lokalisering av bolig, arbeidsplass og service og handel har mye og si for trafikkandelen (Tennøy, 2014).

1.2.1.1 Tetthet

Tetthet i en by vil gi gjennomsnittlige kortere avstander og dermed også reiselengder mellom forskjellige funksjoner, sammenlignet med spredt arealbruk i en by (Tennøy, 2014). Kortere avstander vil gjøre det mer attraktivt å sykle og gå, og øker mulighetene for å ta beina eller sykkelen fatt for flere av byens innbyggere. Mulighetene for et bedre kollektivtilbud økes også, ved at passasjergrunnlaget øker og det blir enklere og rimeligere å betjene. I en by med tett arealbruk vil også bilen få dårligere forhold, som forsinkelser på grunn av kø og redusert tilgang eller dyrere parkeringsplasser (ibid).

1.2.1.2 Lokalisering i bystrukturen

Hvor i bystrukturen boliger, arbeidsplasser, handel, service m.m. er lokalisert, betyr enda mer for biltrafikken enn tettheten i seg selv (Tennøy, 2014). Når boliger bygges sentralt i byen genererer de mindre biltrafikk enn boliger i ytterkanten av byområdet. Hvor nye arbeidsplasser plasseres har også stor betydning for hvordan innbyggere reiser til og fra jobb. Er arbeidsplassene lokalisert i ytterkanten av bystrukturen, er sannsynligheten stor for at flere velger bil på reisene til og fra jobb. Det samme gjelder for handel og service tilbud. Jo lengre unna sentrum store butikker og kjøpesentre er lokalisert, jo mer biltrafikk genereres (ibid).

1.2.2 Konkurransforholdet mellom transportsystemene

I tillegg til utviklingen av arealstrukturen, må også utviklingen av transportsystemene bidra til å redusere biltrafikken for at nullvekstmålet skal oppnås. Hvordan disse utvikles påvirker folks reisevaner i stor grad (Tennøy m.fl., 2017). Om menneskers reisevaner er et resultat av søken etter å optimalisere sin nytte med tanker på tidsbruk, effektivitet og komfort, er det logisk at kvaliteten på de ulike transportsystemene har betydning for hvor ofte man reiser, hvor man reiser og med hvilket transportmiddel (ibid).

For å oppnå nullvekst i personbiltrafikken må det skje en endring i hvor ofte vi reiser, hvor vi reiser og hvordan vi reiser (Tennøy m.fl., 2017). Kvaliteten av kollektivtilbud, gang- og sykkelvegnett har stor betydning for hvilke reisemåter som blir foretrukne. Tennøy m.fl. (2017) forteller at konkurransforholdet mellom transportmidlene er en veldig viktig faktor for endrede reisevaner. *«Hvis vi ønsker å endre innbyggernes reisevaner, må vi endre de relative konkurransforholdene mellom transportmidlene, i favør av de vi ønsker innbyggerne skal bruke mer av»* (Tennøy mfl., 2017, s. 9). Skal flere bruke kollektiv, sykkel og gange må transportsystemene utvikles slik at de blir reelle konkurrenter til bilen. Det krever en forbedring av kollektivsystemet, og bedre tilrettelegging for gang og sykkel samtidig som det legges begrensninger på biltrafikken. Biltrafikken må styres bort fra områder der den er til hindring eller ulempe for kollektiv, sykkel eller gang (ibid)

1.2.2.1 Restriktive tiltak på personbiltrafikken

For å oppnå nullvekst i personbiltrafikken vil ikke en forbedring av kollektivtilbudet og oppgradering av gang- og sykkelvegnett være tilstrekkelig. Derfor blir det også lagt vekt på at det i en byvekstavtale må tillegges restriktive tiltak på personbiltrafikken. I byutredningen som

ble gjennomført av Statens vegvesen, jernbanedirektoratet og Tromsø kommune kom det fram at bompenger/vegprising og en strengere parkeringsnorm var helt nødvendig for at Tromsø skal nå nullvektmålet (Byutredning, 2017)

1.2.2.2 Parkering

De aller fleste bilturer starter og ender med en parkert bil. Begrenset parkeringstilbud i byer kan derfor også bidra til å redusere bilbruken (Hanssen, 2014). Reisevaneundersøkelser gjennomført i Norge viser at det er en klar sammenheng mellom parkeringsmuligheter og bilbruk (ibid). Når parkeringsplasser er lett tilgjengelig stimulerer dette til at folk bruker bilen, selv om det finnes andre gode alternativer. Spesielt hvis parkeringer er gratis eller priset lavt. En restriktiv parkeringspolitikk vil innebære å begrense antall parkeringsplasser eller benytte avgifter og andre reguleringer slik at bilbruken begrenses. Ved ulike reisemål, som kjøpesentre, næringsvirksomhet og arbeidsplasser, stilles parkeringsplassene ofte gratis til disposisjon for dem som velger bilen. Det vil være viktig å føre en helhetlig parkeringspolitikk, der det settes inn tiltak på eksisterende parkeringsplasser og fastsette hvilken praksis som skal gjelde når nye parkeringsplasser skal etableres, for eksempel i forbindelse med utbyggingsprosjekter. Kommuner kan også oppfordre arbeidsgivere til å redusere parkeringstilbudet eller endre betingelsene for ansatte og besøkende. Dette gjelder spesielt også kommunens egen rolle som en stor arbeidsgiver. Det er i utgangspunktet bare plassene som eies av kommunen som kan påvirkes, så effekten kan kun oppnås hvis kommunen fører en politikk som sikrer kontroll når nye parkeringsplasser skal etableres (ibid).

1.2.2.3 Bompenger

Bruken av bompenger i Norge er regulert av vegloven §27 (Veglova, 1963 § 27). I 2017 ble det gjort endringer i loven, ved at det ble åpnet opp for at det kan fastsettes særskilte ordninger for bompenger i byområdene. Takstene kan bestemmes ut ifra særskilte behov i området, med hensyn til transportløsninger, arealbruk, lokalmiljø o.l. Lovforslaget har åpnet opp for at bompengetakstene kan basere seg på kjøretøyenes vekt, variere ut ifra når tid på døgnet og kjøretøyenes ulike miljøegenskaper. Dette har ført til at en bompengeløsning skal kunne påvirke valg av reisemiddel (Regjeringen.no, 2019c)

Dersom bompenger brukes strategisk eller som et alternativ til vegbygging kan virkningene virke stort inn på klima (Fridstrøm og Steinsland, 2014). I stedet for å øke kapasiteten slik at den voksende trafikken kan avvikles, kan bruken av vegen prises til et nivå som fører til at trafikken flyter godt på det eksisterende vegnettet. Da brytes sirkelen med økt vegkapasitet

skaper økt trafikk som igjen skaper nye behov for vegutvidelse (ibid). Trafikkmengden vil da stagneres, og personbilens konkurranseevne svekkes fordi det vil være dyrere å velge bil som reisemiddel i forhold til de andre transportsystemene. En slik strategi mener Fridstrøm og Steinsland (2014) vil ha stor betydning for framkommeligheten, klimagassutslipp og den lokale forurensningen i byer og tettsteder.

2.3 Bompengelopprøret – hvor er vi i dag?

Endringene gjort i vegloven §27 i 2017 er ikke den eneste endringen som er gjort de siste 30 årene. I 1993 kom den første endringen som åpnet for at inntjeningen fra bomstasjonene også kunne brukes til investeringer i infrastruktur til kollektivtrafikken på jernbane, sporveg og tunellbane (Bergskaug, 2019). I 2006 åpnet en ny endring opp for at bompenger på visse vilkår også kunne brukes til drift av kollektivtilbud, i 2012 ble det åpnet for å kunne gjøre midlertidige endringer i bomtakstene på dager med høy luftforurensninger, og siste endring i 2017 muliggjør for rushtidsavgift og miljødifferensiering (ibid). Disse fire endringene over de siste 26 årene har endret hvordan bompenger i byene brukes i dag.

Siden bompenger har vært en stor del av byvekstavgiftene, både som trafikkregulerende tiltak og for inntjening til infrastruktur, er bompengene forventet å ha økt med ca. fem milliarder kroner fra 2013 og til utgangen av 2019 (Bergskaug, 2019). Samtidig som bominntektene har økt, har også motstanden mot bompenger økt. Tidligere var motstanden knyttet til enkelte prosjekter, men i dag har motstanden over hele Norge funnet sammen i kampen mot bompenger (ibid). Norge har i dag både et landsdekkende parti og en landsdekkende organisasjon som kjemper kampen mot bompenger, og sosiale medier har ført til at det er enklere å dele engasjement, sinne, frustrasjon og ideer med andre likesinnede. Bompenger er noe som virkelig engasjerer og i byer og tettsteder der bomprosjekter er planlagt er ofte lokalavisene fulle av nyhetsartikler, debattinnlegg og politiske diskusjoner. Det har de siste årene blitt gjennomført flere demonstrasjoner over hele landet, der motstandere har gått i tog, holdt appeller og gjennomført kjørsakte-aksjoner, blant annet også i Tromsø (ibid).

Hva som har ført til et slik opprør som Norge nå er vitne til er det forskjellige forklaringer på. Elisabeth Bergskaug (2019) har i boken «bompengeboka» intervjuet personer fra ulike felt, og fått ulike svar. Fra en psykologs perspektiv handler det om at vi mennesker har et sett forventninger som brytes. Disse forventningene er at bilistene i dag allerede betaler for bruk av

bil og vei, og at det oppstår en reaksjon på at man betaler ekstra for å kjøre gjennom en bom (Bergskaug, 2019, s. 75). Bompenger oppleves også som urettferdig fordi det er en avgift som ikke baserer seg på inntekt, slik mange andre skatter og avgifter gjør. Fra en transportforskers perspektiv handler det om hvordan bompenger brukes, og hva befolkningen får igjen for det de betaler. Selv om det alltid vil være mennesker som prinsipielt er imot bompenger, vil det være nødvendig å ha løpende diskusjoner på hva pengene skal bruke til for å skape mindre irritasjon (Bergskaug 2019, s. 76). Transportplanleggeren som er intervjuet mener at bompengemotstanderne ikke vil forstå hvor nyttig bompenger er, før de fjernes. «*Fjern bomstasjonene og la dem (motstanderne) drukne i sin egen trafikk og kø*» (Bergskaug 2019, s. 76). Forklaringene er delt, og hvordan hvert menneske reagerer er forskjellig. De fleste byene som allerede har bomstasjoner har vært i en situasjon der antallet bomstasjoner har økt, eller taksten pr. passering har økt. Tromsøs situasjon er annerledes fordi Tromsø ikke har hatt bompenger før, bortsett fra på ferdigstilte broer og tunneller.

Fra forskningens side er bompenger et virkemiddel som kan hjelpe byene med å dempe de negative konsekvensene den økende byveksten bringer med seg (Fridstrøm og Steinsland, 2014). Likevel skaper bompenger stor frustrasjon og sinne blant innbyggerne og det har vist seg å være et vanskelig tiltak å gjennomføre. I neste kapittel vil jeg presentere mulig forklaringer som kan bidra å belyse de utfordringen som har ført til at innføring av bompenger og realisering av et nullvekstmål i Tromsø kommune har blitt så vanskelig.

3 Hvorfor er egentlig bompenger så vanskelig - Teoretiske perspektiver

Som beskrevet over er det flere faktorer som kan være med å forklare hvorfor bompenger i dag er så vanskelig å innføre. I dette kapittelet vil jeg ta for meg teorier og noen perspektiver som kan bidra til å forstå de utfordringene som har oppstått i Tromsø kommune, og som har bidratt til å gjøre innføring av bompenger og realisering av et nullvekstmål så vanskelig. De tre forskningsspørsmålene strekker seg over flere analytiske nivåer, derfor blir dette kapittelet også en sammensetning av flere teoretiske perspektiver på ulikt analytisk nivå. Jeg vil starte med et mye diskutert tema innenfor etikk og politisk filosofi og som er et argument som flere av bompengemotstanderne har frontet som et av de største problemene med bompengefinansierte byvekstavtaler, nemlig rettferdighet. Videre vil nyliberal ideologi være sentralt når jeg gjennomgår temaer som verdenssyn, verdier og klimaskepsis. Til sist i kapittelet blir det en gjennomgang av kommunikasjon- og informasjonssamfunnet for å gå nærmere inn på kommunikasjon og påvirkning, samt Facebooks effekt på politisk engasjement.

3.1 Hva er rettferdighet?

Bompedebatten handler i stor grad om hvordan bompenger oppleves som urettferdig for store deler av befolkningen. Hvordan rettferdighet defineres er svært omstridt, og det finnes flere ulike tilnærminger for å forstå begrepet. Det sier noe om en sosial tilstand eller en moralsk dyd og det er i dag to tilnærminger som er sentrale når rettferdighetsbegrepet skal defineres (Sagdahl, 2016). En generell måte å forstå rettferdighet på er som «den type forhold der mennesker behandles på en rimelig måte og i overensstemmelse med moralske prinsipper» eller «den type forhold der alle mottar det de fortjener» (ibid). Ideen om rettferdighet og hva dette innebærer er mye diskutert i etikken, og særlig viktig i den politiske filosofien der betingelser for et rettferdig samfunn undersøkes og diskuteres.

I nyere filosofi er det fordelingsrettferdighet som er det mest diskuterte temaet innenfor rettferdighet, ofte også kalt distributiv rettferdighet (Sagdahl, 2016). Dette innebærer ulike prinsipper for hva som er en rettferdig fordeling av samfunnets goder. Historiske viktige formuleringer er gjort av Karls Marx og Louis Blanc, og sier «enhver bør gi etter evne og motta etter behov» (ibid), men i nyere tid har debatten i stor grad tatt utgangspunkt i John Rawls teori.

I Rawls teori om rettferdighet, som han selv kaller «rettferdighet som rimelighet», forsvarer han et prinsipp kalt forskjellsprinsipp (ibid). Dette innebærer at «*enhver sosial eller økonomisk ulikhet i et samfunn bare er tillatelig dersom denne forskjellen er til størst fordel for de svakeste stilte medlemmene i samfunnet*» (ibid). Et slikt prinsipp åpner opp for sosiale ulikheter, så lenge det kommer de dårligst stilte til gode.

3.1.2 Forholdet mellom nytte og betaling

I en byvekstavtale og i Tenk Tromsø har det vært fokus på at en bompengeløsning skal oppleves som mest mulig rettferdig i forhold til hvem som betaler og hva de som betaler får igjen. Derfor har de operert etter et rettferdighetsprinsipp der det skal være sammenheng mellom nytte og betaling (Hovedrapport, transportnett Tromsø, 2016). Det vil si at de som betaler skal ha nytte av tiltakene, og de som har nytte av tiltakene skal betale. I en bompengefinansiert løsning vil nytten av tiltaket på mange måte skje på en indirekte måte. For eksempel vil nye kollektivfelt føre til at bussen kommer raskere frem, og flere vil velge kollektiv fremfor bilen. Trafikkmengden på vegnettet går da ned, og de som kjører bil vil ha nytte av dette. Fordelingsvirkningene av bompenger har blitt studert tidligere, og ifølge Rawls forskjellsprinsipp vil fordelingen av inntektene fra bommene avgjør hvor rettferdig systemet er. Studier fra både Stockholm og Oslo viste at bomringen i utgangspunktet rammet lavinntektsgrupper hardere enn høyinntektsgrupper, men sluttresultatet var likevel helt avhengig av hvordan inntektene fra bomringen ble brukt (Fridstrøm og Steinsland, 2014). Hvis inntektene ble brukt til en betydelig forbedring av kollektivtransporten, ville fordelingseffekten være ganske god (ibid). Ifølge Rawls må inntektene utgjøre en fordel for de svakeste stilte i samfunnet, og ifølge studien fra Stockholm var for eksempel god barnehagedekning med hensiktsmessig lokalisering avgjørende for at fordelingsvirkningene ikke gikk ut over barnefamilier med lav inntekt. Minken (2005) har forsket på fordelsvirkningen av bompenger og trekker frem at en rettferdig fordeling av byrdene og gevinstene burde være et mål som veies opp mot den samfunnsøkonomiske effektiviteten og finansieringen ved innføringen av bompenger (Minken, 2005). Ved å ta dette med inn i planleggingsfasen kan man identifisere problemer tidlig og hvis mulig løse dem med mindre justeringer av opplegget. En bred medvirkningsprosess der innbyggerne er tidlig involvert vil både bidra til å øke forståelsen for tiltaket, og kunne identifisere faktorer som påvirker rettferdigheten ovenfor innbyggerne (ibid).

Et annet argument som også har vært gjentakende i bompengedebatten er friheten til å bestemme over egen bilkjøring. Dette har ført meg inn på sporet av en nyliberal ideologi som ligger som bakteppe i debatten om bompenge.

3.2 Det nyliberale samfunnet

I den moderne tidsepoken er det levende, tenkende, talende og arbeidende mennesket et sentralt trekk i samfunnsutviklingen. Liberalismens budskap er at samfunnsutviklingen bør preges av individuelle handlinger og samspillet mellom politiske og økonomiske aktører bør alltid utøves innenfor sivilsamfunnets rammer (Hammer, 2016). «Liber» kommer fra det latinske ordet fritt, og liberalismen symboliserer det frie mennesket som gis mulighet til å ivareta sine egne interesser, utnytte sitt potensial, samt gjøre egne vurderinger og valg. Slik kan kunnskapsproduksjonen, økonomisk vekst og det samfunnsmessige framskrittet sikres (ibid).

Den liberale tankegangen er i dag markant til stede i vestlig kultur og alle våre øvrige tanker er mer eller mindre preget av den (Hammer, 2016:144). Frihet må både vernes og verdsettes, og en viktig betingelse for at det liberale samfunnet skal fungere er at det autonome individet respekterer andres uavhengighet. En liberalist vil anerkjenne staten, men mer som et «nødvendig onde» der et statlig rammeverk skal legge til rette for at hendelser og handlinger spiller best mulig sammen. Den utøvende makten får et nedtonet handlingsrom, mens den lovgivende og den dømmende statsmakten er å foretrekke. Samfunnsutviklingen kan formes etter summen av frie valg og via juridiske rammer og sterke krav til likebehandling som sikrer like muligheter (ibid).

Rundt 1980-tallet får en nyliberalistisk diskurs stor gjennomslagskraft. Tidligere statsledere som Margaret Thatcher og Ronald Reagan regnes som politikere som førte økonomien og konkurransens logikk over til staten og sivilsamfunnet (Vetlesen, 2011). Det ble vanlig med privatisering av offentlige virksomheter, og staten skulle ha færre inngrep i økonomien (Thorsen, 2014). Det skjedde en naturalisering av den kapitalistiske økonomien, som førte til en fredning mot politisk og dermed folkelig kontroll. Økonomiske krefter ble frigjort fra enhver tidligere politisk kontroll eller juridisk håndheving (Vetlesen, 2011).

Et viktig kjennetegn ved nyliberalismen er at *«det fremmer individuelt initiativ innen et institusjonelt rammeverk preget av sterke private eiendomsrettigheter, frie markedet og fri*

handel» (Vetlesen, 2011). For det frie enkeltindividet skal alt være mulig, og det er en mentalitetsforskyvning fra det kollektive «vi» til enkeltindividet «jeg» (ibid). Den individuelle friheten avhenger av et fritt marked, som kun kan være fritt så lenge en sterk stat kan stå som deres rettslig-politisk garantist. Individets entreprenørskap fremmes av et profittmotiv, og når dette motivet utfoldes fritt med minst mulig reguleringer av staten, vil resultatet bli det beste for både hvert involverte individ og for det kollektive fellesskapet. Det kollektive fellesskapet blir sett på som sammensettingen av de individuelle interessene og handlingene (ibid).

En individualist vil ofte skyve miljørisikoen til side fordi det vil medføre statlig innblanding i form av avgifter og forbudt. Slike reguleringer og føringer fratår individet friheten, og det nøytrale rammeverket som samfunnslivet omgis av settes på prøve (Hammer, 2016). Forskning har vist at hvordan et individ oppfatter verden, og hva som er avgjørende for et godt samfunn legger føringer for hvordan miljørisiko oppfattes. Hvordan vil individer med individualistiske verdier oppleve klimaendringer og dens konsekvenser?

3.2.2 Verdenssyn

Forskning har vist at hvordan vi mennesker opplever verden, og hva et individ mener er et godt samfunn påvirker hvordan vi oppfatter miljørisikoer (Arnslett, Bjørnæs og Lannoo, 2018). Gitt at bompenger er et trafikkregulerende tiltak som skal bidra til å redusere klimagassutslipp og minske klimaendringene vil det være nærliggende å tro at en del av uenighetene kommer fra ulik oppfatning av miljørisiko. Hvilket verdenssyn et menneske har kan ifølge Douglas og Wildansky (1982) defineres ved å krysse to skalaer: individualisme vs. kollektivism og hierarkisk vs. egalitært (ibid). De som befinner seg på den individualistiske siden av skalaen vil mene alle mennesker er sin egen lykkes smed, og med det si at staten ikke skal ta ansvar for folks liv. På motsatt side av skalaen vil kollektivistene føle at samfunnet som helhet må gå foran det enkelte individet og at alle sammen har et ansvar for at mennesker har gode liv. På den andre skalaen vil hierarkiske individer si at en persons kjønn, klasse, rase og familiebakgrunn bestemmer hvilke ressurser og muligheter et menneske har, men i den andre enden vil egalitære individer forkaste at slike forskjeller har noen betydning, fordi alle skal ha like muligheter uansett. Hvordan vi oppfatter miljørisiko avhenger altså av vår opplevelse av hva som er et godt samfunn, og hvilken livsstil vi foretrekker i dette samfunnet.

Det er derfor mer sannsynlig at miljørisiko vil avfeies av individualisten fordi dette ofte innebærer statlig innblanding i form av strengere restriksjoner, mer avgifter og forbud. Slike reguleringer og føringer fratrar da individet friheten, og det nøytrale rammeverket som samfunnslivet omgis av settes på prøve (Hammer, 2016). Dette er i tråd med de nyliberale trekkene samfunnet har utviklet fra 1980-tallet. I motsatt tilfelle vil en kollektivist ønske den statlige innblandingen velkommen, fordi dette kan føre til flere regler som kan temme egoismen i samfunnet og det frie markedet, slik at samfunnet som helhet settes først (Anrslett, Bjørnæs og Lannoo, 2018). Ulike oppfattelse av verden kan også føre til at folk aviser informasjon som ikke stemmer overens med det verdenssynet de har, eller hvis individet ikke identifiserer seg med det verdenssynet som den som presenterer informasjonen har (ibid).

3.2.3 Kulturelle verdier

Dan Kahn m.fl. (2008) har tatt forskningen fra Douglas og Wildavsky videre og sett på hvordan kulturelle verdenssyn kan måles i kulturelle verdier. Gjennom «the cultural cognition project» har Kahn m.fl. (2008) identifisert forskjellige psykologiske prosesser som bidrar til å forklare hvordan ulike verdenssyn skaper ulik oppfatning av en risiko, blant annet klimaendringer (Kahn m.fl., 2008). Den første er en identitetsbeskyttende erkjennelse som refererer til en tendens mennesker har til å beskytte sin egen gruppetilhørighet. For mennesker kan gruppetilhørighet føre med seg alt fra materielle goder til muligheter for å oppnå status og selvtilit, og å gå imot det standpunktet som står sterkt innenfor gruppen kan undergrave en persons selvilde og ha en høy sosial kostnad. Særlig hvis gruppen har en identitetsdefinerende effekt, ved at gruppen består av mennesker man ser opp til og identifiserer seg med (ibid).

Den neste erkjennelsen er en partisk assimilering og polarisering, som er en dynamikk som kjennetegner informasjonsbehandling. Når individer ubevisst motiveres til å fortsette i sin tro, blir utvelgelsen av bevis og argumenter gjort på en selektiv måte (Kahn m.fl., 2008). Det blir lagt større vekt på de argumentene som forsterker den oppfatningen individet allerede har, mens argumentene som utfordrer egen oppfatning avvises. Et resultat av partisk assimilering er at individer har en tendens til å bli enda mer bestemt på sin egen oppfatning når det konfronteres med argumenter som på forskjellige måter utfordrer individets synspunkter. Når samme synspunkter deles av en gruppe med individer blir også motstridene informasjon avvist, og i stedet for å møtes i diskusjoner, oppstår det heller en polarisering mellom partene (ibid).

Forskning på hvilken påvirkning individers oppfatning av miljørisiko har hatt på bompengedebatten har jeg ikke funnet noen konkret forskning på. Det er likevel forskning som sier at en betydelig andel av den norske befolkningen er klimaskeptisk. Nordmenn flest mener at klimaendringene eksisterer, men skepsisen er knyttet til en variasjon av grad av usikkerhet på klimaendringenes alvorlighetsgrad og konsekvenser (Austgulen og Stø, 2013).

3.2.4 Klimaskepsis

Klimaskepsis er et bredt begrep og favner flere grader av klimaendringenes alvorlighetsgrad. Det kan skilles mellom trendskeptikere som forneker at klimaendringer eksisterer, årsaksskeptikere som hevder at klimaendringer er reelle, men ikke menneskeskapte og virkningskeptikere som hevder klimaendringene ikke er farlig og kan være fordelaktige (Rahmstorf, i Austgulen og Stø, 2013). Basert på forskning av klimaskepsis i Norge har forskerne sett en tendens til at mennesker oppfører seg som om klimaendringer ikke har noen betydning. Dette har ført til at en ny kategori kalt kollektiv benektelse, kan gi en mer passende beskrivelse for hvordan klimaholdninger i Norge er i dag (Nordgaard, i Austgulen og Stø, 2013). Mennesker kan også ha behov for å unngå en for stor avstand mellom det vi gjør og det vi mener er riktig å gjøre, som et forsøk på å minimere en kognitiv dissonans. Kognitiv dissonans kommer fra den amerikanske sosial psykologen Leon Festinger, som hevdet at det oppstår en indre konflikt når tanker, kunnskap, innstillinger eller handlinger ikke stemmer overens (Svartdal, 2018). Hvis troen på at klimaendringer er et stort problem vil innebære en endring av livsstil og en endring i vaner og aktiviteter, er det enklere å justere alvorlighetsgraden av problemet for å kunne fortsette som før uten dårlig samvittighet (Arnslett Bjørnæs og Lannoo, 2018).

Funnene fra studien til Austgulen og Stø (2013) viste at respondentenes eksisterende verdenssyn hadde størst betydning for graden av klimaskepsis. Forskingen viste også at de med individualistiske verdier som stemte FrP ved stortingsvalget i 2009 er de mest klimaskeptiske (Austgulen og Stø, 2013). Som nevnt over henger verdenssyn og oppfattelse av miljørisiko sammen, og at de norske forskerne så at individualistiske verdier henger sammen med økt klimaskepsis var derfor forventet. Det interessante er å se sammenhengen mellom det nyliberale samfunnet og de individualistiske verdiene, og hvordan påvirkning dette har på bompengedebatten, gitt at bompenger sees på som et miljøtiltak for å redusere klimagassutslipp. Bompenger blir prisen det koster å forurense, men hvordan vil et individ med individualistiske verdier reagere på det?

3.3 Kommunikasjon i informasjonssamfunnet

Mye av bompengedebatten har foregått i media, gjennom avisartikler, kronikker, debattinnlegg og i kommentarfelt på Facebook. Når motstanden har gått fra å handle om enkeltprosjekter i enkelte byer, til å ha fått en større slagside er det på grunn av at mye av kommunikasjonen foregår over internett. Facebook har også blitt et viktig verktøy for å spre informasjon, og som samlingspunkt for felles synspunkter. Det er i dag over 60 protestgrupper mot bompenger på Facebook, og det er anslått at rundt 400 000 mennesker er medlem i en slik gruppe (Bergskaug, 2019). Motstanderne møtes på Facebook og uttrykker sin frustrasjon til meningsfeller, og hvilke konsekvenser dette har fått for innføring av bompenger har vært interessant å se på.

Informasjonssamfunnet er en betegnelse på samfunnsutviklingen i vår tid, der tilgangen vi har til informasjon er tilnærmet lik på tvers av alle samfunnslag og aldersgrupper. Informasjonsteknologien har vært dominerende, og tilgangen til internett og fremveksten av sosiale medier har ført til en demokratisering av sivil og politisk deltakelse (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). En sammenslåing av telekommunikasjon, datakommunikasjon og massekommunikasjon har gitt oss det store internettet, der det i dag foregår digital kommunikasjon (ibid). Den digitale kommunikasjonen fører til at mennesker på enkeltvis har tilgang på store mengder informasjon, som kan deles med flere.

Enkelt forklart kan begrepet kommunikasjon forstås som *«en tekst eller et mediabudskap som fordeles mellom deltakere i en kommunikasjonsprosess»* (Bang, 2003, s.16). Hvilken kontekst denne kommunikasjonsprosessen foregår i er ofte avgjørende for hvordan budskapet som kommuniseres fortolkes.

3.3.2 Kommunikasjonspåvirkning

Kommunikasjonsteori er et stort felt, så jeg har i denne oppgaven tatt for meg en tradisjon innenfor feltet «påvirkningstenkning». Innenfor denne tradisjonen er det helt sentralt at den kommunikasjonen som en avsender setter i gang, får en konsekvens for den som er mottaker. Mye av grunnlaget for denne type tenkning ligger i forholdet mellom påvirkning og makt, i tillegg til å se relasjonen mellom avsender, budskap og mottaker som en bevegelse fra en som påvirker til en som blir påvirket, via et budskap (Ytreberg, 2015).

Innenfor påvirkningsteorien har det vært viktig å stille spørsmål om hvordan sosiale og samfunnsmessige strukturer nedfeller seg i kommunikasjonsprosesser. Samfunnet er fylt av ulikheter og konflikter, og det er derfor naturlig at kommunikasjonen også er det (Ytreberg, 2015). De «kritiske» kommunikasjonsteoriene som vokste frem ville først og fremst prioritere det kollektive ovenfor det individuelle, der de som kommuniserer er institusjoner og grupper mer enn enkeltpersoner. Det som kommuniseres er kollektive fortellinger som er knyttet til gruppetilhørighet og ikke individ avhengige budskap. Forståelsen av budskapet som kommuniseres avhenger av hvilken klasse eller gruppe mottakeren tilhører i samfunnet, og hvordan de sosiale relasjonene er dem imellom (ibid).

I påvirkningsteorier har det vært vanskelig å få de menneskelige kognitive prosessene sammenstilt i en komplett modell (Ytreberg, 2015). Menneskers evne til å ta til seg kommunikative budskap avhenger av mange forskjellige faktorer. Som nevnt tidligere blir mottakerens oppfattelse av verden viktig i kommunikasjon. Det finnes derfor tilfeller hvor kommunikasjonens budskap oppfattes forskjellige av de som mottar den. Det kan gjerne være oppfatninger som ikke utelukker hverandre, men mennesker sitter likevel igjen med forskjellige tolkninger av det som har blitt hørt, lest eller sett (ibid).

I dag har vanligvis media lite påvirkningskraft på publikums holdninger, noe som kan forklares ved at publikum tolker medieinnholdet etter egne etablerte holdninger og verdier, blant annet gjennom partisk assimilering (Bang, 2003, Kahn m.fl., 2008). Det finnes dog noen unntak; for eksempel kan media få gjennomslagskraft på områder der publikum ikke har gjort seg opp en egen mening, eller hvis alle medier formidler akkurat samme budskap uten motforestillinger. Budskapet som kommuniseres gjennom media vil uansett til en viss grad svekkes, forsterkes eller omtolkes ved at folk sammen snakker om det de har hørt, lest eller sett (ibid). I dag har også sosiale medier bidratt til at informasjon sprer seg raskere og flere har mulighet til å spre budskapet sitt uten å ha store kommunikasjonsressurser i ryggen.

3.4 Sosiale medier

Sosiale medier brukes som et samlebegrep for plattformer på internett der brukere selv kan skape og dele innhold i form av tekst, bilder og videoer. Dette er med på å åpne opp for større sosial interaksjon mellom mennesker (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). Den klart største plattformen vi har i dag er den sosiale nettverkssiden Facebook. Dette er en underkategori av

sosiale medier som kjennetegnes av muligheten til å vedlikeholde og bygge sosiale nettverk på internett basert på delte interesser og aktiviteter (ibid). Plattformen ble etablert i 2004 og gjort tilgjengelig og åpen for alle i slutten av 2006. Tjenesten ble opprinnelig lansert for å holde kontakten med venner, men brukes i dag i stadig større grad av private firmaer, frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter (ibid).

Den digitale nettverksstrukturen fører til at flere får tilgang til å ytre seg i offentligheten fordi man kan nå mange via sin personlige Facebook-konto. Dette gjør det også mulig å mobilisere store grupper mennesker raskt, uten å ha store kommunikasjonsressurser i ryggen (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). På denne måten kan Facebook legge til rette for en demokratisering av sivil og politisk deltakelse ved at man når ut til flere som kan delta, og det politiske systemet påvirkes nedenfra og opp. Det har skjedd en utvikling ved at TV, radio, internettnyheter og sosiale medier har blitt likere hverandre slik at skillet mellom mediaprodusent og mediekonsument har blitt visket ut (ibid).

Handlingsmulighetene våre har på mange måter økt med sosiale medier. Det er i dag enkelt å signere en underskriftskampanje, bli medlem i protest- eller aksjonsgruppe, bli medlem av en organisasjon eller utføre frivillig arbeid (Enjolras og Eimhjellen, 2018). Tilgangen til politisk informasjon og medieinnhold har også økt, og mennesker kan samles i grupper rundt egne tema eller interesser for å kommunisere og diskutere med hverandre. Mulighetene for å selv mobilisere til og delta i kollektive handlinger sammen med venner, bekjente eller fremmede har økt betraktelig ved hjelp av sosiale medier (ibid). Nettverk kan mobiliseres og organiseres med en større hastighet og over større avstander enn tidligere, og mobil- og trådløs teknologi har gjort begrensningene i tid og rom mye mindre (Enjolras og Eimhjellen 2018). Sosiale medier er derfor blitt et viktig verktøy for mobilisering og organisering av kollektive handlinger. Dette skjer både gjennom fysiske «offline» nettverk (ansikt-til-ansikt-kommunikasjon) eller i sosiale nettverk «online», som utelukkende eksisterer digitalt.

Facebook er blant annet en sentral kilde til informasjon om demonstrasjoner i Norge, og mobilisering til demonstrasjoner utgjør den meste synlige politiske effekten av sosiale medier (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). Forskning viser at medlemmene av protestgrupper på Facebook selv mener at gruppen de er medlem av har en politisk effekt. Den viser også at medlemskap i frivillige organisasjoner og i Facebook-grupper øker sannsynligheten for å delta i en demonstrasjon, og at disse effektene virker uavhengige av hverandre (ibid).

3.4.1 En ny debatt

Terskelen for å ta del i samfunnsdebatten på nettet er i dag lavere og stort sett alle har mulighet til å ytre seg. Dette fører til at et større mangfold av befolkningen blir hørt, og med den øyeblikkelige tilgangen til store mengder med informasjon kan synspunkter lettere bli etterprøvd (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). Slike forhold peker i en retning av at digitale medier bidrar til å demokratisere tilgangen til informasjon, noe som gjør den offentlige debatten bredere og mer informert (ibid). Det kan likevel gå andre veien der det i stedet for å åpne opp for en større debatt, fører til at kontakten hovedsakelig forblir mellom marginale miljøer av meningsfeller. Der bortfallet av fysiske begrensninger fører til en gruppementalitet med polarisering og ekstremisme i ekkokamre i internettets aller mørkeste avkroker (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013, s.111).

3.4.2 Slacktivism

I diskusjoner om politisk deltakelse på internett står begrepet «slacktivism» helt sentralt (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013 og Morozov, 2009). Dette kan sies å være en slapp form for samfunnsengasjement, der man «deltar» i kampanjer over internettet med klikk og tastetrykk. Det finnes mange eksempler på Slacktivism, der Facebook-kampanjer har floppet når det kommer til gjennomføring av handling «offline», selv om det har vært stort engasjement «online». Dette fører til en mistanke om at det politiske engasjementet som foregår på Facebook eller andre sosiale medier forblir «online», og at den ikke innebærer noen reell forandring (ibid).

Til slutt i dette kapittelet vil jeg trekke frem noen konkrete strategier for hvordan suksess kan oppnås ved innføring av bompenger. Virkemidler som skal bidra til å nå nullvekstmålet må ha en viss aksept i befolkningen om de skal kunne bestå over lengre tid. Aksept hos befolkningen avhenger først og fremst av i hvor stor grad en innbygger føler tiltaket påvirker han eller hun positivt eller negativt, men det er også andre faktorer som kan være avgjørende for å oppnå aksept (Korneliussen, 2012).

3.5 Offentlig aksept for restriktive tiltak

Befolkningens oppfatning av et problem kan ha betydning for om de aksepterer et tiltak. Dersom folk ikke opplever at det eksisterer et problem, vil det være vanskelig å oppnå aksept for tiltak som skal bedre problemet. Derfor er det viktig at det er en kobling mellom problemoppfatning og formål, og at dette kommer frem gjennom kommunikasjon med

innbyggerne (Korneliussen, 2012). Likevel kan folk være imot et tiltak til tross for at de ser hvilket problem som må løses, men sympatiserer med formålet av andre grunner. Sammen med å se sammenhengen mellom tiltak og problem er oppfatningen av effekten av tiltaket også viktig. Den opplevde effekten er ikke alltid den samme som den faktiske effekten, og hva som påvirker effekten i en positiv retning er ikke alltid åpenbar (ibid).

3.5.1 Åpenhet og fleksibilitet

I en byvekstavtale er det flere aktører og interessenter å ta hensyn til, noe som ofte kan være utfordrende (Sørensen m.fl., 2013). Ved å åpne opp for en fleksibel tilnærming til detaljene i tiltakspakker kan beslutningstakere forhandle seg frem til ordninger som kan bidra til å øke aksepten blant interessentene og innbyggerne. For eksempel ved å gjøre unntak for sårbare grupper eller bestemte kjøretøyskategorier (ibid). Å adressere mange forskjellige problemer samtidig kan være en suksess hvis det fører til at man får støtte fra et bredere spekter av aktører, men det kan også føre til nye problemer i utformingen og gjennomføringen. En stor og kompleks tiltakspakke kan derfor være vanskeligere å kommunisere og det innebærer en risiko for at flere aspekter av pakken utsatt for kritikk (ibid). I store tiltakspakker, lik en byvekstavtale, er kommunikative og deltagende strategier en viktig del av politikkutformingen, og de folkevalgte må se nødvendigheten av å utvikle en dialog med de som er imot et politisk forslag. En viktig faktor vil da være å tenke over hvem som kommuniserer budskapet og hvilken tillit disse har blant befolkningen og interessenter.

3.5.2 Timing

Politikken preges ofte av kompliserte prosesser med uventet utvikling og radikale endringer i den politiske dagsorden. Det er derfor umulig å ha en plan for alle mulige muligheter som kan utvikle seg over tid i en politisk prosess. Politiske prosesser er alltid avhengige av eksterne og kontekstuelle faktorer som beslutningstakerne knapt kan påvirke. Uforutsette hendelser, tilfeldigheter og flaks er blant viktige faktorer som enhver politikers suksess hviler på (Sørensen m.fl., 2013). Noen ganger kan «windows of opportunity» plutselig oppstå, og løsninger og tiltak som er på den politiske dagsorden kan innføres. Det eksakte utfallet av et mulighetsvindu avhenger alltid av hva som er på den politiske dagsorden, de viktigste personene som er involvert og en rekke andre uforutsigbare faktorer (ibid). For å være best mulig forberedt når et

mulighetsvindu åpnes må det være en kontinuerlig kartlegging av behovet for tiltak og være utarbeidet statusrapporter på de ulike politikkområdene.

Utfordringene som oppstår i innføring av bompenger er ofte et produkt av kontekst og prosess, innholdet i den aktuelle politikken og prosessen i seg selv (Sørensen m.fl., 2013). Spørsmålet om innhold og prosess er til en viss grad håndterlig for politikerne, mens den bredere konteksten ikke endres like enkelt innenfor politikkområdet. Når det er sakt må alle strategiene tilpasses spesifikke situasjoner og kontekster, og det er viktig å erkjenne nødvendigheten av detaljert innsikt i den politiske konteksten for å kunne utvikle presise og lokalt tilpassede strategier for politikktutforming.

3.6 Oppsummering

Bompenger kan ses på som et omfordelingstiltak og det er mer sannsynlig at slike tiltak møter mer offentlig motstand sammenlignet med andre tiltak, og utfordringene blir derfor større og sterkere (Sørensen m.fl., 2013). Vanligvis innføres bompenger i en kombinasjon med andre tiltak, og for at hele pakken skal oppleves rettferdig må flere av tiltakene komme de svakeste stilte i samfunnet til gode. En kombinasjon av tiltak som oppleves som «gulrot» og tiltak som oppleves som «pisk» er en strategi som kan gjøre at innføringen av bompenger får større aksept i befolkningen (ibid). Studier har vist at folk tror bompenger eller andre restriktive tiltak ikke har en effekt på trafikkmengden og køproblemer, men at et bedret kollektivtilbud og lavere priser er de virkemidlene som gir størst effekt (Korneliussen, 2012). Det sistnevnte er et tiltak som kategoriseres som en gulrot, og ved å bedre kollektivtilbudet, før bompenger innføres, har innbyggere mulighet til å endre sine reisevaner. På denne måten blir innføringen av bompenger ikke like påtvingende, fordi innbyggerne har sett at det finnes andre alternative måter å reise på. Det er ulike strategier som kan øke den offentlige aksepten ved innføring av bompenger, men individuelle forskjeller i oss mennesker påvirker også i hvor stor grad vi vil akseptere et tiltak. Graden av individualistiske og kollektivistiske verdier hos individer påvirker både hvordan de oppfatter verdenen, opplever miljørisiko og våre kulturelle verdier. Temaene i dette kapitlet er relevante i utforskningen av realiseringen av nullvekstmålet og innføring av bompenger i Tromsø, men før jeg presenterer Tromsø kommune og Tenk Tromsø vil jeg først redegjøre for den metodologiske tilnærmingen i oppgaven.

4 Metode – metodologisk fremgang

I denne oppgaven har jeg gjort en undersøkelse av prosessen Tromsø kommune har vært igjennom med å få en byvekstavtale med staten, for å finne ut av hvorfor innføringen av bompenger og realisering av et nullvekstmål har blitt så vanskelig. Oppgaven bygger på data fra fire intervjuer med informanter som er tilknyttet Tromsø kommune, Statens vegvesen og bompengemotstanden, samt kommunale planer og strategier, avisartikler og debattinnlegg og kommentarfelt på Facebook. Hensikten har vært å se hvordan Tromsø kommune har opptrådd i kommunikasjonen ovenfor innbyggerne, og prøve å finne ut av hva som har trigget bompengemotstandere til å gjøre et opprør av stor karakter.

4.1 Forskningsdesign

Problemstillingen og forskningsspørsmålene i denne oppgaven er av en slik art at jeg har valgt en kvalitativ tilnærming, og mener dette vil være den beste metoden for å kunne gi svar på problemstillingen. En kvalitativ metodologisk tilnærming har som målsetning å oppnå en forståelse av sosiale fenomener, og en slik tilnærming vil derfor gi grunnlag til en fordypning i bompengedebatten og den situasjon som Tromsø kommune har vært i de siste årene (Thagaard, 2013). For å oppnå en forståelse av sosiale fenomener er intervju og deltagende observasjon de mest brukte metodene innenfor kvalitative fremgangsmåter (ibid). I denne studien har ikke deltagende observasjon vært relevant, men intervju har vært viktig for å få informasjon om informantenes opplevelser, synspunkter og selvforståelse. Som supplement til intervjuene har foreliggende dokumenter også vært sentrale. Dokumentanalyse er en metode innenfor samfunnsvitenskapen som er mye brukt, og gjerne i kombinasjon med andre undersøkelser som for eksempel intervju (Brinkmann og Tanggaard, 2010). Hva som kan defineres som et dokument favner bredt, men i denne oppgaven er det i hovedsak rapporter, avisartikler, debattinnlegg og kommentarfelt som har blitt analysert. Dette er dokumenter som kan defineres som sekundære og tertiære dokumenter. På grunn av at de er tilgjengelig for alle som måtte ønske det både på et tidspunkt som er i umiddelbar nærhet og i ettertid av den begivenheten eller situasjonen som dokumentet refererer til (ibid). For å sette meg inn i prosjektet Tenk Tromsø ble hovedrapporten fra transportnett Tromsø (forløperen til Tenk Tromsø) en viktig rapport som jeg satt meg godt inn i. I tillegg var tilhørende strategier for kollektiv-, sykkel-,

gang- og trafikksikkerhetstiltak med på å øke kunnskapen om hva prosjektet inneholdt. Avisartikler og debattinnlegg var nyttig for å se utviklingen av bompengedebatten, samt presentasjonen og mottakelsen av Tenk Tromsø. Dokumentanalyse har også vært nyttig for å trekke ut kollektive virkelighetsoppfatninger i bompengedebatten, for finne ut av i hvor stor grad debatten er preget av ideologiske motsetninger.

4.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

For å finne ut av hvorfor realiseringen av nullvekstmålet ble så vanskelig i Tromsø har jeg valgt å stille tre forskningsspørsmål som dekker forskjellige temaer. Det første handler om Tromsø kommune og deres kommunikasjon av prosjektet Tenk Tromsø, som inneholder alle tiltak og virkemidler for at nullvekst skal oppnås og er bakgrunnen for søknaden om en statlig byvekstavtale. Forskningsspørsmålet lyder som følge; *Hva har vært utfordrende for Tromsø kommune i kommunikasjonen med innbyggerne – og hva har dette hatt å si for aksepten for å innføre bompenger?* Forskningsspørsmålet skal svare på utfordringer som Tromsø kommune har opplevd, og derfor har det vært viktig å komme i kontakt med informanter som både arbeider i Tromsø kommune, og som har vært tett på prosjektet Tenk Tromsø. I tillegg ble intervju med informant fra Statens vegvesen nyttig, fordi informanten hadde god kjennskap til forarbeidet til Tenk Tromsø, samt vært med i arbeidet med fremtidige strategier for Tromsø kommune siden 2009. Jeg gjennomførte semistrukturerte intervju, som gjorde det mulig å fastlegge temaene på forhånd, og endre rekkefølgen på spørsmålene underveis i intervjuet (Thagaard, 2013). Ved å gjennomføre denne typen intervju hadde jeg mulighet til å følge informantens fortelling, og stille oppfølgingsspørsmål underveis, og fikk på denne måten nye synspunkter som ble viktig i presiseringen av problemstillingen (ibid). Gjennom dokumentanalyse ville jeg også finne ut av hvordan Tenk Tromsø ble framstilt i de lokale avisene. Både avisartikler der personer fra prosjektgruppen til Tenk Tromsø ble intervjuet og debattinnlegg fra lokale politikere ble viktig for å få et bilde av hvordan Tenk Tromsø ble snakket om av personer knyttet til Tromsø kommune. Avisartikler ble også nyttig for å få en bedre forståelse for bompengedebatten, og de spenningene som var mest sentrale i bompengemotstanden.

Det andre forskningsspørsmålet handler om bompengedebatten, og de spenningene som ligger bak motstanden. Jeg stiller derfor spørsmålet; *I hvor stor grad preger ideologiske motsetninger bompengedebatten?* For å svare på dette spørsmålet har dokumentanalyse vært den viktigste

metoden, og mye av datamaterialet kommer fra avisartikler, debattinnlegg, Facebook innlegg og kommentarfelt på Facebook. Nyheten om at Tromsø skulle få bompenger førte til opprettelsen av Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms», og denne siden har vært viktig for å finne ut av hva som har vært de sterkeste og tydeligste argumentene for motstanden i Tromsø. Ved å ha en diskursanalytisk tilnærming til debattinnlegg, Facebook innlegg og kommentarfelt, har jeg analysert måten personer har ordlagt seg på og hvilken forståelse de har av virkeligheten. Dette har vært sentralt for å finne ideologiske trekk i bompengedebatten, der begrepet ideologi må forstås som en nøytral beskrivelse av sosialt forklarende systemer (Skirbekk, 2018). Diskursanalyse er forankret i sosialkonstruktivistiske perspektiver og legger premisser for hvordan vi forstår omverdenen (Thagaard, 2013). Denne forståelsen er preget av kulturen i tiden vi lever i, og gjennom samtaler med andre utvikler vi det som blir utgangspunktet for våre sosiale handlinger (ibid). Jeg vil presisere at oppgaven ikke er en diskursanalyse av bompengedebatten som sådan, men det har vært viktig å ha en tilnærming som gjorde det mulig å skille ideologiene i bompengedebatten ved å trekke ut de kollektive virkelighetsoppfatningene i debatten. Sammen med analyse av dokumenter har jeg også gjennomført ett intervju med en informant fra bompengemotstanden. Her ble det også brukt et semistrukturert intervju, for å være fleksibel og åpen for at informanten skulle fortelle sin opplevelse av situasjonen.

Det siste forskningsspørsmålet handler om media og sosiale medias rolle og påvirkning for bompengemotstanden, og i hvor stor grad dette har bidratt til å øke motstanden. Medias rolle har vært en del av intervjuguiden i alle fire intervjuene, men dokumentanalyse har vært det mest sentrale. Jeg har sett på hva lokale aviser har skrevet nyhetsartikler om, hvordan artiklene er frontet og hvem som har fått spalteplass i i hovedsak avisen Nordlys og iTromsø. Avisen iTromsø er en lokal avis, mens avisen Nordlys dekker hele Nord-Norge. Jeg har valgt å forholde meg til kun to aviser for å gjøre datainnsamlingen overkommelig, og fordi jeg mener avisene sammen representerer et godt bilde av situasjonen i Tromsø. Begge avisene har de siste par årene hatt mange avisartikler og debattinnlegg som handler om innføring av bompenger i Tromsø. For å få et bilde av hva som har vært skrevet i de lokale avisene har jeg brukt databasen Atekst/retriver, som er en søkemotor for nyhetsartikler på nett. For å få frem innhold som var relevant for temaet i oppgaven brukte jeg søkeordene «bompenger +Tromsø», «Tenk Tromsø» og «nullvekstmål +Tromsø». Atekst/retriver har i tillegg en funksjon som gjorde det mulig å avgrense søket til å kun gjelde avisartikler publisert i avisen iTromsø og Nordlys. Søket ble i første omgang avgrenset fra 1. juni 2016 til 10. januar 2019, som er tidspunktet fra

kommunestyret vedtok å utrede bompenger, og frem til datainnsamlingen ble gjennomført. Likevel førte situasjonen i Tromsø til at jeg fortsatte å lese gjennom avisartikler under samme søkeord frem til over sommeren 2019. Sitasjonen var at forhandlingene med Staten tok lang tid, i tillegg til at 2019 var et valgår, og bompengedebatten tok seg derfor opp igjen.

Når det kommer til Facebook-siden «nei til bompenger i Tromsø/Troms» startet jeg med å bruke søkefunksjonen til Facebook-siden for å søke opp nyhetsartikler som det var interessant å se motstandernes reaksjoner på. Dette var avisartikler og debattinnlegg der ny informasjon om prosjektet Tenk Tromsø ble delt, som bompengeforslag, soneinndeling, rapporter og tiltak. Spesielt var debattinnlegg fra lokale politikere og personer knyttet til Tenk Tromsø og fra redaktørene i to de utvalgte avisene var interessante å søke opp på Facebook-siden. For å se reaksjonene fra bompengemotstanden leste jeg gjennom kommentarfeltene under innleggene, og var ute etter å finne hvilke argumenter som var gjentakende, og om det var mulig å se et gjennomgående mønster for alle kommentarfeltene. Jeg begynte også selv å følge Facebook-siden, slik at jeg fikk oppdateringer på hva som ble publisert på siden.

4.3 Fremgangsmåte

Når jeg først skulle finne problemstilling til denne masteroppgaven startet jeg veldig bredt, og hadde en problemstilling som tok utgangspunkt i miljøpolitikken til Tromsø kommune. Jeg startet planleggingen av studien høsten 2017, et tidspunkt hvor Tromsø kommune hadde en utdatert klima- og miljøplan og var i gang med arbeidet av en ny plan. Etter samtaler med ansatte på klima, - miljø- og landbruks avdelingen i kommunen fikk jeg lov til å følge medvirkningsprosessen til den nye planen. Jeg innså etter hvert at prosjektet ble for omfattende og vanskelig å gjennomføre, og valgte derfor å ta utgangspunkt i Tenk Tromsø i stedet for. Tenk Tromsø hadde en forbindelse til den nye klima, - miljø- og energiplanen i form av at prosjektet inneholdt tiltak for reduserte klimagassutslipp for veitrafikken i byen. Derfor var ikke arbeidet som var lagt ned bortkastet, men gjorde at forståelse min for felte var bredere. I ettertid har jeg også innsett at miljøperspektivet som jeg i utgangspunktet startet med, har fulgt med videre i studeringen av Tenk Tromsø og bompengedebatten. Intervjuene ble gjennomført i starten av 2018 med Tenk Tromsø hovedtema, og bompengedebatten som en utfordring for realiseringen av Tenk Tromsø. Etter intervjuene innså jeg at Tenk Tromsø hadde en svart sky hengende over seg. Jo mer jeg leste om Tenk Tromsø jo tydeligere ble det at det var bompenger med et negativt fortegn som ofte fikk fokuset når det var snakk om prosjektet, spesielt på sosiale

medier og i de lokale avisene. I tillegg var bompenger en stor del av intervjuene med de informantene som er tilknyttet Tenk Tromsø. Jeg valgte derfor å forske videre på hvorfor gjennomføring av Tenk Tromsø, med innføring av bompenger og realisering av et nullvekstmål var blitt så vanskelig. De kvalitative forskningsmetodene kjennetegnes av et fleksibelt forskningsopplegg (Thagaard, 2013), og jeg har hatt en forskningsprosess der utforming av problemstilling og revidering av forskningsdesign har blitt endret underveis i forskningsprosessen. Det har vært et gjensidig påvirkningsforhold hvor innsamling av data, analyse og fortolkning har bidratt til at problemstillingen har blitt utdypet og tilspisset (ibid).

I analysearbeidet av dokumenter har det vært viktig å se hvilken utvikling bompengedebatten har hatt, og hva som har vært de tydeligste argumentene fra begge sidene i debatten. Gjennomgang av avisartikler hvor ordet bompenger, nullvekstmål eller Tenk Tromsø har blitt nevnt gjorde det mulig å finne ut av hvordan deltakerne har ordlagt seg i debatten. Videre har gjennomgang av kommentarfelt under tidligere delte artikler på Facebook-siden «nei til bompenger i Tromsø/Troms» gitt en fremstilling av reaksjonene fra bompengemotstandene. Det er viktig å påpeke at alle kommentarene umulig kunne bli en del av analysen, men framgangsmåten min førte til at jeg begynte å se et mønster av i kommentarfeltene. Dette førte igjen til at det ble mulig å kategorisere deltakerne i bompengedebatten inn i det jeg har valgt å kalle «motstanderne» og «pådriverne». Hva kategoriene inneholder vil jeg presentere nærmere i kapittel sju.

4.4 Ethiske refleksjoner og vurderinger

I møte med informantene mine har det vært viktig å få samtykke til deltakelse i studien. Dette ble gjort både muntlig og skriftlig i form av et informasjonsskriv der alle er lovet anonymitet til den grad det lar seg gjøre. Informantene refereres til «Kom.Råd, TK», «Informant SVV», «informant, TK» og «Informant NTBTT». Jeg har brukt lydopptak under intervjuene, som har vært oppbevart på pc med passordbeskyttelse i ettertid. Transkriberingen av intervjuene er kodet, så navn og arbeidstitel tittel er skjult i tre av fire intervju. Lydopptakene og transkriberingene vil bli slettet og makulert etter studien er ferdigstilt. Forskningen er i tillegg innmeldt og godkjent av Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste. Jeg har ikke vurdert det slik at deltakelsen i studien min har kunne føre til problemer for deltakerne ved et senere tidspunkt, men jeg har vært ærlig i informasjonen om oppgavens art, og at deltakerne kan trekke seg på uansett tidspunkt (Thagaard, 2013).

Jeg har reflektert over den skjeve fordelingen av informanter, der tre av fire informanter har arbeidet tett med prosjektet Tenk Tromsø, mens kun en stemme i ett intervju representerer bompengemotstanden. Jeg har likevel vurdert det slik at innlegg på Facebook og debattinnlegg i de lokale avisene har bidratt til at jeg gjennom dokumentanalyser fått en bredere forståelse av motstandernes side, og deres synspunkter. Våren 2019 ble enda en Facebook-side opprettet som uttrykte et ønske om å innføre bompenger i Tromsø, siden heter «ja til bompenger i Tromsø». Denne siden ble opprettet på et så sent tidspunkt i forskningsprosessen, at det ikke ble tid til gjennomgående analyse, men kun en enkel gjennomlesning. Hadde Facebook-siden blitt opprettet på et tidligere tidspunkt, kunne den vært interessant å ha med som en motsetning til «Nei til bompenger i Tromsø/Troms»-siden.

Jeg har også tenkt over hvordan forskerrollen min kan påvirkes av at jeg er fra Tromsø og bodd i byen store deler av livet. Jeg har fulgt med på bompengedebatten fordi en mulig innføring av bompenger er noe som kommer til å påvirke min hverdag. Jeg har fulgt med i media og daglig lest de lokale avisene for å være oppdaterte på det som foregår i byen. Bompenger er et tema som har engasjert mange innbyggere, også de i min omgangskrets. De fleste av venner og familie har hatt en formening om innføringen av bompenger, og det har derfor vært et samtaletema i forskjellige sammenkomster i løpet av studietiden min. Selv om jeg har hatt egne meninger om temaet har jeg etterstrebet et åpent sinn og en «bevisst naivitet» i møte med informanter og i arbeidet med analyse av dokumenter. Ifølge Brinkmann og Tanggaard (2012), vil en slik innstilling være fruktbar og tillate informantene å uttrykke seg med sine egne ord (Brinkmann og Tanggaard, 2012). De tilføyer også at et åpent sinn ikke er det samme som et tomt hode, men heller at «*vi kun kan forstå verden på bakgrunn av en forforståelse, og i praksis viser erfaringen at de beste intervjuer lages av intervjuere som har omfattende kunnskap om det emnet de intervjuer om*» (Brinkmann og Tanggaard, 2012, s. 28). Å bevare en absolutt nøytralitet og objektivitet har vært umulig i mitt tilfelle, men jeg har vært svært oppmerksom på det teoretiske grunnlaget for forskningen i innsamlingen og analysen av dataene. Ifølge Thagaard (2013) vil graden av tilknytning til det miljøet som studeres har betydning for den forståelsen som utvikles i løpet av prosjektet (Thagaard, 2013, s. 194). Jeg har ikke en tilknytning til miljøet jeg har studert som sådan, men som en engasjert innbygger i Tromsø kommune har jeg fått en forutforståelse for det temaet jeg har studert. Jeg har anerkjent at min forutforståelse for temaet kan endres underveis i studien, og har etterstrebet å gi rom for fortolkninger basert på det materialet som har vist seg for meg.

4.4.1 Etske refleksjoner ved internettforskning

Den teknologiske utviklingen har ført til at det oppstår nye forskningsetiske utfordringer, noe som er viktig å ta hensyn til i forskningsprosessen min, der en del av datainnsamlingen har foregått på internett. Det er flere etiske refleksjoner som må gjøres når kommentarer fra Facebook skal brukes i studien. Jeg har tatt utgangspunkt i «forskningsetisk veileder for internettforskning» (2019) som er utviklet av De nasjonale forskningsetiske komiteene (NESH). Forskningsetikken ved internettforskning er i utgangspunktet den samme som på andre områder, men det er spesielt fire faktorer som er relevante i vurdering av forskningsetikk på internett. Dette er ytringenes offentlighet, informasjonens sensitivitet, de berørtes sårbarhet og forskningens interaksjon og konsekvenser (NESH, 2019, s. 5). De fire faktorene tas med videre i refleksjoner rundt skillet mellom offentlig og privat, der refleksjoner rundt skillet mellom ytringenes offentlighet og informasjonens sensitivitet viktig. Det kan være vanskelig å trekke ett konkret skille mellom hva som er offentlig og hva som er privat ved internettforskning (NESH, 2019, s. 7). Informasjonen som ligger åpent tilgjengelig på internett er ikke nødvendigvis alltid offentlig og kan inngå i et forskningsprosjekt uten at berørte er informert eller har avgitt samtykke. På internett er det ofte glidende overganger fra særlig sensitiv informasjon publisert privat i lukkede nettfora til generell informasjon publisert på en offentlig arena rette mot et større publikum (NESH, 2019, s. 10). De kommentarene jeg har hentet fra kommentarfelt på Facebook vurderer jeg ikke som særlig sensitiv informasjon, da ytringene er meninger om innføring av bompenger i Tromsø. Jeg har vært mest interessert i ytringer som kan tolkes som ideologiske trekk, altså hvordan de som kommenterer opplever de sosiale strukturene i samfunnet. I vurderinger av hva som er offentlig og hva som er privat er konteksten for hvor informasjonen eller kommunikasjonen finner sted viktig. Når ytringene er på sosiale medier kan det være relevant å stille spørsmål om hvor tilgjengelig nettstedet er, hvor mange som har tilgang og hvor mye nettstedet er omtalt i tradisjonelle medier (ibid). Facebook-siden som jeg har undersøkt er en side som er tilgjengelig for alle som har en brukerprofil på Facebook, og siden har en funksjon som gjør at brukere kan invitere andre venner. Siden er relativt stor, og hadde på det tidspunktet jeg gjorde mine analyser ca. 12 000 «likerklikk». Ifølge NESHs retningslinjer vil størrelsen på en gruppe eller side si noe om hvor offentlig informasjonene er, i tillegg til størrelsen er Facebook-sidens formål og spre informasjon til innbyggere i Tromsø, og å gi et tydelig signal til byens politikere. På bakgrunn av dette har jeg vurdert mesteparten av informasjonen fra Facebook-siden som offentlig. De kommentarene som jeg har tatt med i studie er ikke tilknyttet navn eller andre personlige opplysninger, fordi dette ikke har vært relevant for oppgaven. Likevel er det viktig å reflektere over at

anonymisering i internettforskning i mange tilfeller er utfordrende, og fordi informasjon og ytringer lagres digitalt, er det mulig å koble de sitatene jeg har brukt i studien til person, selv om alle ytringene er aidentifisert. Det ligger et stort arbeid bak analysen av kommentarfeltene på Facebook-siden, og jeg har brukt mye tid på å se gjennom store deler av innholdet. NESH (2019) påpeker at det er viktig at forskningsetikken beskytter personene ved å utvise hensyn mot individers integritet og privatliv. Dette har vært viktig i utvelgelse av sitater, der sitater som er av personlig/privat karakter ikke er tatt med (NESH, 2019, s. 8).

Retningslinjer for bruk av informasjon fra nettaviser er hovedregelen at forskeren fritt bør kunne bruke informasjon fordi personene som intervjues og/eller omtales må regne med at offentliggjort informasjon kan bli gjenstand for forskning (NESH, 2019, s. 11).

4.5 Reliabilitet og validitet

Kvaliteten av et forskningsprosjekt kan ofte vurderes ut ifra graden av troverdighet (Thagaard, 2013). For å vurdere forskningens troverdighet, er reliabilitet og validitet to sentrale begreper. Reliabilitet svarer for forskningen pålitelighet, og redegjøres for ved å vise hvordan dataene har blitt utviklet i løpet av forskningsprosessen (ibid). Jeg har i min studie hatt tilgang til et stort datamateriale, og det har vært et omfattende arbeid i analyse av dokumenter knyttet til bompengedebatten. Jeg har intervjuet personer som er tett knyttet til Tenk Tromsø, selv om det også hadde også vært interessant og gjennomført ett eller flere intervju med for eksempel lokale politikere. Dette ville vært interessant fordi Tenk Tromsø er et politisk prosjekt, som til enhver tid ledes av de styrende politiske partiene i kommunen. Når dette ikke lot seg gjøre i denne studien, ble avisartikler enda mer relevant som en kilde til politiske utsagn. For å oppnå reliabilitet i oppgaven har det vært viktig å tydeliggjøre hva som er data fra dokumenter og intervjuer, og hva som er egne fortolkninger og vurderinger.

Validitet i forskningen svarer til prosjektets gyldighet, og er knyttet til tolkningen av data (Thagaard, 2013). Gyldigheten av forskningen vurderes ut ifra om resultatene av studien representerer den virkeligheten som er studert. Dette baserer seg blant annet på om dataene som er samlet inn er relevante for det som undersøkes eller om forskeren har blitt for selektiv i datainnsamlingen og oversett data som kan være viktig (Everett og Furseth, 2012). Jeg vært bevisst på relevansen av data som er samlet inn, for å kunne belyse begge sidene i bompengedebatten. Validiteten kan også styrkes når forskeren tydeliggjør grunnlaget for

fortolkningene gjennom å redegjøre for hvordan analysen gir grunnlag for de konklusjonene han eller hun har kommet fram til. Thagaard (2013), presiseres også at forskeren bør være kritisk til grunnlaget for egne fortolkninger (Thagaard, 2013). Analysen vil gjøres i lys av de teoretiske perspektivene og det empiriske datamaterialet for å besvare de forskningsspørsmålene jeg har stilt. Jeg har redegjort for min forutforståelse for feltet, og min bevissthet rundt egne rolle i forskningsprosessen og dens betydning har vært viktig i mine fortolkninger i undersøkelsen.

Dette kapitlet var avsluttende for del 1 av oppgaven. Jeg vil i neste kapittel starte med å presentere Tromsø kommune, for å gi et innblikk i hvilke forutsetninger kommunen har for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken. Videre blir det en beskrivelse av prosjektet Tenk Tromsø, og bakgrunnen for søknad om en byveksttale med staten. Kapitlet trekker frem både muligheter og utfordringer som Tromsø kommune står ovenfor for å kunne realisere nullvekstmålet.

5 Tromsø kommune

Tromsø kommune er en av ni byområder som har fått muligheten til å inngå en byvekstavtale med staten. Prosessen med å utarbeide en søknad har foregått over flere år, og arbeidet har hatt et hovedmål; Hvordan oppnå nullvekst i personbiltrafikken. Prosjektet har fått navnet Tenk Tromsø og er en pakke som består av store og små prosjekter, virkemidler og tiltak som alle skal bidra til at Tromsøværingene velger miljøvennlige transportmåter på minst 3 av 10 daglige reiser. Før jeg går nærmere inn på Tenk Tromsø, er det nødvendig å gi en presentasjon av Tromsø kommune, der både muligheter og utfordringer blir presentert for å få et innblikk i hva en byvekstavtale vil bety for byen.

5.1 Demografi, Geografi og arealbruk

I Tromsø kommune bor det litt over 76 000 mennesker, noe som gjør de til den største byen i Nord-Norge og den niende største kommunen i Norge. I 2018 hadde Tromsø en befolkningsvekst på 1,4 prosent, og bare Trondheim vokste mer med 1,5 prosent (SSB.no/kommunefakta). Den høye befolkningsveksten forventes å fortsette i årene som kommer selv om det ifølge Statistisk sentralbyrå var en nedgang i andre kvartal for 2019. Prognosene fra SSB for befolkningsutvikling i Tromsø viser at det i 2040 bor i overkant av 82 000 i byen (ibid).

Mellom Kvaløya i vest og fastlandet i øst ligger Tromsøya. Her bor over 39 000 mennesker, altså mer enn halvparten av kommunens innbyggere. Dette gir Tromsøya størst folketall blant Norges øyer (Thorsnæs og Svendsen, 2019). Det er flere måter å ta seg til Tromsø på, en flyplass ligger lokalisert på vestsiden av øya, og Hurtigruten har fast anløp i sentrum og legger til på Prostneskaia like sør for Tromsøbrua (ibid).



Bilde 2: Avgrenset byområdet for Tenk Tromsø. Kilde: hovedrapport transportnett Tromsø (2016)

Tromsø er en tett bygd by, og har i tråd med Meld. St. «Bedre miljø og bedre byer» (St.meld.nr 23 (2001-2002)) hatt god utvikling når det kommer til å unngå byspredning. Det er en tydelig bydelsstruktur, og de fleste bydelene har etablerte offentlige funksjoner som skole, barnehage, helsestasjoner og idrettsanlegg.

Tromsø har over en lengre periode operert etter noen «fortettingsbestemmelser», som blant annet åpner for at det kan etableres opptil tre boenheter på samme eiendom uten å gjennomgå nye reguleringer (kommuneplanens arealdel, 2017-2026). Disse fortettingsbestemmelsene har gjort det enklere å gi eiendommene en høyere tetthet ved å bygge flere boenheter på tomten, uten å måtte trenge en ny reguleringsplan (ibid). For å sikre bokvalitet og samtidig ta vare på sårbare naturområder, har kommunen nylig satt i gang arbeidet med stedsanalyser for å kunne gi enda tydeligere føringer for fortettingsprosjektene. Kommunen ser på det som svært viktig å tilrettelegge for en kompakt byutvikling, der nye utbyggingsområder og områder som er aktuelle for transformasjon ligger i tilknytning til bybussen og andre viktige samfunnsfunksjoner (ibid).

Tromsø har tre store arbeidsplassområder, som også fungerer som knutepunkter. Tromsø sentrum ligger på østsiden av Tromsøya, og er et stort arbeidsplassområde hvor både rådhuset og fylkesbygget er lokalisert, sammen med flere andre offentlige og private bedrifter. De fleste hotellene ligger også her, samt et stort utvalg av ulike kulturtilbud og utesteder. Bydelen er også et viktig handelsknutepunkt og antallet reisende med kollektivtransport er høyest i sentrum.

Brevika ligger nord for sentrum og her ligger to av byens største arbeidsplasser, UiT og UNN. På Norges arktiske universitet (UiT) campus Tromsø går det i overkant av 10 000 studenter (uit.no), og i tilknytning til universitetet ligger Universitetssykehuset Nord-Norge, som har ca. 6000 ansatte (Unn.no). Brevika området har også to videregående skoler, samt ungdomsskole, barnehager og idrettshaller.

Langnes er både et stort arbeidsplassområde og et kollektivknutepunkt. Området ligger på vestsiden av Tromsøya med flyplassen som nærmeste nabo. Langnes er i likhet med Sentrum et attraktivt handelsområde, med flere store varehus med alt fra dagligvarebutikker til bilforretninger. Jekta handlespark og varehuset K1 rommer til sammen ca. 150 butikker og 1250 gratis parkeringsplasser.

5.2 Muligheter og utfordringer

Tromsø kommune har de siste tiårene hatt høy befolkningsvekst, noe som har gitt byen flere muligheter. Veksten har i stor grad vært drevet av etablering av statlig virksomhet, med universitetet som hoveddrivkraft (Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2026). Tromsø er et kunnskaps- og kompetansesenter og som Nord-Norges største by har de et stort regionalt ansvars- og funksjonsområde. De har tatt posisjonen som Arktisk hovedstad, noe som skal være med på å definere hvilken rolle Tromsø skal ha i både nasjonal og internasjonal sammenheng. En slik posisjon innebærer oppgaver som angår alle landene som inngår i det arktiske samarbeidet. Samarbeidet ledes av Arktisk råd, som har sitt sekretariat lokalisert i Tromsø. De arbeider for å fremme bærekraftig utvikling med hensyn til miljøet, sosiale forhold og økonomi (ibid). Tromsø har en historisk og kulturell tilknytning til det arktiske. Spesielt gjennom betegnelsen «porten til ishavet» der Tromsø var utrustningssted for arktiske ekspedisjoner. Det er i Tromsø bygninger, båter, museer og minnesmerker som forteller historier og gir byen et polart preg. UiT og Norsk polarinstitutt er blant noen av kunnskapsinstitusjoner som er etablerte i byen og har fotfeste i den arktiske tematikken (ibid).

Tromsø har en nærhet til fjell og fjære, og en trenger ikke reise langt for å møte natur som er nærmest uberørt. Byen er derfor et populært reisemål og ble i 2018 kåret til verdens tredje beste opplevelsestur av reisenettstedet Tripadvisor (VG.no/reise). Antall cruiseskip som legger til kai i Tromsø har også økt betraktelig de siste årene, og i 2018 ble det satt rekord, da Tromsø tok imot 116 cruiseskip med totalt 142 348 cruisepassasjerer. Det ser ikke særlig dårligere ut for 2019 heller når Tromsø havn har innmeldt 123 cruiseanløp og det er forventet ca. 145 000 cruisepassasjerer i løpet av året (Tromso.havn.no).

Veksten i turismen, næringslivet og befolkningen ønsker Tromsø å møte på en bærekraftig og miljøvennlig måte, og med en infrastruktur som er robust mot de forventede klimaendringene (Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2026). Byen har hatt store utfordringer med støv og støy, noe som har stor påvirkning på lokalmiljøet og folkehelsen til innbyggerne. Det er i dag ca. 10 000 boliger som er utsatt for støy i rød eller gul sone (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016).

Den økonomiske situasjonen i kommunen har over de siste årene vært presset. Ny rapport fra kommunalbarometeret (2019) viser at Tromsø ligger på 417 plass, nesten helt nederst av landets kommuner (Kb.kommunal-rapport.no). Driftsresultatet i 2018 endte med et underskudd på 99,4 millioner kroner, noe som legger begrensninger på kommunens handlingsrom og muligheter (handlings- og økonomiplan, 2020-2023). Kommunen har de siste årene hatt et høyt investeringsnivå, der nytt sykehjem, helsehus og badeland har åpnet i løpet av de to siste årene. Det har vært en lav egenfinansieringsgrad som har ført til at kommunens lånegjeld er betydelig økt, og er på grensen til hva Tromsø kan bære på lang sikt (ibid). Helse- og omsorgstjenesten er den avdelingen som har hatt de største budsjettoverskridelsene, og regnskapene i 2018 viste et merforbruk på 76 millioner kroner. Kommunens økonomi har skapt politisk debatt, og var en stor del av valgkampen. Hvem som har den beste planen for å komme seg ut av de økonomiske problemene var det store spørsmålet.

Tromsø kommune har de siste seks årene opplevd en enorm vekst i boligprisene. Fra 2012 til 2019 har kvadratmeterprisen på blokkleiligheter og småhus økt med rundt 50 prosent, mens eneboliger har økt med rundt 40 prosent (levekårsanalyse, 2019). Tromsø ligger helt i toppen i Norge når det kommer til vekst i boligprisene, og er en av de byene i som har hatt sterkeste vekst de siste årene. Dette har blant annet ført til at det er vanskeligere for førstegangskjøpende å komme seg inn på boligmarkedet uten hjelp. Det har også blitt svært attraktivt å drive med

kortidsutleie gjennom f.eks. AirBnb, der boliger leies ut til turister og begrenser boligtilgangen til studenter eller andre med midlertidige boligbehov (Pedersen, 2019).

5.3 Transportutvikling

Bruer og tunneller

Tromsøya er knyttet sammen med Fastlandet og Kvaløya med bruer og tunnel. Tromsøbrua ble åpnet i 1960, og erstattet tidligere fergeforbindelse mellom øya og Fastlandet. Det ble innkrevd bompenger på brua i 10 år, og overskuddet ble brukt til å finansiere Sandnessundbrua som knytter Tromsøya og Kvaløya sammen. Denne ble åpnet for trafikk i 1973, og også her ble det innkrevd bompenger i ca. 10 år. For å avlaste Tromsøbrua ble Tromsøysundtunnelen åpnet i 1994. En toløps undervannstunell fra Breivika og over til Fastlandet. Utbyggingen på Kvaløya har ført til at trafikken over Sandnessundbrua har vært stigende, og bruas kapasitet er i ferd med å sprenges. Ny Kvaløyforbindelse har vært diskutert lenge, både med tanke på kapasiteten til brua, men også i forbindelse med beredskap. Det er i dag lange køer til eller fra Kvaløya i rushtiden, og ved store vindkast er det ikke uvanlig at brua må stenges helt. Om den nye Kvaløyforbindelsen skal gå parallelt med dagens bru eller om det skal bygges tunell til Håkøya (liten øy i tilknytning til Kvaløya), har skapt stor politisk debatt.

Transportplaner

Den første transportplanen for Tromsø, «Tromsøpakke1» kom i 1986. Siden investeringsbehovet var mye større enn hva som ville vært realistisk å få over statsbudsjettet ble det bestemt å innføre lokal drivstoffavgift som et alternativ til bompenger (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016). Avgiften ble innført i 1990 og ble brukt til å delvis finansiere Tromsøysundtunnelen som går fra fastlandet til Tromsøya, Breivikatunnelen og Sentrumstangenten, i tillegg til gang- og sykkelvegprosjekter (ibid). Drivstoffavgiften skulle i først omgang vare til 2001, men ble forlenget til 2003 for å fullføre tiltakene. Etter ett opphold på ca. 6 måneder ble drivstoffavgiften innført på nytt i 2004, da som «Tromsøpakke2». I denne pakken var det trafiksikkerhet og tiltak for gående og syklende som var hovedfokuset. Det ble gjennomført tiltak for kollektivtrafikken, fortau og gang- og sykkelveger. Avgiften skulle denne gangen vare til 2008, men ble forlenget til 2012 (ibid). I 2012 var det Stortinget som vedtok at drivstoffavgiften skulle forlenges i fire nye år for å fortsette vegutbedringen, denne gang som

«Tromsøpakke3». Hovedsatsingen ble Stakkevollvegen, som strekker seg fra nordsiden av Tromsøbrua til Breivika og er et viktig bindeledd mellom sentrum og UNN og UiT. Drivstoffavgiften ble videre forlenget til sommeren 2019, eller til Tromsø har fått en byvekstavtale på plass (ibid).

Høsten 2010 ble «Vegvalg Tromsø» lagt fram for kommunestyret i Tromsø. Dette var en utredning av transportsystemet i Tromsø for å finne ut av hvordan et framtidig transportsystem skulle kunne håndtere transportetterspørselen på en miljøvennlig måte. Effektmålene var at halvparten av alle reiser i 2030 skulle foregå på en miljøvennlig måte, mulighet for å sykle sammenhengende i hastighet opptil 25-30 km/t, reisetiden for kollektiv skulle reduseres med 20 prosent på viktige ruter og gjennomsnittlig kjøretid for gods- og varetransport mellom viktige logistikk knutepunkt skal være minst like god som i 2010 (Hovedrapport transportnett Tromsø 2016).

Når Nasjonal Transportplan i 2013 åpnet opp for å gi bymiljøavtaler (nå, byvekstavtaler) til de største byområdene, passet målene for en slik avtale sammenfallende godt med målene i «vegvalg Tromsø» fra 2010. Prosjektgruppen transportnett Tromsø ble etablert for å fortsette arbeidet, og høsten 2016 ble dette presentert som Tenk Tromsø for byen innbyggere.

5.4 Transportsystem, reisevaner og fremkommelighet

Trafikksituasjonen i Tromsø preges av tydelige rushtopper på morgenen og ettermiddagene, men det er også betydelig trafikk utenom de definerte rushtimene. Breivika og Langnes er preget av lange køer, og kapasitetsgrensen på flere av vegene er nådd. Sandnessundbrua er også en betydelig flaskehals og har rushperioder på opp mot en time. Brua har begrensinger på å avvikle trafikk, og dårlig skilting samt dårlig utnyttelse av rundkjøringen på Kvaløya gjør situasjonen utfordrende (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016). I de senere årene har det også vært en uheldig utvikling der det oppstår lange køer inni tunnelsystemet på Tromsøya. Bare en moderat trafikkøkning vil føre til vesentlige lengre køer og større forsinkelser. Stor trafikk på hovedvegene skaper utfordringer for trafikken til og fra sekundærvegene og mange kryss oppleves som trafikkfarlige og utrygge for både bilistene og myke trafikanter. Den største utfordringen med de lange køene er at kollektivtrafikken mange steder står i de samme køene slik at det blir store forsinkelser og bussen mister dermed et konkurransefortrinn fordi buss og bil står i samme kø.

For å løse trafikutfordringene og legge til rette for at veksten i transportbehovet skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange blir nye byggeområder foreslått lokalisert i tilknytning bybussen. Tromsø har et av landets høyeste reiseandel på buss med 12 prosent, til tross for at de andre byene (Oslo og Bergen) har mottatt betydelige større beløp gjennom belønningsordningen. Veksten i kollektivtrafikken har vært sterk siden 2011, da det fra denne perioden ble økt ruteproduksjon, en omfattende digitalisering av betaling (mobillett) og reiseinformasjon (sanntid), samt hyppigere avganger. I august 2019 ble busstilbudet nok en gang forbedret, med enda flere avganger i tillegg til flere ekspressavganger til de store arbeidsområdene Breivika, Sentrum og Langnes. Men arealutviklingen og veksten i Tromsø gjør det nødvendig med en betydelig utbygging av hovedvegnettet på Tromsøya. For å sikre fremkommeligheten til kollektivtransporten er hovedfokuset å bygge flere kollektivfelt, slik at bussen får en fordel i rushtimene (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016).

5.5 Bakgrunn for søknad om byvekstavtale

I konseptvalgutredningen «Vegvalg Tromsø» fra 2010 ble det bestemt at videre planlegging av transportsystemet skulle ta utgangspunkt i et kombinasjonskonsept. Dette innebærer at det både skal planlegges for å styrke kollektivtransporten, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende, oppgradering av gatemiljøet i sentrum og planlegging av ny bru til Kvaløya og ny tunnel mellom Breivika og Langes. Beregningen fra 2010 viser at disse tiltakene vil gi god fremkommelighet på tvers av øya, mulighet for gode kollektiv, - sykkel- og gangforbindelser over øya, redusere lokale miljøproblemer og være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Tenk Tromsø består av flere delprosjekter, og gjenspeiler de prioriteringen som ble gjort i 2010.

5.5.1 Sykkelstrategi

Reisevaneundersøkelsen fra 2013 viste at 4% av reisene på virkedager foregår på sykkel (Sykkelstrategi, 2016). Sammenlignet med de 10 største kommunene i landet har Tromsø færrest kilometer gang- og sykkelveg pr 1000 innbygger, og det er et stort behov for utbygging av et hovedsykkelvegnett i Tromsø. Syklister er ofte henvist til fortau, gang- og sykkelveger eller kjørebane, som fører til konflikt om vegareal mellom syklistene og andre trafikanter. Tromsøs topografi, med bakker og lange vintere kan ofte være en barriere for de som ønsker å sykle eller en unnskyldning for å ikke finne fram sykkelen (ibid).

Sykkelstrategien har tre hovedmål; 1) En markant økning i antall syklistere i Tromsø, innen 2026 skal sykkelandelen være på minst 15% på sommeren og 8% om vinteren. 2) Alle syklende skal føle seg trygge i trafikken, og 3) det skal være enkelt, normalt og attraktivt å sykle i Tromsø, og på de korte reisene skal det være en tidsmessig fordel å velge sykkel framfor bil (ibid).

Viktige målgrupper fram mot 2026 er barn og unge, hverdagsbilister og de handlende, og for å treffe de ulike målgruppene er det viktig å bygge opp en god «sykkelkultur» i byen. Dette vil kreve systematisk, målrettet og langsiktig kommunikasjon sammen med fysiske sykkeltiltak (ibid). I kommunikasjonsarbeidet til Tromsø kommune vil det legges størst vekt på hvor effektivt, enkelt og rimelig det er å bruke sykkel i sin daglige transport, og følelsen av frihet på sykkelen vil være et viktig budskap å formidle. Samfunnsgevinster som bedre bymiljø og folkehelsen vil også være viktige elementer. For at det også skal være attraktivt å sykle om vinteren, vil vinterdriften av sykkelvegnettet være avgjørende. En enhetlig og forutsigbar vinterstandard på kommunal, fylkeskommunale og statlige sykkelveger vil være avgjørende. For å få til en økt sykkelandel i Tromsø må de som sykler i dag fortsette med det, de som sykler litt må sykler mer, og de som ikke sykler i dag må begynne (ibid).

5.5.2 Gåstrategi

Gangavstandene i Tromsø og på Tromsøya er forholdsvis korte, og reisevaneundersøkelsen (2013) viser at 25% reiser til fots (Gåstrategi 2016-2030). Selv om gangandelen i Tromsø ligger på nivå med de største byene i Norge, er de fleste gatene smale med lite tilgjengelig areal. Mye av årsaken til den høye gangandelen er fordi Tromsø er en tett by, og gåing være et godt alternativ framfor bil. Gåstrategien vil være et viktig verktøy for politikere, administrasjonen og planleggere i arbeidet med kommunens transport- og helsepolitikk og ved prioritering av tiltak og løsninger for å bli en enda bedre by å gå i (ibid).

De overordna målene i strategien er 1) Det skal være attraktivt å gå for alle grupper i befolkningen, og det skal være tilrettelagt for at befolkningen kan gå mer i hverdagen. 2) Flere skal gå mer, og flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots, og 3) Andelen som går skal økes fra 25% til 30% (ibid). Disse målene skal følges opp årlig med hjelp av data fra blant annet nasjonale reisevaneundersøkelser.

Et sammenhengende hovedgangvegnett kan være avgjørende for å få flere til å gå. Med gode kryssløsninger som oppleves som trygge, fysisk god utforming og god belysning i mørketida. Det vil å være viktig å ha gode koblinger mellom gåing og holdeplasser for kollektiv, når bruk

av kollektivtrafikk alltid inneholder en del gåing (ibid). I strategien er det definert fire viktige målgrupper. Arbeidsreiser ses på som den daglige hverdagsreisen som gjentas og gjentas, og vil være et viktig innsatsområde for å øke andelen gående. Den andre store målgruppen som vil være viktig å prioritere er skolebarn. I sentrale deler av Tromsø er de fleste barneskolene lokalisert i gangavstand for mange, og trygge skoleveger er en viktig del av gåstrategien (ibid). De kollektivreisende er også en viktig målgruppe, for jo flere som reiser kollektivt desto flere gangreiser blir det. Den fjerde målgruppen er de over 67 år. I den siste reisevaneundersøkelsen (2013) kommer det fram at ungdom mellom 13-17 og eldre over 67 år er de som går mest. For å sikre at de eldre fortsetter å gå og få flere friske eldre er god tilrettelegging med benker, lys og godt vedlikehold av gangvegnettet viktig (ibid). I tillegg til de fysiske tiltakene vil det være viktig å gjennomføre kampanjer for å påvirke innbyggerne til å velge gange framfor bil som sitt daglige transportmiddel.

5.5.3 Kollektivstrategi

Tromsø har hatt en vekst i antall busspassasjerer på 20% siden 2011, og antall busspassasjerer var i 2018 på 12% (Kollektivstrategi 2017-2030). Veksten i kollektivtransporten har ført til at det i dag er lang reisetid, i forhold til bil, og forsinkelser. Dette kommer av dårlig framkommelighet på grunn av personbiltrafikk og trange gater, spesielt for de bussene som må gjennom knutepunktene sentrum, Breivika og Langnes. I tillegg til reisetid, er det en økende grad av trengsel på bussene i rushtiden, og antallet busskunder øker behovet for å optimalisere linjenettet og rutetilbudet (kollektivstrategi 2017-2030).

Kollektivstrategien skal være førende for tiltakene som må til for å nå målene, avklare løsningsvalg og hovedtiltak, samt synliggjøre hvordan bybusstilbudet i Tromsø skal bidra til å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Hovedmålene i strategien er 1) Framtidig vekst i persontransporten skal tas på kollektivtransport, sykkel og gange, med utgangspunkt i tall fra 2014. 2) Kollektivandelen skal øke fra 12% til 20% prosent innen 2030. 3) Busstilbudet skal være attraktivt, raskt, enkelt og dekke reisebehovet mellom de store knutepunktene og 4) Tromsø har en ambisjon om nullutslipps kollektivtilbud innen 2030 (ibid). Nullvekst i personbiltrafikken skal nås ved bruk av helhetlige virkemidler som fungerer sammen, og utviklingen av kollektivtilbudet er en viktig forutsetning for å lykkes. Samordnet areal- og transportplanlegging må også bygge opp under kollektivtransporten, med en arealpolitikk som hindrer byspredning og legger til rette for fortetting langs eksisterende kollektivtilbud og knutepunkt.

5.5.4 Strategi for uterom

Kvaliteten på uterommene i Tromsø er variert, og hovedinntrykket er at de er litt rufsete og uten karakter. Målet med strategien er at byrommene skal gjennomgå en forbedring og optimaliseres for offentlig bruk. Dette vil ha betydning for aktiviteten og attraktiviteten i Tromsø sentrum (strategi for uterom 2016- 2030). Tromsø sentrum ses på som det viktigste knutepunktet i Tromsø kommune, og det er et mål om at sentrum skal være lett tilgjengelig med kollektivtransport og for gåing og sykling, og øke opplevelseskvaliteten som gjør at folk har lyst til å oppholde seg der. Også om vinteren skal det være tilrettelagt for vinteraktiviteter for barn og unge, for å skape liv og opplevelser i sentrum. Et levende sentrum om vinteren vil gi økt bruk og bolyst for tromsøbeboerne, og tiltrekke seg flere turister som vil utforske det arktiske bymiljøet (ibid).

5.5.5 Handlingsplan for trafikksikkerhet

Tromsø kommune har hatt jevn vekst over mange tiår. Denne befolkningsøkningen fører til at antall reiser øker, noe som igjen avspeiler seg i antall skadde i trafikken (Handlingsplan for trafikksikkerhet 2016-2030). Tromsø har en ung befolkning der ca. 70% er under 50 år og det er antall yngre (26-35 år) og antall eldre (over 70 år) som øker mest. Visjonene er at det skal være mulig å bevege seg til fots og forflytte seg med kjøretøy på en sikker måte, hele året. Viktige faktorer for å oppnå dette er hastighet på bilene i trafikken, påvirke til riktig atferd hos trafikantene og drift og vedlikehold av vegnettet (ibid).

5.6 Finansiering - brukerbetaling

Tenk Tromsø er et omfattende prosjekt, som kommunen har arbeidet med i nesten et tiår. Fra konseptvalgutredningen vegvalg Tromsø gjennom Transportnett Tromsø og til Tenk Tromsø har det blitt lagt ned mange arbeidstimer for å få til en helhetlig pakke som tar hensyn til transportutfordringene Tromsø mest sannsynlig vil møte i fremtiden. Tenk Tromsø består av tiltak som til sammen vil koste ca. 8 milliarder kroner der pengene er fordelt med 45% til vegtiltak, 30% til kollektivtransport og 25% til sykkel, - gang, - sikkerhet- og miljøtiltak.

En byvekstavtale krever brukerfinansiering, enten via bompenger, drivstoffavgift eller vegprising/køprising og det forutsetter en brukerfinansieringsandel på ca. 50%. Forutsetningene for brukerfinansiering i Tromsø vil være at utformingen av, og prinsippene for må sees som ett virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet i Tromsø. Det må være rettfærdig i den

forstand at det er samsvar mellom nytte og betaling. Det vil si at de som har nytte av tiltakene skal betale, og de som betaler skal ha nytte av tiltakene. Ved bompenger vil det være en mer indirekte nytte av en del av tiltakene, som for eksempel utbygging av gang- og sykkelveg, kollektivtiltak osv. Det er allikevel et mål om at innbyggerne skal oppleve systemet som utformes som rettferdig i forhold til hvem som betaler og ikke. Det er også en forutsetning at det er et tilstrekkelig finansieringsbidrag. For å finansiere tiltakene som er foreslått kreves det at Tromsø kommune får en inntekt på rundt 400 millioner kroner årlig i 15 år fram i tid (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016).

Tromsø har vedtatt bompenger som brukerfinansiering i byvekstavtalen. Den lokale drivstoffavgiften, som Tromsø har hatt i nesten 30 år, gir et for lite finansieringsbidrag i forhold til bompenger. Den årlige inntekten fra avgiften er i dag ca. 25 millioner kroner i året, noe som er langt fra målet om 400 millioner kroner. For å komme på dette nivået må avgiften økes betraktelig som kan føre til handelslekkasje, farlig oppbevaring og transport av drivstoff. En fordel ved drivstoffavgiften er imidlertid at den har lave innkrevingskostnader i motsetning til bompenger, men det må betales 25% i moms til Staten. Avgiften oppfyller heller ikke målet om nullvekst, og ansees ikke av Tromsø kommune som spesielt rettferdig ut ifra hvem som betaler, med tanke på El-biler. Bompenger som finansiering for byvekstavtalen ble vedtatt i kommunestyret 22.2.2017. Alle partiene stemte for, men unntak av FRP.

5.7 Byutredningen – Hvordan realiser nullvekstmålet

Samferdselsdepartementet har bestilt byutredninger for alle byer som er aktuelle for en byvekstavtale, for å lage et sammenlignbart kunnskapsgrunnlag som viser hvilke virkemidler og kostnader som må til for å nå nullvekstmålet. Det er et samarbeid mellom Statens vegvesen, jernbanedirektoratet og lokale myndigheter, og skal synliggjøre ulike måter å nå nullvekstmålet, samt være et faglig grunnlag i forhandlingene med Staten (Byutredning, 2017). De mest sentrale funnene som ble gjort gjennom byutredningen i Tromsø var at bompenger er et nødvendig tiltak for å nå nullvekstmålet. Fortetting, effektivisering av kollektivtilbud og et bedre tilbud for syklende og gående vil ikke alene bremse personbiltrafikken. Det er derfor nødvendig å supplere med virkemidler som gjør det dyrere å bruke bilen som bompenger og parkeringsavgift (ibid). Fremtidig boligutbygging betyr også mye for om Tromsø når nullvekstmålet, og en tettere arealbruk gir større sjanser for å nå målet.

Byutredningen viser til fire virkemiddelpakker for å få fram ulike alternative scenarier for Tromsø 2030. Alle virkemiddelpakkene tar utgangspunkt i en bompengefinansiering, et

busskonsept med metrobuss rundt Tromsøya og økt frekvens på alle hovedrutene med bybuss. I tillegg til dette er hver virkemiddelpakke satt sammen av et alternativ for arealbruk og investeringsportefølje (Byutredning 2017),

Trend 2030 – I denne virkemiddelpakken fortsetter boligutbyggingen i tråd med godkjente reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel. Det er investert etter portefølje 1, der 44% går til vegtiltak, 36% til kollektivtiltak og 20% til sykkel, gange, miljø og trafikksikkerhet.

Nærby 2030 – Dette er en tettere virkemiddelpakke der 30% av nye boliger bygges mer sentrumsnært enn i Trend 2030 alternativet. Også her blir det investert etter portefølje 1.

Kvaløya 2030 – Her forutsettes det at 40% av boligutbygging skjer på Kvaløya og at dagens byggestopp oppheves på Kvaløya som følge av ny bru mellom Kvaløya og Tromsøya. Her går 80% av investeringsrammen til veg- og kombinerte tiltak, derfor vil det gjennomføres vesentlig færre tiltak for kollektivreisende, fotgjengere og syklister.

Kvaløya-Håkøya 2030 – I denne pakken vil 40% av boligutbyggingen flyttes til Eidkjosen og Håkøybotn (se bilde 2, s.34). Kvaløyforbindelsen er tunell fra Håkøya til Tromsøya, og 97% av investeringsrammen går til veg- og kombinerte tiltak. Det vil nesten ikke bli gjennomført tiltak for kollektivreisende, gående og syklister, samt at det er tvilsomt at driftskonseptet for kollektiv kan gjennomføres i denne pakken.

Analysene som er gjort viser hvor godt disse fire virkemiddelpakkene møter nullvekstmålet. Analysen ble gjennomført i to runder, den første runden tar utgangspunkt i SSBs prognoser for befolkningsvekst og den andre tar utgangspunkt i befolkningsprognosen Kompas (privat konsulent). Analysen ble gjennomført ut ifra to forskjellige befolkningsprognoser fordi Tromsø kommune selv mente SSBs prognoser underestimerer veksten og Kompas prognosene tester hvor robuste pakkene er i møte med nullvekstmålet, ved å estimere en høyere befolkningsvekst (Byutredning, 2017).

Etter SSBs prognoser viste byutredningen at nullvekstmålet kan nås med alternativ Trend 2013, Nærby 2030 og Kvaløya 2030. For at Kvaløya-Håkøya 2030 skal føre til nullvekst må bompengesatsene økes. Etter Kompas prognosene var det kun Nærby 2030 som oppfyller kravet om nullvekst. Dette viser at Nærby 2030 er det mest solide alternative i møte med befolkningsvekst, også i en lengre horisont enn de årene byutredningen analyserer. (Byutredning, 2017).

5.8 Bompengene kommer

For å forstå hvilke utfordringer som oppsto i prosessen med å få en byvekstavtale med Staten og hvorfor ting ble så vanskelig, har jeg gått tilbake i tid for å se hva som har skjedd etter Tenk Tromsø prosjektet ble lansert. Ut ifra mine analyser, som vil bli gjennomgått i kapittel seks og sju, er det sentrale hendelser som har ført til at bompengemotstanden har økt. For bedre oversikt er hendelsene samlet i en tabell, som etterpå vil bli utdypet nærmere.

Tenk Tromsø – fra vedtak av bompenger til i dag.

År	Hva skjedde	Viktige hendelser
2016	<p>Juni – Det vedtas i kommunestyret at Tromsø kommune skal utrede en bompengeløsning.</p> <p>Oktober – Tenk Tromsø lanseres</p> <p>November – Det gjennomføres folkemøter i sju bydeler.</p> <p>Desember – Statens vegvesen presenterer mulige bompengeforslag</p>	<p>Hovedfokuset er på bompenger, ikke Tenk Tromsø</p> <p>Trygg skolevei, støv- og støy problematikk og busstilbudet er ting som går igjen i alle bydelene. (det snakkes lite om bompenger)</p> <p>Bompengeforslaget inneholder 4 alternativer, alt fra 3 til 18 omstasjoner. Dette skaper sterke reaksjoner</p>
2017	<p>Februar – Kommunestyret vedtar bompengeforslaget fra Statens vegvesen.</p> <p>Juni – Ragni Løkholm Ramberg, leder av Tenk Tromsø slutter.</p>	<p>Bompenger engasjerer mange, det er skrevet 112 artikler på 28 dager som omhandler bompenger.</p> <p>Det blir inngått et bompengeforlik mellom alle partiene i kommunestyret, med unntak a FrP.</p> <p>Ordfører Kristin Røymo tar over som leder for Tenk Tromsø</p>

	<p>November – Det gjøres et endelig vedtak om Tenk Tromsø og bompengeløsning.</p> <p>Desember – Statens vegvesen publiserer Byutredningen for Tromsø</p>	<p>Høyre og KrF har trukket seg fra bompengeforliket, og stemmer mot forslaget.</p> <p>Byutredningen viser at Tromsø ikke vil oppnå nullvekstmålet uten bompenger</p>
2018	<p>Alt ligger klart for forhandlinger med Staten, men ingenting skjer.</p> <p>Bompengedebatten dukker opp i media med jevne mellomrom</p> <p>Det skrives lite om Tenk Tromsø i media.</p>	<p>Frustrerende for lederen av Tenk Tromsø</p>
2019	<p>Venter fortsatt på å starte forhandlinger med Staten.</p> <p>2019 er valgår</p> <p>Regjeringspartiene blir enige om en bompengeskisse</p> <p>Tromsøs byvekstavtale blir satt på vent, til nytt nullvekstmål er formulert.</p>	<p>FrP har gitt et bompengueultimatium til de politiske partiene i Tromsø</p> <p>Nytt parti – «Nei, til bompenger i Tromsø»</p> <p>Nullvekstmålet skal videreutvikles og omfordeles</p>

Tabell 1: Hendelsesforløp, fra lansering av Tenk Tromsø til i dag (2019).

5.8.1 Utvikling fra 2016 til i dag

For å avgrense oppgaven starter tidslinjen i juni 2016. Det er da kommunestyret vedtar at bompenger skal utredes i Tromsø, og Statens vegvesen får klarsignal til å utarbeide ulike forslag for en bompengeløsning. Når vedtaket gjøres i juni 2016 blir bompenger begrunnet som nødvendig for å få en byvekstavtale med Staten, og for å få gjennomført et samferdselsløft som byen virkelig trenger. Det er ikke tydelig hva som ligger i prosjektet eller hva befolkningen konkret skal få igjen for bompenger, annet enn at det skal bli enklere å velge miljøvennlig transport.

I løpet av sommeren 2016 var det ny Kvaløyforbindelse som fikk mest oppmerksomhet i media. Hvor den nye forbindelsen skal gå, enten via Håkøya eller parallelt med dagens bru har lenge vært diskutert i Tromsø, og etter kommunevalget i 2015 så det ut til at alternativet via Håkøya var det mest aktuelle. Både Arbeiderpartiet og Høyre i Tromsø gikk i 2015 til valg på at forbindelsen skulle gå via Håkøya, men etter Arbeiderpartiet vant valget i 2015 endret de mening, og det er i dag ny bru som bompengene skal bidra til å finansiere. Arbeiderpartiet snudde i saken fordi den nye forbindelsen via Håkøya ikke møter Statens retningslinjer om bærekraftige og miljøvennlige byer, der fortetting i byområdene er å foretrekke fremfor et utbyggingsmønster som fører til byspredning. I tillegg er tunell vil det ifølge retningslinjene være lite gunstig med tanke på gang og sykkel muligheter. Denne snuoperasjonen bidro til at debatten i hovedsak dreide seg om Kvaløyforbindelsen og byvekstavgift med bompenger får ikke like stort fokus.

5.8.2 Lansering av Tenk Tromsø

Da Tenk Tromsø ble lansert var det bompenger som fikk størst oppmerksomhet i media. Etter vedtaket fra sommeren, var det store forventninger til hva pengene skal brukes på. Det er store oppslag i både avisa Nordlys og iTromsø, og overskriftene er «*EN AV TO VIL IKKE HA- ny undersøkelse: Bompenger i Tromsø*» (Henriksen, 2016) og «*Skal selge inn bompenger*» (Pedersen, 2016).

Bompenger presenteres av Tenk kommune som det eneste reelle alternativet og det vil ikke komme investeringsmidler til byen uten egeninnsats. Scenarioet for 2030 viser konsekvensene av og ikke gjøre noen ting. «*Om vi ikke gjør noen ting – og vi får forventet befolkningsvekst – så vil vi få 30.000 nye daglige bilreise per dag i 2030. Dette vil skje på det samme veinettet vi har i dag*» (Pedersen, 2016).

Tenk Tromsø består av tiltak til åtte milliarder kroner og før pressekonferansen var det allerede kjent at endel av pengene skal brukes på ny Kvaløyforbindelse og ny forbindelse mellom Breivika og Langnes (Tverrforbindelse lagt i tunell). Vegprosjektene utgjør 45% av inntektene fra bomstasjonene, men hva de resterende 55% skal brukes til er ikke helt avklart. Tenk Tromsø vil derfor involvere innbyggerne i prosessen, for å få bedre innsikt i hvilke tiltak som trengs i de forskjellige bydelene. Det gjennomføres sju folkemøter, der Tenk Tromsø og innbyggerne møtes og diskuterer hvilke tiltak som er viktige for nærmiljøene til innbyggerne.

5.8.3 Folkemøtene

Det gjennomføres sju folkemøter i de ulike bydelene som skaper stort engasjement. På folkemøtene diskuteres det hva som skal til for at innbyggerne i bydelene skal komme seg raskt og enkelt fram og ulike problemstillinger knyttet til nærmiljøet. Det som går igjen på alle sju folkemøtene er trygge skoleveier, vegstøv og bedre kollektivtrafikk. Etter folkemøtene fortsetter innbyggere å sende inn forslag, og Tenk Tromsø mottar hundrevis av innspill på tiltak som kan inngå i prosjektet. Ragni Løkholm Ramberg er i 2016 byråd for byutvikling og leder av Tenk Tromsø. Hun skriver i et debattinnlegg i iTromsø den 13 desember 2016 at *«vi ønsker å skape en by der bilen ikke er et must for så mange hver dag. Da tror jeg gode sykkelveger, gangstier og ikke minst et helt nytt kollektivsystem kan få endra flere frem»* (Ramberg, 2016).

5.8.4 Bompengeforslaget

I midten av desember 2016 presenterer Statens vegvesen sine forslag for mulige bompengeløsninger. Det er forslått fire alternativer der alt fra 3 til 18 bomstasjoner er vurdert. Vegvesenet mener forslaget med 15 bomstasjoner og 7 soner er det alternativet som vil slå best ut, både med tanker på inntjening, trafikkreduksjon og rettferdighet. Kvaløya og Fastlandet er egne soner, mens Tromsøya deles inn i fem. De store arbeidsplassområdene Langnes og Breivika ringes inn av bom, mens sentrum – som også er en av de store arbeidsplassområdene – ligger i den største sonen, sone 1, som strekker seg fra Sør på Tromsøya og til Breivika.

Etter forslaget blir kjent kommer det flere reaksjoner på omfanget av bommene som skal plasseres på Tromsøya. Prosjektet Tenk Tromsø får mindre og mindre oppmerksomhet i media og det handler ikke lengre om hva Tenk Tromsø skal gjøre for byen eller hva innbyggerne kan få igjen for pengene, men heller om hvordan bompenger vil påvirke hverdagen til folk flest.

5.8.5 Februar 2017

Bare i februar måned er det 112 artikler fordelt mellom avisen iTromsø og bladet Nordlys som omhandler bompenger, hvor majoriteten av disse er skeptiske til en innføring av bompenger. Det er opprettet en Facebook-side som heter «Nei til bompenger i Tromsø/Troms» der de som står bak har samlet inn over 4000 underskrifter og krever en folkeavstemning. Facebook-siden øker også hurtig i antall likerklipp gjennom februar 2017. Facebook-siden har i dag i nesten

12 000 likerklikk. Det arrangeres demonstrasjoner utenfor rådhuset og på Torget i sentrum, samt en nasjonal fakkeltog-demonstrasjon hvor 100-150 mennesker møter opp.

Byens politikere, med unntak av FrP, inngikk et bompengeforlik og vedtok bompengeforslaget til Statens vegvesen 22 februar 2017. Det møtte opp demonstranter på kommunestyremøtet med plakater for å vise sin misnøye med det som skulle vedtas, der to av dem blir bedt om å forlate salen på grunn av forstyrrende atferd. Februar måned gav et bilde av de mange spenningene som ligger i debatten som jeg skal gå nærmere inn på i neste kapittel.

6 Nullvekst og bompenger - rettferdighet, transport og miljø

Hvordan Tromsø kommune skulle løse de utfordringen som byveksten bringer med seg, var det store forventninger til i forkant av presentasjonen av Tenk Tromsø. Prosjektgruppen var forberedt på endel motstand, spesielt på grunn av den godt etablerte drivstoffavgiften som nå skulle erstattes av bompenger. I dette kapitlet vil empirien presenteres, analysen følger i kapittel sju.

For å komme nærmere et svar på hvorfor innføring av bompenger og realiseringen av nullvekstmålet ble så vanskelig i Tromsø, har spenningene i bompengedebatten vært sentrale. Jeg vil derfor først presentere de spenningene som kommer tydeligst frem i avisartikler og debattinnlegg publisert i avisen iTromsø og bladet Nordlys, i kommentarfelt på Facebook og i ett intervju med informant fra bompengemotstanden.

Videre har jeg sett på hvordan kommunikasjonen mellom Tromsø kommune og innbyggerne har vært gjennom offentlig uttalelser i media og sett på måten budskapet til Tenk Tromsø har blitt presentert og endret underveis. Hva har vært utydelig, og hva er det lagt størst vekt på i kommunikasjonen, Tenk Tromsø som miljøtiltak eller transporttiltak?

6.1 Spenningene i bompengedebatten

Bompengeforliket som ble inngått i februar 2017 viser at de fleste av byens politikere er enige om at bompenger er det beste alternativet for å få midler til viktig infrastrukturbygging av byen. Byutredningen bekreftet dette ved å konkludere med at bompenger er avgjørende for å oppnå nullvekstmålet. Debatten om bompenger består av flere spenninger som har skapt stort engasjement blant innbyggerne som viser seg i de lokale avisene og på sosiale medier. Mitt inntrykk ut ifra analyser av avisartikler, debattinnlegg og kommentarfelt på Facebook er at bompengemotstanden består av diskusjoner om ulike former for rettferdighet og drivstoffavgiften.

6.1.2 Rettferdighet

Rettferdighet er et av de argumentene som ofte brukes i bompengedebatten i Tromsø. Selv om Tenk Tromsø sier de har jobbet ut ifra et rettferdighetsprinsipp, der befolkningen skal oppleve det rettferdig i forhold til hvem som betaler og ikke, er det flere som argumenterer for at bompenger er usosialt og urettferdig. Spenningsene innenfor rettferdighetsargumentet er også delt, og argumentene handler om soneinndeling, småbarnsfamilier, bilistene og distriktene.

6.1.2.1 Soneinndelingen

Mye av argumentasjonen om rettferdighet i forbindelse med innføring av bompenger går på soneinndelingen. Tromsøya er tiltenkt delt inn i 5 soner, der den størst befolkede sone 1 har vært utsatt for kritikk. Her bor det ca. 18.000 av byens innbyggere, og inneholder det meste av kultur- og servicetilbud. Argumentene går ut på at de som både bor og jobber i sone 1 slipper billigere unna og kan ende opp med å bidra mindre i forhold til befolkningen som bor utenfor sonen. I tillegg publiserte bladet Nordlys en liste over hvor politikerne i kommunestyret bor, der halvparten av dem bor innenfor sone 1. Dette gjorde ikke ting noe særlig bedre, selv om det ikke er kommunestyrets politikere som har utarbeidet soneforslaget. KrF mener sone 1 er urettferdig fordi de som bor der kan kjøre gratis inn til sentrum, men også at det er *«rimelig at flest mulig på Tromsøya skal være med å betale, da de aller fleste tiltakene er på Tromsøya, og befolkningen her vil få mest igjen av byvekstavgiften»* (Thuen, 2017). Statens vegvesen og lederen av Tenk Tromsø er også enige i at soneinndeling er uheldig, men at det vil koste veldig mye, samt være ødeleggende for nærmiljøet (flere små gater må stenges) og dele opp sone 1 i mindre soner. Idrettslag har også uttrykt skepsis mot å ha bomring rundt store idrettshaller og frykter bompenger vil gi mindre publikum på idrettsarrangementer og kamper. Idrettshaller som er lokalisert i Breivika området har idretter som tennis, ishockey, ski og skiskyting, samt alt av ballspill, i tillegg til et badeland som åpnet sommeren 2019. Mange av klubbene er avhengig av billettinntekter, men vil ikke belaste fritidsaktiviteter og trening for barn og unge for å kompensere for mulig tap av inntekter.

6.1.2.2 Småbarnsfamiliene

Neste argument innenfor temaet rettferdighet er hvor hardt det rammer småbarnsfamilier. Dette er gruppen som kanskje er mest avhengig av bilen for å kjøre og levere og hente i barnehage eller skole/SFO og fritidsaktiviteter, og der mange kanskje har en trang økonomi. Flere av debattinnleggene i avisene handler om at det er de familiene som bor med en viss avstand til

barnehage og jobb der busstilbudet ikke korresponderer med familienes behov, som vil rammes hardest ved en innføring av bompenger.

6.1.2.3 Bilistene

Urettferdighet ovenfor bilistene er et tema som har gått igjen i avisartikler og debattinnlegg. Flere bilister har reagert på at de må ta hele regningen, og betale for gang- og sykkelstier. «*Bilistene i Tromsø er hovedfiende nr.1 for det rød/grønne regimet*» (Richardsen, 2016a). Argumentene er at bilene er pålagt ganske høye avgifter allerede gjennom drivstoffavgift, vegavgift, førstegangsavgift osv. «*Bilene er de eneste som pålegges bompenger og større utgifter for å betale gildet for kollektivreisende og sykler/gange*» (Walnum, 2017a).

6.1.2.4 Distriktet vs. sentrum

Det siste innenfor temaet rettferdighet er debatten om *distriktet vs. sentrum/Tromsøya*. I Tenk Tromsø er kommunen avgrenset til et byområde, og det er innenfor dette byområdet at tiltakene i Tenk Tromsø kommer. For de som bor utenfor byområdet, og jobber innenfor byområdet har det vært uttrykt urettferdighet. «*Hvis det er sånn at de som bor på øya begynner å bruke mer buss, sykler mer for å unngå å betale bompenger, er de jo vi som bor ute i distriktene som må ta regningen, for vi har kun ett alternativ, og det er bilen*» (B.J, byrunden, 2016). Informant fra bompengemotstanden stilte spørsmåltegn til at Tenk Tromsø bare gjelder for byområdet, og at deler av kommunen derfor ikke inngår i prosjektet. Informanten poengterte også at busstilbudet i ytterkantene av det avgrensede byområdet er for dårlig, og det er derfor mange som er avhengige av bilen (Informant, NTBTT).

6.1.3 Bompenger vs. drivstoffavgift

Diskusjoner rundt en forlenging og eventuelt økning av drivstoffavgiften, som Tromsø har hatt de siste 30 årene, har også vært et argument det har blitt gitt uttrykk for i media. Blant annet er dette Framskrittpartiets alternativ i stedet for bompenger. Hovedargumentet for en forlenging av drivstoffavgiften er at den ses på som mer rettferdig fordi hver bilist betaler etter hvor mye man kjører og ikke etter bosted. De som mener en drivstoffavgift er en bedre løsning, argumentere også for at de årlige inntektene fra bomstasjonene på 400 millioner kroner er en unødvendig høy sum. Inntektene fra drivstoffavgiften kan for eksempel brukes til gang-, - og sykkeltiltak, mens de store vegprosjektene kan finansieres ved bompenger.

Flere av spenningene i bompengedebatten er reelle og skaper frustrasjon, sinne og bekymring hos de innbyggerne som deltar i debatten. Noen av argumentene stemmer ikke helt overens med det som står i planene til Tenk Tromsø og derfor vil jeg se på hvordan budskapet er kommunisert, og hva Tenk Tromsø har lagt mest vekt på i kommunikasjonen. Jeg har valgt å starte med Tenk Tromsøs kommunikasjonsstrategi, for å se hva som er de nedfestede budskapene Tromsø kommune vil kommunisere til innbyggerne.

6.2 Budskapet i: kommunikasjonsstrategien

Tenk Tromsøs prosjektgruppe har hatt flere versjoner av kommunikasjonsstrategien, som er oppdatert og revidert underveis i arbeidet med Tenk Tromsø. Jeg har i forbindelse med denne studien kun fått tak i versjon åtte og ni, der versjon ni ble sist revidert 14 mars 2019. Visjonen til Tenk Tromsø er at Tromsø skal være en by som vokser på en sunn måte. Den økende byveksten vil også øke behovet for en mer effektiv transport og byen må derfor utvikles på en smart, plassbesparende og miljøvennlig måte (kommunikasjonsstrategi, versjon 9 og 8). Hva som konkret betegner vekst på en «sunn måte» er ikke utdypet i strategien, men ut ifra lesning kan det virke som at en attraktiv, enkel og rask by er en by som har møtt vekst på en sunn måte.

Det er i strategien formulert tre forskjellige hovedbudskap som forteller noe om hvorfor Tromsø trenger Tenk Tromsø. Det første er «*Tromsø er en attraktiv by som vokser raskt. Vi skal sørge for at den bli mist like attraktiv også i fremtiden, både for de som allerede bor her, og de som flytter hit*». Det andre budskapet er «*Det skal bli raskere, enklere og sunnere å komme seg fram, også når vi blir betydelig flere i byen vår*» og det siste «*Vi er glade i Tromsø, fordi det er en enkel by å leve i. Det skal vi ta vare på*». Budskapene som Tenk Tromsø ønsker å kommunisere fremstår å ville bygge opp under positiviteten av at byen er i vekst, og ord som enklere, raskere, sunnere og attraktive er fremstår å gjengangere i kommunikasjonen.

I strategien er det identifisert mulige kommunikasjonsbarrierer som kan skape utfordringer for det videre kommunikasjonsarbeidet. Dette er utfordringer knyttet til at målene og tiltakene ligger langt frem i tid, trafikkrestriksjoner vil få mest oppmerksomhet, drivstoffavgiften som en suksesshistorie, Tenk Tromsø som et eliteprosjekt og negative erfaringer ved byens transportsystemer (kommunikasjonsstrategi, versjon 9). Det er også beskrevet noen risikoer

ved prosjektet der omkamper i kommunestyret kan skape forsinkelser og at Tenk Tromsø kan ha skapt forventninger om tiltak som de ikke vil klare å imøtekomme. For eksempel har gjentatte utsettelse av forhandlingene med Staten vært en utfordring fordi det kan bidra til å svekke tilliten til prosjektet. Målgruppen til Tenk Tromsø er innbyggere mellom 20-50 år, og spesielt de som har barn under myndighetsalder (kommunikasjonsstrategi, versjon 9).

6.2.2 Hovedrapporten

I hovedrapporten for Tenk Tromsø, som danner grunnlaget for søknaden om en byvekstavtale, har målsetningen i arbeidet vært: «*Tromsø by skal bli en bedre by å leve og bo i – en by der det er lett å velge miljøvennlige transportmåter som å gå, sykle eller ta buss*» (Hovedrapport transportnett Tromsø 2016, s. 9). Hovedrapporten peker på trafikale utfordringer knyttet til den forventede befolkningsveksten, der trafiksikkerhet, kapasitet i vegnettet og framkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk blir sett på som et økende problem. Løsningen på disse trafikale utfordringene er «*å redusere veksten i personbilbruk, og stimulere til at flere velger å gå, bruke sykkel eller ta bussen*» (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016), altså nullvekstmålet.

6.2.3 De lokale avisene

I avisene er det også den forventede befolkningsveksten som presenteres som bakgrunnen for Tenk Tromsø. På lanseringen av Tenk Tromsø i oktober 2016 varslet Tromsø kommune, Tromsø fylkeskommune og Statens vegvesen at innbyggerne i byen ville få en ny reisehverdag de neste årene. Tromsø er forventet og ha hatt en befolkningsvekst på 20% i 2030, og «*hvis ikke tromsøværingene endre sine reisevaner, vil det være 30 000 flere bilreiser i Tromsø om 14 år*» (Henriksen, 2016). Etter folkemøtene i desember 2016 skrev prosjektgruppen til Tenk Tromsø et innlegg i avisen, der de oppsummerte folkemøtene som var gjennomført i løpet av november og desember 2016. På folkemøtene stilte de blant annet spørsmålet; «*Hva skal til for at det skal bli raskere, enklere og sunnere å komme seg frem, også når vi blir betydelig flere i byen vår?*» (Ramberg, Prestbakmo og Naimak, 2016). Fokuset på folkemøtene var framkommelighet i en attraktiv by som er i vekst, og dette ble også formidlet gjennom den lokale media. Den daværende lederen i Tenk Tromsø var ute i media og forsvarte prosjektet i et innlegg i desember 2016, der hun igjen poengterte at Tromsø er en attraktiv by som er i vekst, og viktigheten av å planlegge for nye muligheter og reisevaner i en by som vokser (Ramberg, 2016). Inn mot 2017 og gjennom februar måned (som nevnt over) var det fortsatt den attraktive Tromsøbyen som

vokser, og det trengtes virkemidler for å unngå at vegnettet sprenges. For Tromsøbyen fortsatt skal være en attraktiv by må flere velge alternative fremkomstmidler enn bilen.

Ingen snakket om den «sunn vekst» i avisene etter lanseringen og inn i 2017. Det var ikke før Ordføreren Kristin Røymo tok over som leder i Tenk Tromsø og skrev et innlegg i avisen seks måneder etter overtakelsen at begrepet «sunn vekst» ble presentert. Dette var i slutten av 2017 og budskapet ble da «*Målet for Tenk Tromsø er at byen skal vokse på en sunn måte*» (Røymo, 2017). Det var fortsatt fokus på fremkommelighet, og Røymo poengterte at byens innbyggere skal komme seg raskere frem, uansett hvilket transportmiddel de velger. Tromsøs sunne vekst ble etter innlegget til ordføreren et begrep som ble nevnt nesten hver gang det var snakk om Tenk Tromsø i avisene. Sunn vekst er også det informantene mine mener er budskapet når jeg spør om det i intervjuene.

6.2.4 Intervjuene

I intervjuene med informanter som har jobbet med prosjektet trekkes altså sunn vekst frem. Prosjektleder fra Tromsø kommune sier at «*vi skal vokse, uten at personbiltrafikken vokser*» (Informant, TK), og sier videre at den sunne veksten er et Tenk Tromsø mål. Kommunikasjonsrådgiveren sier Tenk Tromsø har hatt mange mål, fordi prosjektet er sammensatt, men at grunnlaget for Tenk Tromsø er at byen er i vekst. For kommunikasjonsrådgiveren har det vært viktig å få fram at selv om byen vokser, så skal innbyggerne være trygge på at byen vokser på en sunn måte. Samtidig sier hun at «*vi skal ikke bare gjøre det dyrere å kjøre bil, men det skal resultere i andre måter som folk også skal finne like attraktivt å reise med*» (Kom.råd., TK). Informanten fra Statens vegvesen svarer også at byen må vokse på en sunn måte og «*Vi har et overordnet mål om den gode byen å leve i og bevege seg i*» (Informant, SVV).

6.2.5 Sosiale medier

På den sosiale billedelingstjenesten instagram har informanter trukket fram at det er en mer positiv stemning enn for eksempel på Facebook. I presentasjonsteksten til Tenk Tromsøs insagramprofil står det; «*vi skal gjøre det enklere, mer bahagelig og effektivt reise i Tromsø*». På Facebook er det også transport og fremkommelighet som er fokus. Tenk Tromsø har laget forskjellige videosnutter som viser trafikkbildet i de store knutepunktene i 2030. Det er også publisert promoteringsvideoer, som viser hvordan Tenk Tromsø skal få bussen ut av køen, trygge skolevegen og skape bedre flyt i trafikken. Alle promoteringvideoene avsluttes med

uttrykket «*Med løsninger for å komme oss enklere og tryggere frem i trafikken*» (Tenk Tromsø, Facebookside)

I de fleste kanalene hvor Tenk Tromsø bli omtalt handler det i stor grad om fremkommelighet, reising og en attraktiv by. Dette er beskrivelser ikke oppleves som direkte synonymer med et miljøperspektiv? Handler Tenk Tromsø om miljø eller transport?

6.3 Miljø eller transport?

Handler Tenk Tromsø og innføring av bompenger om miljø eller transport? Eller begge deler? Nullvekstmålet henger på alle måter fast i et miljøperspektiv, ved at det blir til igjennom Klimaforliket (2012) og har som hensikt å være et klimahensyn i transportsektoren. Det skal bidra til å skape bærekraftige byer, som er tette og kompakte, med lav trafikkmengde og at støv- og støyforurensning blir kraftig redusert. Men hvilket fokus har Tromsø kommune hatt når de har kommunisert Tenk Tromsø til innbyggerne?

Informant fra Tromsø kommune svarte fort *miljø* på spørsmålet om hvilket hovedfokus prosjektet har, men at det handler om miljø i et litt større perspektiv enn bare klima. «*Det er veldig viktig, fordi det handler også om bymiljø*» (Informant, TK). Hun sier det er tydelige føringer som kommer fra Staten «*som fødes gjennom klimaavtalen i Paris*», men det hjelper samtidig ikke at 100% av bilparken er EL-biler. «*De krever asfalt, det skjer ulykker, det blir kø og det blir ubehagelig for det blir støv av de også*» (ibid). Hun avslutter med å si på nytt at det handler om miljø, men også om mobilitet og framkommelighet, og det er et «*veldig viktig prosjekt, kjempeviktig byprosjekt, et bymiljøprosjekt*» (ibid).

Kommunikasjonsrådgiveren mener det i bunn og grunn er et transportprosjekt, «*men resultatet av transportprosjektet er jo et bedre miljø*» (Kom.råd., TK). Hun mener prosjektet skal bidra til bedre reisevaner, og at et bedre miljø vil være resultatet. Størrelsen til Tromsøya, sammen med dagens trafikkmønster, der mange må kjøre til øya eller krysse den skaper utfordringer. Uansett om bilen bruker fossile brennstoff eller er elektrisk, så er den fortsatt «*kjempelang, og tar utrolig mye plass*» (ibid). Det er i dag mange som har tillagt seg en behagelig vane å kjører alene, «*men hvis alle synes det er komfortabelt å kjøre bil alene, så blir vi jo alle stående i kø*» (ibid). På spørsmål om hvilken strategi de har hatt i kommunikasjonen, trekker hun fram at siden det er et politisk prosjekt og at det til enhver tid er eid og styrt av de styrende partiene,

har hvert parti hatt sin egen tilnærming til hvordan de vil snakke om prosjektet. SV og Rødt har et mer miljøperspektiv og snakker mer om miljøsakene enn AP som snakker mer om transport, «så å omtale Tenk Tromsø med en stemme vil aldri være mulig» (ibid). Hun opplever at den administrative delen av kommunikasjon har hatt fokus på transport, men at det også er mange som er opptatt av klima og miljø, noe som kanskje gjør det vanskelig å trekke konkrete skiller mellom miljø og transport.

Informant fra Statens vegvesen mener det handler om begge deler, «i en by så skal mennesker flytte på seg for å komme seg dit de skal, og det må ikke nødvendigvis skje på bare en måte» (Informant, SVV). Hun mener kanskje grønn transport er en passende beskrivelse, og at det i hovedsak må bli et gode for byens utvikling. «Det handler om å legge til rette for at folk kommer seg dit de skal uten at hvert enkelt valg i sum blir en stor ulempe for byen» (ibid). Hun mener det er en helhet i det og at det handler både om miljø, måten vi forflytter oss på, verdier og folkehelse. Hun sier videre at når areal og transport er integrert i samme prosjekt, «kan vi ikke bare ta utgangspunkt i vegnettet og transportnettet vi har». Det blir viktig å se hvor folk bor og jobber, hvor de skal, lokalisering av barnehage og skole, butikker og idrettshaller for å se at det blir en bra by som fungerer. I et miljøperspektiv vil det være viktig å se helheten. Jeg stiller spørsmål i intervjuet om dette har vært vanskelig å se fra denne helheten. Prosjektlederen fra Statens vegvesen sier de har opplevd at folk har vært interessert i de nære ting. På folkemøtene i bydelene var folk opptatte av busstopp, skoleveg og det de ellers bruker i det daglige. «Dette er jo ikke så rart, man er jo alle sånn at det er lettere å se det som konkret angår deg». Hun føler også at det er et økende miljøengasjement i byen, der flere ønsker å bidra i det store bilde med for eksempel redusert fotavtrykk. Blant ungdom ser man også at færre tar førerkort, og mange som lever et fullverdig liv uten å måtte kjøre bil hver dag. Men hun innrømmer at det har vært vanskelig å selge inn helheten. Når det kommer til nullvekstmålet har de som jobber med prosjektet prøvd å gjøre målet litt mer pedagogisk slik at det blir enklere å forstå. Det er her begrepet om sunn vekst kommer fra. Og hun sier «Ja vi ønsker vekst og at vi skal vokse å få flere innbyggere, men at hele den veksten skal skje på en sunnere måte enn at vi bare viderefører dagens transportmønster» (Informant, SVV).

Etter analyse av hovedrapport, uttalelser i media, kommunikasjonsstrategi og gjennom intervjuer, har det vært vanskelig å trekke et konkret skille mellom miljø og transport. Mulig et transportprosjekt med en miljøvisjon er en passende beskrivelse. Videre i analysen blir diskusjonen om miljø eller transport et sentralt tema når ulike ideologiske motsetninger skal diskuteres.

7 Analyse

Så hvorfor ble det egentlig innføring av bompenger og realiseringen av et nullvekstmål så vanskelig? Jeg vil først ta for meg prosessen til Tenk Tromsø, fra lansering og til i dag, for å svare på forskningsspørsmål nummer en; Hva har vært utfordrende for Tromsø kommune i kommunikasjonen med innbyggerne? Og hva har dette å si for den offentlige aksept for å innføre bompenger? Tiltak.no har samlet forskning som viser at forholdet mellom formål og problemoppfatning, samt opplevd effekt av bompenger er viktige faktorer for at den offentlige aksepten øker. Videre har jeg valgt å fokusere på individnivå for å prøve å få frem rådende ideologier i bompengedebatten. For å gjøre skillet mellom ideologier tydeligere har jeg delt deltakerne i bompengedebatten inn i «motstandere» og «pådrivere». Til slutt vil jeg diskutere medias rolle og sosiale medias påvirkning på bompengemotstanden.

7.1 Hva har vært utfordrende i kommunikasjonen med innbyggerne?

Stor bompengemotstand i Tromsø slik det fremkommer i de lokale avisene, kan være et signal om at innføring av bompenger i Tromsø ikke har særlig stor offentlig aksept blant befolkningen. Innføring av bompenger har vist seg å være en vanskelig politikk å gjennomføre fordi det er et omfordelingstiltak, der myndighetene først samler inn penger før de fordeles tilbake i samfunnet igjen. Etter intervju med informanter og analyse av hovedrapport og offentlig uttalelser i avisen iTromsø og bladet Nordlys er det identifisert tre utfordringer i kommunikasjonen med innbyggerne. Den første er å få frem formålet med å innføre bompenger og kommunisere de problemene som trenger å løses. Den andre utfordringer er å overbevise befolkningen om hvilken effekt bompenger faktisk vil ha, og den tredje handler om å selge et prosjekt som på mange måter ikke er helt «ekte».

7.1.2 Forholdet mellom formål og problemoppfatning

Forholdet mellom problemoppfatning og formål er en faktor som kan bidra til å påvirke den offentlige aksepten (Korneliussen, 2012). I hvor stor grad befolkningen opplever et problem, jo

større vil aksepten for tiltak som skal bedre problemet bli. Både på presentasjonen av Tenk Tromsø i 2016 og gjennom flere uttalelser i lokale media i ettertid har Tromsø kommune presentert scenarioet for 2030, «*om vi ikke gjøre noen ting ... så vil vi få 30 000 nye daglige reiser pr dag i 2030, og dette vil skje på det samme vegnettet vi har i dag*» (Pedersen, 2016). Scenarioet for 2030 har blitt presentert gjentatte ganger, og Tromsø kommune har vært tydelig i kommunikasjonen med innbyggerne at hvis ingenting gjøres med infrastrukturen i Tromsø vil dette bli kostbart for næringslivet og smertefullt for alle andre. Årsaken til at det både blir kostbart og smertefullt er at økt befolkningsvekst vil få konsekvenser for vegnettet, i form av lengre kø, tap av tid, mer støv og dårligere folkehelse.

Det er likevel stemmer i media som drar diskusjonen i retning av at Tromsø ikke har så store utfordringer med trafikkavvikling, og at litt rushtid er helt normalt i en middels stor by. Utsagn som «*jeg tror byens bilister i stor grad aksepterer å stå noen minutter i kø i rushtiden. Hadde de ikke akseptert det hadde de samme bilistene vært busspassasjerer*» (Richardsen, 2016b). Dette er et eksempel på en person som ikke opplever trafikksituasjon som problematisk, og innføring av bompenger som et trafikkregulerende tiltak ses derfor på som unødvendig, og lite akseptert. Et annet eksempel viser at «*Det er litt bilkø på to-tre steder i byen 1/2-time hver morgen og ettermiddag. Det som mangler er å fjerne noen flaskehalsar og tilførselsveiene, det vil si erstatte rundkjøringer med flerplanskryss*» (Høgtun, 2017). Denne personen anerkjenner at det er litt kø, men at dette ikke skal løses med trafikkregulerende tiltak, men heller utbygging av mer veg. Det siste eksempelet viser en ulik oppfatning av hva som kan bidra til å løse problemet.

Det er en kontrast mellom Tenk Tromsøs oppfatning av at økt befolkningsvekst vil bli «kostbart og smertefullt» og en bilist som mener «akseptabel kø» ikke gir grunnlag for å innføre restriktive tiltak. Kontrasten i utsagnene kan tyde på at utsagnene kommer fra personer som opplever verden på forskjellige måter. Konsekvensen ulike verdenssyn kan være at informasjonen som kommuniseres fra Tromsø kommune avvises, fordi deler av befolkningen ikke identifiserer seg med det verdenssynet til personen som presenterer informasjonen (Arnslett Bjørnæs og Lannoo, 2018). Kommunikasjonsrådgiveren bekrefter at ulike oppfatninger av problemene økt befolkningsvekst har vært utfordrende i kommunikasjon og sier «*(det) Handler jo mye om å kommunisere til folk som ikke vil høre på deg, og hvordan skal man forholde seg til det?*» (Kom.råd, TK). De som ikke har en opplevelse av at vegnettet er sprengt eller at bymiljøet er for dårlig, vil motsette seg virkemidler som kan bidra til å bedre dette (tiltak.no). Er befolkningen uenig i konsekvensene en økt befolkningsvekst vil føre til, er

det grunn til å tro at det bidrar til lav offentlig aksept for innføring av bompenger. Gitt at man opplever bompenger som et trafikkregulerende tiltak som skal bidra til redusert biltrafikk.

7.1.3 Oppfatning av effekten av bompenger

Hvilken effekt et tiltak vil ha på et problem som må løses vil oppleves forskjellig av befolkningen, og har derfor noe å si for graden av offentlig aksept (Korneliusen, 2012). Den faktiske effekten er ikke alltid den samme som den opplevde effekten, og hva som påvirker effekten i en positiv retning er ikke alltid like åpenbart (ibid). Bompenger har blitt lagt frem som noe Tromsø må ha, for å i det hele tatt ha mulighet til å inngå en byvekstavtale, og for å inntjene den summen som Tenk Tromsø prosjektene vil koste (Hovedrapport transportnett Tromsø, 2016). En byvekstavtale har nullvekstmålet som overordnet mål, og bompenger er ifølge byutredningen (2017) avgjørende for om målet nås eller ikke (Byutredning, 2017). Effekten av bompenger burde derfor være trafikkregulerende, men det skal samtidig inntjene de kronene som Tromsø kommune er avhengige av for å realisere de delprosjektene og virkemidlene som ligger i Tenk Tromsø. På denne måten kan bompenger som inntektskilde og trafikkregulerende tiltak bli litt tvetydig. Nullvekstmålet presenteres i en artikkel i avisa iTromsø som et paradoks fordi «*en gedigen folkeflukt fra privatbilen til buss og sykkel, ... ville sette bompengeinntektene i fare*» (Nielsen, 2017). Også utsagn som «*Framtidens bytransport kan ikke være avhengige av inntekter fra den samme bilkjøring som vi alle trenger å få redusert*» (Handagard, 2016), viser at bompenger om både inntektskilde og trafikkregulerende tiltak på mange måter vil kunne slå hverandre i hjel.

Den faktiske effekten bompenger vil ha på trafikkmengden og køproblemer er vanskelig å forutsi, og vil nok ikke vise seg før alle delprosjekter, virkemidler og tiltak er gjennomført. Samtidig var det i 2016 og 2017 mye uklarerheter i Tromsø rundt hvilke konkrete tiltak bompengene skulle finansiere (foruten om to vegprosjekter). På denne måten blir bompenger et tiltak som kan defineres som «pisk» veldig tydelig, mens tiltakene som defineres som «gulrot» kommer ikke tydelig nok frem. Informant fra Statens vegvesen forteller at det har vært viktig å finne en balanse mellom det folk må betale i bompenger og det de får igjen for det. En god balanse kan bidra til å øke den offentlige aksepten, men det har likevel vært utfordrende fordi «*. Det er jo enda vanskeligere når ingenting er bygd og vi ikke ser hva vi får igjen. Så nå blir det jo som å selge bjørnen før den er skutt*» (Informant SVV). Det er enklere å diskutere

bompenger, for det vet de aller fleste kommer, og det er enkelt å regne på hvordan det vil påvirke hverdagen.

Forskning viser også at store tiltakspakker får økt offentlig aksept hvis det er en kombinasjon av «pisk» og «gulrot» (Sørensen m.fl., 2013). Tenk Tromsø er også en kombinasjon av ulike tiltak i form av pisk og gulrot, men sett i forhold til et eksempel fra Stockholm, hvor det ble gjennomført en betydelig forbedring av kollektivtransporten før innføring av bompenger. Dette ga innbyggerne en mulighet til å justere reisevanene sine i forkant av den nye avgiften (ibid). I Tromsø er tiltakene ment å komme fortløpende, for eksempel ved utbygging av sykkelveger, gangstier og hyppigere bussavganger. En betydelig forbedring av kollektivtilbudet i form av ny metrobuss ble presentert på lanseringen av Tenk Tromsø, men ifølge oversikten over tiltak på hjemmesiden til Tenk Tromsø, er ikke metrobuss inkludert (tenktromso.no/tiltak).

7.1.4 Offentlig aksept

At Tenk Tromsø skulle få stor offentlig aksept fra dag én var det vel egentlig ingen som hadde forventninger om, dette fordi bompenger har vist seg å være en vanskelig politikk å gjennomføre. «*Det åpner hvert fall for en samtale, og jeg tror verden blir et bedre sted av å snakke sammen*» (Kom.råd., TK). Sitatet er fra intervju med kommunikasjonsrådgiver i Tromsø kommune når vi snakket om bompengedebattens store omfang i Tromsø. De var allerede oppmerksomme på at drivstoffavgiftens suksesshistorie sammen med flere negative erfaringer med byens kollektivtilbud kunne føre til større motstand mot bompenger (kommunikasjonsstrategi, versjon 8).

Selv om det er avklart hvordan pengene fra bommene prosentvis skal fordeles, er Tenk Tromsø fortsatt porteføljestyrt og hvilke tiltak som vil gjennomføres først blir ikke avgjort før etter kommunens forhandlinger med Staten. På spørsmål om dette påvirker legitimiteten til Tenk Tromsø trekker informantene fra Statens vegvesen sammenligninger til innskudd i banken der «*I en bank der du setter inn gode innskudd, så er bompenger et stort uttak av goodwill fordi det tærer på den legitimiteten vi har, tror jeg*» (informant SVV). I de ordinære bompengeløsningene i Norge på 60- og 70-tallet var det vanlig å bygge først, betale etterpå. I en byvekstavtale blir dette snudd opp ned, der bilistene først må betale før det skjer en utbygging. Det som ifølge informantene har vært den største utfordringen i kommunikasjonen

med innbyggerne har vært å selge et prosjekt som på mange måter ikke er helt «ekte», i tillegg til en lange ventetid på Staten for å komme i gang med forhandlinger.

7.1.5 Å selge et prosjekt som ikke er «ekte»

Informanter jeg har intervjuet har trukket frem at det mest utfordrende i kommunikasjon med innbyggerne har vært å selge et prosjekt som ikke er helt ekte, i den forstand at ingenting er avgjort før etter forhandlinger med Staten. Siden nullvekstmålet er det overordnede målet i en byvekstavtale, vil prosjekter som ikke bidrar til å nå dette målet risikere å bli prioritert bort eller flyttet lengre ned på porteføljelisten. Et eksempel på dette er en ny Kvaløyforbindelse, som ville vært en fin gulrot for bilistene. Tromsø kommune har vært veldig opptatte av å være ærlige i kommunikasjonen med innbyggerne, slik at de ikke skal love noe som til syvende og siste ikke blir realisert (Kom.råd, TK). Informant fra Facebook-siden «nei til bompenger i Tromsø/Troms» mener også at det er problematisk at innbyggerne ikke vet hva de får igjen for bompengene. Informanten mener at etter forhandlinger «*må folk få lov til å si at den avtalen vil vi ha, eller den er for dårlig så den vil vi ikke ha*» (Informant, NTBTT). Med dette sikter informanten til folkeavstemningen som ble forkastet på grunn av en teknisk formalitet, og informanten beskriver det som en dårlig måte å behandle innbyggere på «*Når folk engasjerer seg, også på grunn av en teknisk formalitet så vil man ikke engang snakke om underskriftene*» (ibid). Ifølge Sørensen m.fl. (2013) må kommunikasjon brukes som et strategisk virkemiddel, og det er viktig å ha dialog med de som er imot et politisk forslag (Sørensen m.fl., 2013). Informanten fra bompengemotstanden sier de ikke har hatt særlig kontakt med partiene som har stemt for en bompengeløsning, men har vært på et møte med folk fra prosjektgruppen til Tenk Tromsø. Bakgrunnen for møtet var at de skulle få legge frem hvorfor de var imot innføring av bompenger i Tromsø, og på spørsmål om informanten mente de var møtt med forståelse var svaret; «*Jaaaa, man fikk ikke så mye feedback, det var mer okeiokei, mottatt, også neste*» (Informant, NTBTT). Informanten fra Statens vegvesen mener likevel at det er litt naivt å tro at Tromsø skulle komme seg unna bompenger, når det er flere andre storbyer som har det. «*Vi (Tromsø) har vært sein med å innføre bompenger fordi vi har hatt drivstoffavgiften i mange år ... Det blir et førstegangssjokk vi må gjennom, og som vi har stått på terskelen av i flere år*» (Informant SVV). Kommunikasjonsrådgiveren i Tromsø kommune påpeker også at Tromsø er i en litt annerledes situasjon sammenlignet med bompengelopprøret som skjer i de andre byene (Oslo, Bergen, Stavanger).

7.1.6 Forhandlinger med Staten

Forhandlingene med Staten har vært viktig for å kunne sette en slags strek og komme i gang med en implementeringsfase, slik at innbyggere kan begynne å se resultater. Tromsø kommune har gjort alle nødvendige vedtak, og vært klare til forhandlinger siden slutten av 2017, altså for to år siden. Dette er to år der debatten om bompenger og Tenk Tromsø har fått rulle og gå, uten at Tenk Tromsø har fått noe særlig konkret å vise til. Selv om kommunens forhandlinger med staten ikke er gjennomført, skal det likevel nevnes at Tromsø kommune har startet med å gjennomføre tiltak som er i porteføljelisten til prosjektet. Bland inngikk Troms fylkeskommune ny kontrakt med nytt busselskap som trådte i kraft august 2019, som har økt busstilbudet med ca. 20% og arbeidet med trygge skoleveger er godt i gang (tenktromso.no). Den lange ventetiden har vært utfordrende og informant fra Tromsø kommune sier at «*Poenget er at alle sitter å venter på at Staten skal invitere til forhandlinger. Og hva har vi egentlig av nytt å komme med nå da?*» (Informant TK). Kommunikasjonsrådgiveren trekker også frem at fasen for å drive med kunnskapsformidling har vært veldig lang, og at strekket der det snakkes om bompenger har blitt veldig langt. I tillegg skiller Tromsø seg ut med at bompenger er helt nytt. Mens det i de andre byområdene er snakk om å øke antallet bomstasjoner, er det innføringen av det som er diskusjonen i Tromsø.

Selv om prosessen har strakt seg ut i det lange, og Tromsø kommune enda ikke vet når de blir invitert til forhandling med Staten mener kommunikasjonsrådgiveren likevel at bompengedebatten har bidratt til at man i hvert fall snakker om Tenk Tromsø. Dette er positivt fordi det bygger opp om at prosjektet finnes. «*Jeg tenker det er positivt at man snakker om det, uansett om man uttaler seg negativt i utgangspunktet*» (Kom.råd., TK). Hun håper samtaler om Tenk Tromsø og innføring av bompenger kanskje kan bidra til at innbyggere får andre perspektiver og i bestefall forstå hvorfor noen er positiv (ibid). Selv om kommunens forhandlinger med Staten vil føre til at større prosjekter og tiltak kan settes i gang, vil porteføljelisten fortsatt oppdateres underveis. For å nå nullvekstmålet er det de tiltakene som man tror vil ha størst effekt som vil prioriteres. For eksempel hvis trafikken fortsetter å øke, må det prioriteres strengere tiltak på biltrafikken. I en slik prosess kan det tyde på at Tenk Tromsø aldri egentlig vil kunne forlove seg til innbyggerne i Tromsø.

Det som kommer frem gjennom intervjuene og dokumentanalysen at det er flere utfordringer i kommunikasjonen mellom Tromsø kommune og innbyggerne. Fra informantenes side har hovedutfordringene i kommunikasjon mellom Tromsø kommune og innbyggerne vært å selge

et prosjekt som ikke er helt «ekte», og den lange ventetiden før forhandlinger med Staten har bidratt til å gjøre denne utfordringen større. Bompenger er det eneste helt konkrete tiltaket, i form av at det blir inngått et bompengeforlik og vedtatt i kommunestyret, mens de andre delprosjektene av Tenk Tromsø ikke er endelig avklart. Dokumentanalyse av avisartikler og debattinnlegg fra lokale aviser viste utfordringer knyttet til å kommunisere formålet med Tenk Tromsø, og få frem effekten innføring av bompenger vil ha på trafikkavviklingen i Tromsø. Det er ulike utfordringer som fremtrer gjennom intervjuene og dokumentanalysen, men mye tyder på at utfordringene kan ses i sammenheng. Med tanke på at Tenk Tromsø består av mye usikkerhet og at informantene trekker frem denne usikkerheten som en vanskelig faktor i kommunikasjonen om prosjektet, kan dette henge sammen med ulik oppfatning av formål, problem og effekt blant befolkningen.

I neste del av analysekapittelet vil jeg fokusere på individnivå for å svare på forskningsspørsmål nr. to. Jeg vil prøve å få frem de rådende ideologier i bompengedebatten for å belyse i hvor stor grad bompengedebatten er preget av ideologiske motsetninger.

7.2 I hvor stor grad er bompengedebatten preget av ideologiske motsetninger?

For å få tak på og analyserer spenningene bak bompengedebatten vil jeg her gå til et individnivå. Jeg har valgt å dele stemmene til de individene som har deltatt i bompengedebatten inn i «motstandere» og «pådrivere». Kategoriene er basert på utsagn fra informantene, debattinnlegg i lokale aviser og kommentarfelt på Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms». Noe som fremstår som viktige skiller i debatten er miljø eller transport, framtid eller nåtid. Skillet viser at debattantene diskutere på forskjellige nivåer med forskjellige utgangspunkt, noe som kan tyde på at bompengedebatten er preget av ideologiske motsetninger. Ideologiske motsetninger er i denne oppgaven definert som individenes ulike opplevelse av de sosiale strukturene i samfunnet.

7.2.2 Motstanderen og pådriveren

Motstanderen i bompengedebatten ser ofte på Tenk Tromsø som et transportprosjekt og argumentere som oftest mot bompenger. De uttrykker sin frustrasjon fordi bilistene skal ta hele

regningen. En motstander skriver debattinnlegg i avisa, «*slutt derfor å klage på bilistene, og bruk i stedet penger på å ruste opp byens veger og gater for å legge til rette for en god og smidig trafikkavvikling i Tromsø uten bompenger*» (Richardsen, 2016a). Personen ser på det som utopisk tenkning å tro at innbyggerne i Tromsø skal redusere bilbruken, blant annet på bakgrunn av Tromsøs topografi og klima. I et annet debattinnlegg i lokalavisen skriver en bilist at bilbrukere allerede har oppfylt sine nullutslippsmål, på grunn av den økende andelen EL-biler og teknologiens fremskritt på nye fossilbiler (Walnum, 2017b). Samme person trekker også frem at «*drivstoffavgiften gir nok penger til aktuell veibygging, uten at bilbrukere skal betale for sykkel/gangveier*» (ibid). Motstanderen uttrykker også meninger om at Tromsø ikke trenger en byvekstavgift, fordi problemene ikke tilsier at det trengs en opprustning til en verdi av åtte milliarder kroner. «*Det er litt bilkø på to-tre steder i byen 1/2-time hver morgen og ettermiddag. Det som mangler er å fjerne noen flaskehals og tilførselsveiene, det vil si erstatte rundkjøringer med flerplanskryss*» (Høgtun, 2017). I debatten trekker motstanderen frem poenger om kostnader og utgifter, der 400 millioner kroner i administrasjons- og vedlikeholdskostnader av bomstasjonene stilles opp mot en 2-3 kroner økning i drivstoffavgift.

Motstanderen er å finne i debattinnlegg og leserinnlegg i avisene, men også på Facebook. På sosiale medier har debatten en litt annen innfallsvinkel. Her er stemningen litt mer krass, hvor de som kommenterer fremstår som sinte, frustrerte, irriterte og oppgitte over dagens politikere, innføring av bompenger og konsekvensene bompenger vil få. Mange av kommentarene i kommentarfeltet ville mest sannsynlig ikke blitt publisert i noens aviser.

Motstanderen snakker dog lite om miljøet, om hvordan mindre biler i bybildet vil være et gode for byens innbyggere. Sunn vekst kan være fint, men det skal ikke skje på bekostning av bilistene. Bilen er motstandernes frihet, og den skal det ikke tukles med. Tenk Tromsøs budskap om den gode byen og den sunne veksten fremstår ikke like viktig. Økonomi og frihet er hva som skiller motstanderen og pådriveren.

Pådriverne i bompengedebatten ser på Tenk Tromsø som et miljøprosjekt, og bompenger blir ofte sett på som et nødvendig onde. Hovedfokuset er fremtiden, og i debatten brukes argumenter som; «*denne pakken er vinn eller forsvinn for et levelig bymiljø, et samferdselssystem der folk kan komme seg effektivt og miljøvennlig frem til barnehage, skole, jobb eller rett og slett til byen*» (Lundberg og Hauan, 2017). Byvekstavtalen blir av pådriveren sett på som noe svært nødvendig for at Tromsø skal kunne møte den forventede befolkningsveksten på en bærekraftig måte. Pådriveren vil snakke mer om hva pengene skal brukes til, heller enn å diskutere

månedskostnadene for en familie. De setter Tenk Tromsø inn i et miljøperspektiv der alle må bidra for en bedre fremtid for de neste generasjonene. Bompenger skal bidra til å bygge en bedre og grønnere by, som tar hensyn til de svakest og de minste i samfunnet. «*Ungene våre fortjener å kunne leke ute, ha trygge skoleveier, og å arve et levelig klima på kloden*» (foreldre for bompenger, 2019). Pådriveren ser bompenger som en måte å redusere unødvendig bilbruk, og ved å si ja til bompenger så vil flere av oss bruke sykkelen til og fra jobb. Dette står i stor kontrast til motstanderens argumenter.

Motstanderen og pådriveren kan knyttes til ideologiene nyliberalisme og sosialisme, og argumentasjonen deres bærer preg av individualistiske og kollektivistiske verdier. Motsetningene i debatten om bompenger handler om transport og nåtids vs. miljøet og framtid. De ulike verdiene kan være en forklaring på hvorfor informantene fra både Tromsø kommune og Statens vegvesen trekkes frem at de føler det har vært liten forståelse fra bompengemotstanderne. Selv om informant fra bompengemotstanden er klar i sin tale om hva han mener er problemet; «*Det er bra at kollektiv skal funke, og at vi skal kunne sykle, men samtidig må man gjøre livet surest mulig for de som bil kjøre bil, og det syns jeg ikke er særlig bra*» (Informant, NTBTT).

7.2.3 Nyliberale trekk hos motstanderen

Den liberale og nyliberalistiske ideologien er å kjenne igjen i motstandernes argumentasjon. Når pengene som inntjenes via bompenger skal gå til andre tiltak enn utbygging av veg, blir dette sett på som urettferdig. Urettferdighet ovenfor bilistene, som «*Bilene er de eneste som pålegges bompenger og større utgifter for å betale gildet for kollektivreisende og sykkel/gang*» (Walnum, 2017a). At politikerne kan bestemme hvordan pengene som bilistene legger igjen i bomringen skal brukes, og det ikke oppleves som det kommer bilistene til gode, blir det et problem. Det kan virke som det er en frykt for å bli fratatt friheten til å bestemme over eget bilforbruk, ved å innføre en avgift på noe som tidligere har vært gratis. Statens makt kommer i vegen for det frie individets utfoldelse. Konkrete eksempler som viser den nyliberalistiske ideologien er «*Det viktige er at folk ikke skal gå kos seg eller benytte egen fri vilje. Alle skal ha det like jævlig, om bord på samme buss*» (Kommentarfelt 15.10.19), Og «*Sosialisme har ikke gjort annet enn å svikte samfunnet grovt oppover i tiden. La folk bestemme over sine egne penger. Pass på dere selv*» (kommentarfelt 5.9.19). Det er nettopp denne opplevelsen av å bli fratatt noe, som skaper sinne og frustrasjon hos individene.

Blant de som følger og kommenterer på Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms», viser flere utsagn at tilliten til Statens Vegvesen ikke er særlig høy. Under et innlegg som er lagt ut i forbindelse med åpning av to nye kollektivfelt i Breivika området (et prosjekt som går under paraplyen Tenk Tromsø) skriver en; «30% av midlene i byvekstavtalen (ref. andelen som går til kollektivtiltak) går til å gjøre veiene trangere for at det skal bli så jævlig å kjøre at folk lar vær» (kommentarfelt, 6.9.19). Det er en oppfatning av at Statens vegvesen er ute etter bilistene, de skal tas. En annen skriver; «At vi bare i Tromsø bruker hundrevis av millioner på å FORVERRE vår trafikale infrastruktur på denne måten ... er komplett uforståelig» (ibid). I nyliberalismen finnes det ikke et kollektiv «vi», noe som vises også i kommentarfeltene. Det er fokus på at utbyggingen av kollektivfeltene skaper mer kø for enkeltindividene, og ikke et tiltak som kan komme fellesskapet til gode. Hvis de nye kollektivfeltene fører til at flere velger bussen, blir det mindre biler på vegene. En slik tankegang er ikke å finne i kommentarfeltene, men heller en opplevelse av en forverret situasjon for den enkelt bilist, der statens vegvesens «er etaten som skal hindre god flyt» (kommentarfelt 6.9.19), og «Vegene som bygges designes mer for å hindre trafikkflyt enn for å avvikle trafikk» (ibid). Det kan virke som at motstanderne i bompengedebatten opplever å bli motarbeidet av Staten.

For å prøve å forstå hvorfor partene i debatten har så ulik forståelse av Tenk Tromsø, forklarer kommunikasjonsrådgiveren at de kanskje ikke har vært gode nok til å kommunisere de bilprosjektene som er en del av Tenk Tromsø. Hun begrunner dette med at den tydeligste responsen fra bompengemotstanderen er at man enten ikke ønsker bompenger eller at «Tenk Tromsø skal ta inn masse penger fra bilister og bare bruke det på sykkelveger» (Kom.råd., TK). Informanten trekker også frem at det har vært vanskelig å omtale Tenk Tromsø med bare en stemme. Gjennomføres Tenk Tromsø med en hensikt om å bedre miljøet, eller fordi Tromsø trenger en bedre infrastruktur fordi vegnettet har nådd sine grenser? (Kom.råd., TK). Dette er opptil de ulike politiske partiene i måten de velger å fronte prosjektet. For eksempel har SV et mer miljøperspektiv, mens AP snakker om infrastrukturen i en større helhet enn bare miljø (Kom.råd., TK). Informant fra Statens Vegvesen trekker frem at det har vært vanskelig å selge inn den helheten som Tenk Tromsø rommer, og sier «folk er opptatte av sitt busstopp, sin skoleveg, og det de selv bruker i det daglige» (informant SVV). Informant fra «nei til bompenger i Tromsø/Troms» er også tydelig på at det er bra at kollektivtrafikken skal bli bedre, og at det skal bli enklere for folk å sykle, men sier i neste setning «dette angår ikke meg» (Informant, NTBTT).

7.2.4 Brytning mellom det individualistiske og kollektivistiske

I bompengedebatten kommer brytningen mellom ideologiene nyliberalisme og sosialisme. Motstanderen bærer preg av det nyliberale tankesettet og motsetter seg de reguleringene og føringene som setter begrensninger i deres hverdag. Motstanderen snakker om at utbygging av infrastruktur er en investering i fremtiden, som ikke burde dekkes alene av bilister, men heller av Staten. Dette er et godt eksempel på hvordan Staten kun skal være en tilrettelegger slik at det frie menneske kan få utfolde seg etter eget ønske. Debatten løftes ikke høyere opp enn bilistenes urettferdige behandling, og møter dermed ikke «pådrivernes» argumentasjon om en større helhet. Jeg vil si slike individualistiske trekk er kjennetegn fra nyliberalistiske ideologier, som i stor grad preger debatten.

Pådriverne i bompengedebatten viser kollektivistiske trekk når de fremhever at bompenger er noe som må aksepteres for å redusere unødvendig bilbruk. Det kan tolkes i retning av at de ønsker bompenger velkommen, fordi det kan bidra til at alle tar riktige valg som er til det beste for utviklingen av Tromsø. Innbyggerne har også et felles ansvar for å sørge for at de fremtidige generasjonene vokser opp i et levelig klima. De som ikke har mulighet til å redusere bilforbruk, og som ofte blir rammet hardt av bompenger snakker ikke pådriverne så mye om. Pådriverne sier seg enige med motstanderne at bompenger rammer noen grupper i samfunnet hardere, men det er fortsatt enklere å redusere bilbruken for *flertallet* av innbyggerne ved innføring av bompenger.

Motstanderne og pådriverne har så delte meninger om hva som er til det beste for Tromsøs utvikling. Kommentarene viser at motstanderne ikke ser på tiltak som gjennomføres i et fremtidsrettet perspektiv, men beskriver situasjoner som de som enkeltindivid opplever her og nå. Motstanderne skal ha god flyt i trafikken i dag, mens Tenk Tromsøs og pådriverne ønsker å sikre god flyt i trafikken også i fremtiden. Det kan tyde på at debatten forblir mellom individualistiske og kollektivistiske tankegang. Noe som gjør det vanskelig for henholdsvis motstanderne og pådriverne å bli enige, ettersom de snakker om samfunnsutvikling på forskjellige nivåer.

7.2.5 Ulik oppfatning av rettferdighetsprinsippet

Hvordan rettferdighetsprinsippet i Tenk Tromsø tolkes av motstanderen og pådriveren er forskjellig. Hvilke argumenter som trekkes fram for å påvise urettferdighet er også mange. Etter

at bompengeforslagene til Statens vegvesen ble presentert, begynte soneinndelingsdebatten umiddelbart å gå. Rettferdighetsprinsippet til Tenk Tromsø sier at det skal være sammenheng mellom nytte og betaling, derfor ble det utvist misnøye når det kom til sone en (1). Innbyggerne som bor innenfor sonen vil i utgangspunktet ha alt en person vil trenge av servicefunksjoner. Sonen har forskjellige typer matbutikker, det meste av kulturtilbud og har personen i tillegg arbeidssted innenfor samme sone vil han eller hun i prinsippet slippe billigere unna enn en person bosatt i en annen sone. Fra pådrivernes side er det også menneskene som er bosatt i sone en som har størst forutsetning til å velge andre miljøvennlige transportformer. En høy parkeringsavgift inne i sentrum vil forhåpentligvis påvirke valg av transportmiddel når folk innenfor sone en tar turen til sentrum. Pådriverne argumenterer for at inndelingen av Tromsøya er slik den er fordi det er mer rettferdig når flere er med og bidrar. Men det er selvfølgelig vanskelig å gjøre en bompengeløsning 100% rettferdig.

Soneinndelingen henger også sammen med diskusjonen av sentrum vs. distriktene, fordi de fleste av tiltakene kommer innenfor Tenk Tromsøs byområdeavgrensning (se bilde 2, s. 43). Motstanderen mener dette fører til at flere av kommunens innbyggere blir utelatt. Informanten fra «Nei til bompenger i Tromsø/Troms» sier; *«Det er jo Tenk Tromsøya, ikke Tenk Tromsø. Det er masse areal i kommunen som ikke blir tenkt på i det hele tatt»* (informant, NTBTT). Informanten mener bompenger blir som en straffeskatt for de som ikke bor sentralt nok i tilknytning til bybussen, som ikke har mulighet til å sette fra seg bilen eller bor for langt unna til at kollektivtilbudet er bra nok. Pådriveren vil si at de fleste av tiltakene kommer i de bynære områdene fordi det er her bomstasjonene er plassert. Når det kommer til de bosatt i distriktene, vil deres nytte av tiltakene være innfartsparkering, et utbedret kollektivtilbud, og forhåpentligvis mindre kø til de store arbeidsplassområdene. Når disse innfartsparkeringene vil være klare er dog ikke avklart, noe som gjør at argumentet til pådriveren mister litt styrke. Motstanderen ser på det som en ond sirkel, der dyre boliger i de sentrumsnære områdene, fører til at flere med dårligere økonomi flytter lengre unna. Et dårligere kollektivtilbud i ytterpunktene av kommunen fører til en avhengighet av bil, og bompenger er ikke til å unngå. *«Denne uretten rammer de særlig hardt, de som ikke har råd til å bosette seg i sentrum, hvor boligprisene er høyest»* (Innlegg, Facebook, 24.9.18). Ifølge informanten fra bompengemotstanden bidrar dette til større classeskiller i samfunnet.

Det tredje argumentet innenfor rettferdighetsdebatten er den sosiale urettferdigheten ved bompenger. Spesielt ovenfor barnefamilier, som kanskje er den gruppen som er mest avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp. Ifølge fordelingsprinsippet til Rawls vil fordelingen av

bompengene ha stor påvirkning for hvordan fordelingsvirkningen blir. Forskning fra både Oslo og Sverige viser at en samordnet areal- og transportplanlegging bidrar til at fordelingen blir mer rettferdig. Det som uansett er realitetene er at skatten ikke dømmer etter betalingsevne, slik som mange av de andre skattene og avgiftene vi i dag gjør. Motstanderen har ofte brukt småbarnsfamilier som hovedargument, men kommunikasjonsrådgiveren påpeker likevel *«Jeg får ganske mange telefoner fra innbyggere som lurte på det ene og det andre, og de som er småbarnsforeldre er i mindretall av de som henvender seg til meg»* (kom.råd., TK). Hun reflektere også over at de som i dag er i 20 årene er mer miljøbevisste enn de som er eldre, og at mange av denne generasjonen har småbarn i dag. Hun trekker også frem at hun synes det er lite småbarnsforeldre som deltar i kommentering og diskutering på Facebook. Det er vanskelig å si med sikkerhet hvordan en bompengeløsning vil påvirke hver enkelt småbarnsfamilie i Tromsø. *«Jeg mener man absolutt ikke skal ta lett på den utfordringen en bompengeløsning kan påføre en familie»* (Kom.råd, TK)

Våren 2019 ble en ny bompengeside etablert på Facebook, nemlig en «Ja til bompenger i Tromsø». På denne Facebook-siden er det flere av medlemmene som er småbarnsforeldre, og som likevel mener at bompenger er et viktig tiltak som må innføres i Tromsø. Disse går under kategorien pådrivere. Det fremkommer på Facebook-siden at hvis bompenger kan bidra til trygge skoleveger, bedre luft, og en bedre by for deres barn, er de villige til å betale for det. De ser på bompenger som et nødvendig onde som resulterer i en bedre by og for å få dette til må alle bidra. Ikke som enkeltindivider som er ute etter det beste for seg selv, men i et fellesskap, der alle individer går sammen om å skape et bedre samfunn.

Innenfor rettferdighetsdiskusjonen stanger motstanderen og pådriveren mot hverandre. Pådriver forklarer at det høye antallet bomstasjoner på Tromsøya fører til at systemet blir rettferdig fordelt. Motstanderen mener på andre siden at innføringen av bompenger er det som skaper urettferdighet. Denne grunnleggende uenigheten har bidratt til å gjøre det vanskeligere i kommunikasjonen mellom pådrivere og motstandere. Kommunikasjonsrådgiveren sier at *«hvis man er negativ i utgangspunktet, så er det lettere å lese de negative tingene heller enn de positive»* (kom.råd.TK). Informanten fra nei til bompenger i Tromsø/Troms, sier de ikke føler at de har blitt møtt med en reel forståelse for hvorfor de er imot. Når det er nærliggende å tro at partene i bompengedebatten preges av ideologiske motsetninger, er det også sannsynlig at de har ulik oppfatning av verden og ulike kulturelle verdier. Dan Kahn m.fl. (2008) identifiserte psykologiske prosesser som kan forklare dette, ved å vise til ulike oppfatningene av risiko. Risikoen ved å ikke gjøre noen ting, er alvorlig for pådriveren, noe som det kan virke som

motstanderen ikke tar med i sin argumentasjon mot bompenger. Motstanderen anser risikoen for de urettferdige konsekvensene en innføring av bompenger vil påføre enkeltindividet som større, noe som ikke er sentralt hos pådriveren. Kahn m.fl. (2013) trekker frem partisk assimilering som en psykologisk prosess der individer bevisst eller ubevisst går gjennom i søken etter informasjon. Typisk for informasjonen som deles på «Nei til bompenger i Tromsø/Troms» er at nyhetsartikler og debattinnlegg er vinklet i en negativ retning mot bompenger. Jeg har ikke kommet over en artikkel eller et innlegg som vinkler debatten i en positiv retning på denne Facebook-siden. Partisk assimilering fører også til at debatten kan bli polarisert, fordi når individer konfronteres med motstridene informasjon har individer en tendens til å bli enda mer bestemt i sitt synspunkt. Dette gjelder i tilfeller både for motstander og pådriver som deltar i debatten. Når de samme synspunktene deles av en gruppe blir polariseringen forsterket, og informasjonen argumenter med motstridene informasjon blir ofte avvist (Kahn m.fl., 2013).

På grunn av partisk assimilering vil det være store utfordringer knyttet til om motstanderen og pådriveren vil klare å overbevise hverandre i diskusjonen om bompenger. Det vil være opp til hvert enkelt individ hvordan man velger å bruke informasjonen som er tilgjengelig, og gjennom sitt verdenssyn vurdere hvilket samfunn som er et godt samfunn for individet selv.

7.3 Hvilken påvirkning har media og sosiale media hatt på bompengemotstanden?

Mye av bompengedebatten i Tromsø har foregått gjennom media, der flere har delt sine meninger i avisartikler og debattinnlegg. Facebook har også vært et viktig verktøy for å dele politisk informasjon og mennesker har samlet seg for å diskutere og utveksle meninger om innføring av bompenger i Tromsø. Enjolras og Eimhjellen (2018) har forsket på handlingsmuligheter i sosiale medier, og det er i dag veldig enkelt å signere underskriftskampanjer og bli medlem i protest- og aksjonsgrupper på Facebook (Enjolras og Eimhjellen, 2018). Men det viser seg ofte å være stor forskjell mellom det engasjementet som deles på digitale medier «online», og engasjementet som vises ute i gatene «offline» (ibid).

7.3.1 Medias rolle

Både informanten fra «nei til bompenger i Tromsø/Troms» og fra Tenk Tromsø trekker frem media som en utfordrende part og forholde seg til. Informant fra NTBTT er ikke fornøyd med måten media har framstilt bompenger og sier; «*Politiske påstander som gjentas og gjentas ukritisk i avisen, jeg føler ikke det er riktig det heller*» (informant, NTBTT). Samtidig opplever informanten at det har vært vanskelig å nå frem med sin sak, både med tanke på å bli intervjuet i forbindelse med innholdet på Facebook-siden og tidspunkter for demonstrasjoner. «*Det er helt uaktuelt, for da må vi betale for annonseplass i avisen. Og det syns jeg er smålig*» (ibid). Han tror det ville vært bedre oppmøte på demonstrasjonene hvis de hadde fått litt mer hjelp fra media. Selv om media har møtt opp på flere av demonstrasjonene, og laget sak i ettertid, har de som har stått bak demonstrasjonene ikke fått anledning til å kommentere eller oppsummere hva de selv synes har vært bra eller dårlig. Informanten selv har skrevet leserinnlegg, men har opplevd at de har blitt nedkortet, og savner at journalister graver litt dypere i ting, «*og som prøver å publisere sammenhenger og ikke bare hva ordføreren har sagt sånn, så da blir det sånn det blir*» (ibid).

Informant fra Statens Vegvesen trekker fram at hun savner samme type dypt dykkende journalistikk. Informanten sier; «*Så savner jeg kanskje litt mer dypdykk ned i saken sånn at de kan se på de faglige vurderingene som er gjort*» (Informant, SVV). Hun mener det er fort å overforenkle ting for å skape mer engasjement og polariserte debatter. «*Det blir da for eller mot, uten å egentlig vite hva man argumentere for eller mot*» (ibid). Mange av avisinnleggene er låst bak betalingsmurer, og det er ikke alle som har lik tilgang til informasjonen som publiseres i avisene. Informanten fra NTBTT trekker frem at Facebook-siden har vært et nyttig verktøy for å spre informasjon om bompenger, også den informasjonen som er låst bak betalingsmur, slik at flest mulig kan følge med på hva som skrives om saken. For å få tak på de ulike meningene og stemmene i bompengedebatten har det derfor vært viktig å se på hva som skrives i sosiale medier.

7.3.2 Bompengedebatt på sosiale medier

Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms» ble opprettet i perioden etter kommunestyret begynte å gjøre vedtak om bompenger. Antall «*likerklikk*» økte i takt med motstanden, spesielt etter kommunestyret gjorde endelig vedtak om bompengeløsning i februar 2017. Bare i løpet av helgen før vedtaket var det i overkant av 2000 personer som var inne og

støttet siden. På Facebook-siden er avisartikler om bompenger delt, både fra lokale og nasjonale aviser og flere har gitt uttrykk for sin frustrasjon i kommentarfeltene. Tanken bak gruppen var å bidra til at folk fikk informasjon om bompenger, uten å bare måtte forholde seg til media, og plussaker som ikke alle har tilgang til. Facebook er i dag et effektivt verktøy for å spre budskap, og i dette tilfelle et politisk budskap. Facebook-siden har også bidratt til å arrangere demonstrasjoner lokalt, og sprett informasjon om nasjonale demonstrasjoner, som fakkeltog.

Når det kommer til i hvor stor grad de 12 000 menneskene som har trykket «liker» på Facebook-siden er imot bompenger er vanskelig å si. På demonstrasjonene som har vært gjennomført har det møtt opp alt fra 30-120 personer. Altså bare en 1% av antall likerklikk. Informant fra NTBTT sier ikke alle som liker siden er fra Tromsø, og siden gruppen sier nei til bompenger også i Troms fylke, kan man anta at gruppen rommer et større publikum enn kun de som er bosatt i Tromsø. Kommunikasjonsrådgiver fra Tromsø kommune sier hun også følger gruppen, sammen med flere politikere fra både posisjon og opposisjon, for å få et innblikk i andres meninger. Utfordringen med engasjement på sosiale medier er å skille mellom de som er ekte engasjert og de som følger en Facebook-side eller Facebook-gruppe bare for å følge med på hva som blir skrevet. Det som likevel er verdt å bemerke seg er at de 12 000 menneskene som følger Nei til bompenger-siden får opp artikler og innlegg som alle vinkler bompenger-saken i en negativ retning. Enjolras, Karlsen og Wollebæk (2013) har sett på faktorer som kan tilsi at digitale medier og sosiale medier kan være med på å demokratisere tilgangen til informasjon og gjøre debatten bredere og mer informert (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013). I bompengedebatten som har pågått i Tromsø har det vært en skjev fordeling av antallet som følger for og imot gruppene på Facebook. I tillegg er det lite konkret informasjon fra Tenk Tromsø, som kan ha ført til en smalere og mindre opplyst debatt. På den andre siden er det bare en liten andel av de som følger bompenger-siden som har møtt opp på demonstrasjonene, noe som peker i en retning mot et mere slapt samfunnsengasjement, altså slactivism. Konsekvenser av slactivism er at det politiske engasjementet som skjer på Facebook-siden ikke fører til en reell forandring, selv om forskning viser at de som er medlemmer av protestgrupper på Facebook selv har en opplevelse av at medlemskapet har en politisk effekt (Enjolras, Karlsen og Wollebæk, 2013).

I kommentarfeltene på nei til bom-siden er det lite diskusjoner der begge sidene av saken blir belyst. De fleste kommentarene er negativ til innføring av bompenger, og mange av de som deltar i kommentarfeltene går under kategorien motstandere. De møtes sammen i en felles følelse av at bilisten er svarteper. Kommentarer som; *«Her skal alle straffes og kjøa blir bare*

verre og verre» (Kommentarfelt 12.10.19). eller «*Er så drit lei at bilistene skal få skylda for alt*» (kommentarfelt, 29.8.19) og «*Det handler egentlig lite om effektiv trafikkavvikling og trafikkikkerhet. Kun om hvordan man skal skyve en økonomisk belastning over på kun deler av befolkningen*» (Kommentarfelt, 28.10.19). Facebook-siden er jo for de som er imot bompenger, noe som kommer tydelig frem i navnet på siden, derfor er det få «pådrivere» som er inne og kommenterer her, det er noen, men veldig få.

Sosiale media og Facebook har vært et viktig verktøy for bompengemotstanden fordi Facebook-siden har blitt en plattform hvor man har nådd ut til mange med informasjon, og blitt en møteplass for å dele synspunkter om innføring av bompenger. Facebook-siden har ikke kun delt lokal informasjon, men holdt følgerne oppdatert på bompengelopprøret nasjonalt. Inn mot kommunevalget 2019 har også administratorene bak siden lagt ut informasjon om de partiene som absolutt vil stemme nei til bompenger. Om bompengemotstanden har økt eller ikke ved hjelp av sosiale media og Facebook er vanskelig å gi et konkret svar på. Det som likevel er viktig å poengtere er at når nyheten om at Tromsø skulle innføre bompenger kom, og forslagene for bomstasjoner ble presentert, er det ikke tvil om at Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms» ble en måte for befolkningen å uttrykke sin umiddelbare motstand ved å trykke «liker». Hvordan individer i dag stiller seg til bompengespørsmålet vil være overlatt til andre forskere å undersøke videre.

7.4 Den politiske konteksten

Bompengemotstanden som har preget Tromsø de siste årene henger sammen i en større helhet enn kun betaling for å kjøre på veien. Ved innføring av bompenger i byer er det ofte produktet av kontekst og prosess som bidra til å skape og opprettholde barrierer (Sørensen mfl., 2013). For å utvikle strategier som er presise og lokalt tilpassede er det viktig å ha innsikt i den politiske konteksten, og den brede konteksten endres ikke alltid like enkelt innenfor politikkområdet (ibid). Ut ifra kommentarer på Facebook er det mye som tyder på en skepsis til dagens styrende politikere. En av årsakene til det kan være at Tromsø kommune over flere år hatt en utfordrende kommuneøkonomi med høyt forbruk og store budsjettoverskridelser.

I mars 2017, en måned etter bompengefinansieringen var vedtatt i kommunestyret viste den kvartalsvise økonomirapporten for Tromsø kommune et merforbruk på nesten 100 millioner kroner (Pedersen, 2017). Det var helse- og omsorgsektoren som stod for mesteparten av

merforbruket. Artikkelen ble delt på Facebook-siden «nei til bompenger i Tromsø/Troms», og de fleste kommentarene koblet merforbruket opp mot innføringen av bompenger. «*Dette er små beløp og budsjetter i forhold til det bompengesystemet vil være ... at disse politikerne skal klare å styre unne dette (i en bompengeløsning) uten overskridelser og skandaler har jeg absolutt ingen tro på*» (kommentarfelt 28.3.17). En annen kommenterer bare «*økt lønn til Røymo (ordfører) & co*» (ibid). I overkant av ett år senere i april 2018, viser den kvartalvise økonomirapporten på nytt merforbruk, og Tromsø kommunen er denne gangen på vei mot å overstige budsjettet for 2018 med 134 millioner kroner. Samtidig som det er store overskridelser i de kommunale budsjettene, er bygging av et nytt badeland, Tromsøbadet, godt i gang. Tromsøbadet er prosjektert til 700 millioner kroner, men jo nærmere åpningen av badelandet vi kommer, jo større er sprekken i budsjettet. I tillegg er det mistanker om at badelandet kommer til å gå i minus allerede før åpningen, på grunn av frykt for publikumssvikt. Dette er nyhetsartikler som blir delt på Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms», og i kommentarfeltet er det utsagn som; «*Og med bompenger i tillegg så vil ingen ha råd til å bruke det nye bassenget, bortsett fra de i nabolaget*» (kommentarfelt, 9.4.19) og «*lenge leve stormannsgalskapen av Tromsø kommune. På bekostning av skole og helse*» (ibid). Saker som dette kan være faktorer som påvirker innbyggernes tillit til politikerne som styrer i Tromsø, og påvirker aksepten til Tenk Tromsø og bompenger.

Politiske omkamper er også noe som har preget Tromsøpolitikken i tiår. Det tok om lag 20 år å få på plass en ny havneterminal i sentrum, og 30 år er gått siden det ble bestemt at en ny innfartsveg langs E8 inn til Tromsø skulle bygges. Havneterminalen åpnet endelig i 2018, men innfartsvegen til Tromsø er fortsatt den samme. I disse eksemplene har det vært bred politisk enighet om prosjektene, men det har likevel oppstått politiske krangler og hestehandler (Jakobsen, 2016). Den tidligere nevnte Kvaløyforbindelsen har også vært utsatt for omkamper, og plasseringen av Tromsøbadet var en lang prosess der den tre ganger var oppe til behandling i kommunestyret, og like mange ganger vedtatt (ibid). Utfordringen med disse omkampene er at prosjekter tar lang tid å fullføre, flere tiår, og prislappen blir høyere enn den i utgangspunktet hadde trengt å være. Byvekstavgift var også i ferd med å bli gjenstand for politisk omkamp. Det startet ut som et bompengeforlik, med alle de politiske partiene i kommunestyret, med unntak av FRP, men dagen før det endelige vedtaket av Tenk Tromsø, hadde både Høyre og KrF trukket seg ut av forliket. Begge partiene var enige i at bompenger skulle innføres i Tromsø, men uenig i prioritering av tiltakene i Tenk Tromsøs portefølje.

Hovedpoenget med disse «forstyrrende» elementene er å se det helhetlige bildet, og hvilken politisk kontekst bompenger blir vedtatt i. Det er flere store saker, der Tromsø kommune kommer dårlig ut, noe som jeg tror jeg ha vært en faktor til at innføring av bompenger har fått så stor motstand. Konteksten innenfor et politikkområde er som nevnt ikke alltid like enkel å forutse eller endre, og kan få konsekvenser for den offentlige aksepten for et tiltak (Sørensen m.fl., 2013).

8 Avslutning

I denne oppgaven har jeg tatt for meg hvordan den politisk vedtatte målsetningen om nullvekst i personbiltrafikk, i Tromsø kommune, har møtt på mange utfordringer de siste par årene, og stilt spørsmål om hvorfor realisering av et nullvekstmål ble så vanskelig. For å svare på problemstillingen har jeg stilt tre forskningsspørsmål som strekker seg over flere analytiske nivåer. Det første forskningsspørsmålet handlet om hva som hadde vært utfordrende for Tromsø kommune i kommunikasjonen med innbyggeren, og om dette hadde hatt noe å si for den offentlige aksepten for å innføre bompenger. Tanken bak spørsmålet var å se om noe i kommunikasjon har bidratt til å gjøre innføring av bompenger vanskeligere, og bidratt til en lavere offentlig aksept. Det andre spørsmålet handlet om individene i bompengedebatten, og jeg ville finne ut av i hvor stor grad bompengedebatten var preget av ideologiske motsetninger. Dette var interessant for å utforske hvorfor debatten har vært så polarisert. Det siste spørsmålet handlet om media og sosiale media og hvilken påvirkning disse hadde hatt på bompengedebatten. Jeg ville finne ut av hvordan Facebook var blitt brukt som et verktøy, og om dette har bidratt til en økt motstand.

8.1 Hovedfunn

Et av mine hovedfunn i denne oppgaven er at bompengedebatten er preget av ideologiske motsetninger. Ved å kategorisere utsagn fra bompengedebatten i motstandere og pådrivere, ble motsetningene enda tydeligere, og jeg tolker det dit hen at flere av spenningene i bompengedebatten kommer av ulik oppfatning av verden vi lever i. For eksempel er rettferdighetsdebatten preget av motstanderen som vil si at innføring av bompenger er det som er urettferdig, fordi det er usosialt, og rammer de svake gruppene i samfunnet. Pådriveren vil derimot si at en økning av antallet bomstasjoner vil bidra til å gjøre bompengeløsningen mer rettferdig, fordi flere har mulighet til å bidra. Pådriveren er klar over at bompenger rammer noen grupper i samfunnet hardere enn andre, men *flertallet* av innbyggerne vil fortsatt kunne bidra til å betale gjennom bommen. På denne måten kan flesteparten bidra til at Tromsø vokser på en sunn måte, som kan tolkes som kollektivistiske trekk ved at fellesskapet går foran enkeltindividet. Et annet poeng er at pådriveren ser Tenk Tromsø i et miljøperspektiv, der bompenger er et tiltak som «tvinger» oss til å redusere bilbruken, slik at flere kan gå og sykle til jobb, innbyggerne får tryggere skoleveier, mindre støv og bedre folkehelse. Motstanderen

ser Tenk Tromsø i et transportperspektiv der å redusere sin egen bilbruk ikke er et alternativ og selv om sunn vekst er bra, skal det ikke gå på bekostning av enkeltindividets frihet. Motstanderen har individualistiske trekk ved at bompenger innskrenker friheten til å bestemme over eget bilbruk.

Motstanderen og pådriveren er sentrale for å svare på problemstillingen, og kan bidra til å forklare hvorfor ting ble så vanskelig i Tromsø kommune. Forskningen fra Douglas og Wildansky (Arnslett, Bjørnæs og Lannoo, 2018) peker på at verdenssyn kan defineres på en skala av individualisme og kollektivism, og hvor på denne skalaen et individ befinner seg kan ses i sammenheng med oppfatning av miljørisiko (Arnslett, Bjørnæs og Lannoo, 2018). Pådriveren ser Tenk Tromsø i et miljøperspektiv, og risikoen av å ikke gjøre noen ting er større enn hos motstanderen. Motstanderen ser på Tenk Tromsø som et transportprosjekt, der miljøspørsmålet blir ikke vurdert på samme måten som hos pådriveren. Ulike verdenssyn og ulike opplevelse av miljørisiko får derfor noe å si for hvordan befolkningen opplever de problemene som bompenger skal bidra til å løse, samt hvilken effekt bompenger vil ha. Ulike ideologiske verdier og forskjellig oppfattelser av verden, påvirker måten motstanderen og pådriveren fremtre i diskusjoner på, og kan bidra til å forstå hvorfor bompengedebatten har vært så polarisert (Kahn m.fl., 2008).

Det andre hovedfunnet er utfordringene som har kommet av at Tenk Tromsø ikke er 100% «ekte» før etter forhandlingene med Staten. For det første har ikke kommunen kunnet love noe helt konkret til innbyggerne, fordi en forhandling med Staten kan føre til endringer i både prioritering av prosjekter og rekkefølgen på prosjektene. For det andre har en lang ventetid for å komme i gang med forhandlingene med Staten ført til at bompengedebatten har fått prege mediebilde, uten at Tenk Tromsø har hatt ny informasjon å komme med. Når Tromsø kommune ikke vil forlove seg til innbyggerne, blir tiltakene i Tenk Tromsø mer usikre. Og selv om det ligger tydelige mål og delprosjekter i Tenk Tromsø, er det fortsatt en usikkerhet rundt når de ulike prosjektene blir gjennomført. Bompenger blir i motsetning til delprosjektene veldig konkret, noe alle vet kommer, og det er enkelt å regne seg frem til utgifter pr. måned ut ifra dagens situasjon med samme bilforbruk. Når det ikke er noen konkrete tiltak, blir det vanskeligere å forestille seg hvordan en hverdag med bompenger i realiteten blir, og det er nærliggende å tolke dette i retning av at den offentlige aksepten blir negativt påvirket. I tillegg har den lange ventetiden på forhandlinger med Staten ført til at denne usikkerheten til Tenk Tromsø ble stående i lang tid.

Den lange ventetiden har også ført til at de «forstyrrende» faktorene som kommuneøkonomi og politiske omkamper har preget tilliten til de politiske partiene. Dette var et funn som ble spesielt tydelig i analysen av kommentarfeltet på «Nei til bompenger i Tromsø/Troms». Over tre siste årene har det vært saker i media som kan sies å sette Tromsø kommune i et litt dårlig lys. Budsjettsprekker, politiske krangler, kutt i helse- og omsorgssektoren og «overdreven» pengebruk (badeland til nesten 1 milliard) er saker som på Facebook-siden blir brukt som argumenter i motstanden mot bompenger. Den politiske konteksten hvor realiseringen av nullvekstmålet foregår i, mener jeg er en viktig faktor for hvorfor ting ble så vanskelig i Tromsø.

Jeg har gjort noen refleksjoner over andre faktorer som også kan ha vært medvirkende for den store bompengemotstanden i Tromsø. For det første kom innføringen av bompenger litt brått på for deler av befolkningen. Det var ikke en stor sak ved kommunevalget i 2015, selv om det ble klart at Tromsø hadde mulighet til å søke om en byvekstavtale i lansering av Nasjonal Transportplan i 2013. På dette tidspunktet i 2013 var det et borgerlig styresett i Tromsø. Rygh (2017, s.104) viser i sin avhandling hvor Transportnett Tromsø (forløperen til Tenk Tromsø) ble undersøkt, at bompenger var et ikke-tema under borgerlig styre fram til kommunevalget i 2015, da AP, SV og Rødt fikk flertall og bompenger ble satt på agendaen (Rygh, 2017, s. 104). Når en utredning av mulige bompengeløsninger ble vedtatt i kommunestyret før sommeren i 2016, kan det virke som om dette kommer litt ute av det blå, fordi det ikke ble diskutert noe særlig på politisk nivå i forkant av vedtaket. For det andre tror jeg det nasjonale bompengelopprøret også har ført til en følelse av at det er flere som står sammen. Det er i perioden for denne studien gjennomført flere nasjonale bompengedemonstrasjoner, hvor folk over hele landet har deltatt iblant annet kjør-sakte aksjoner og fakkeltog.

8.2 Teoretiske implikasjoner

Undersøkelsen min viser at ideologiske verdier har bidratt til en polarisert debatt om bompenger i Tromsø. I tråd med Douglas og Wildansky (2018) vil individer med individualistiske verdier ofte avfeie klimaendringer, og opplever ikke miljørisikoen som høy (Arnslett, Bjørnæs og Lannoo, 2018). Ses bompengedebatten i lys av kategoriene motstander og pådriver, er undersøkelsen min bekreftende sett i sammenheng med tidligere forskning på individualistiske og kollektivistiske verdier. Det kommer også frem i analysen hvordan individualisme og kollektivismen preger hvordan befolkningen opplever miljørisikoene vi står ovenfor i dag. Hvordan byer og tettsteder går frem i planlegging- og gjennomføringsfasen med miljøvennlige

tiltak, kan en vurdering av ideologiske trekk i samfunnet bli en av flere viktige faktorer ta hensyn til. Både når det kommer til innbyggermedvirkning og hvordan kommunene går frem i kommunikasjonen med innbyggerne. Analysen av kommentarfelt på Facebook støtter også opp om Enjolras og Eimhjellens (2018) forskning om politisk engasjement på sosiale medier, men om debatten blir mer opplyst eller om det fører til ekkokamre av ensidige meninger avhenger av hvilken informasjon som publiseres i de ulike nettverkene. Facebook-siden «nei til bompenger i Tromsø/Troms» har vært en aktiv side, der det nesten daglig er delt avisartikler eller innlegg som setter bompengedebatten inn i en større samfunnsdebatt.

8.3 Refleksjoner

Undersøkelsen er gjort i en lokal kontekst, og jeg kan ikke garantere at andre forskere vil finne samme funn hvis samme forskning gjennomføres i en annen by. I Tromsøs tilfelle tror jeg den lokale konteksten har vært en svært viktig faktor for motstanden mot innføring av bompenger, og derfor er deler av resultatene unik for Tromsøs del. Det kan diskuteres hvilke resultater jeg ville hatt hvis det ble gjennomført intervjuer med innbygger i stedet for analyse av kommentarfelt. Det kan godt tenkes at svarene jeg hadde fått ville vært mer gjennomtenkte, enn de sitatene som er hente fra Facebook, da det er en sjanse for at mange av kommentarene er skrevet i affekt. Likevel viser analysene av kommentarfeltene den frustrasjonen og engasjementet som debatten om bompenger har ført til. Dette kan være til ettertanke for andre som vil forske på lignende problemstillinger, og det hadde vært interessant med en sammenligning av resultater. Kommunevalget for 2019 viste en befolkning som var delt, selv om målingene før valget vist en høyere oppslutning enn de endelige resultatet. Hvordan debatten om bompenger vil bli spennende å følge med på, og det er interessant å stille spørsmål om aksepten for bompenger vil øke i takt med vårt miljøengasjement? Bompenger er uten tvil noe som har engasjert mange, og at kommunevalget i 2019 vil bli husket for bompenger, er jeg ganske sikker på.

8.4 Epilog: Hvor er vi nå?

Bompengespørsmålet har preget mediebildet i Norge store deler av 2019 og ble en stor del av kommunevalget samme året i flere norske byer. På det nasjonale nivå førte bompengeooprøret i byene i Norge til en regjeringsskifte. Et stort press fra bompengemotstanden førte til at FrP med Siv Jensen i spisse stilte krav om at den nasjonale bompengereordningen måtte revideres, og dette måtte skje før den norske befolkningen gikk til valgene 9 september (NTB og Nærø, 2019). Regjeringspartiene Høyre, Venstre, KrF og FrP hadde flere runder med forhandlinger,

før de tilslutt ble enige om et bompengeforlik, to uker før kommunevalget. På et lokalt nivå var det samtidig stor spenning i Tromsø rundt hvor stor oppslutning det ferske partiet «Nei til bompenger i Tromsø» ville få. I tillegg stilte FrP lokalt i Tromsø et bompengueultimatum våren 2019, som bidro til å skap splid på den borgerlige siden i Tromsøpolitikken. Hvordan den borgerlige siden med Venstre, Høyre, Krf og Frp skulle klare å samarbeide var det derfor stor forvirring rundt.

Valgresultatet i Tromsø endte med et rød/grønt styre, med AP, SV, SP og MDG i en samarbeidskoalisjon. Både SV og SP gjorde veldig gode valg i Tromsøbyen, men det gjorde også det ny oppstartede partiet «Nei til bompenger» (NTB). Alle tre partiene hadde en prosentvis positiv endring på over 8%. NTB fikk totalt 8,7% av stemmene, og sikret seg fire plasser i kommunestyret. SP kan sies å være valgets vinner, med en prosentvis endring på 8,8% og også de fikk fire nye plasser i kommunestyret (tall fra NRK.no) Valgseieren førte til at partiet ble stående i en vippeposisjon, og fordi de i valgkampen ikke ville si noe om hvem de skulle samarbeide med, forhandlet de med begge sider før de valgt den rød/grønne siden. Partiene NTB, By og land, Kystpartiet og Liberalistene hadde alle nei til bompenger på sitt partiprogram, og fikk sammenlagt 20,6% av stemmene i Tromsø kommune, som ga 10 av 43 plasser i kommunestyret. Valgresultatet viste også at SV og MDG, som begge er partier som har uttrykt nødvendigheten med en byvekstavtale til Tromsø, gjorde gode valg, og hadde en sammenlagt økning på 11,1% og 4 nye plasser i kommunestyret. Arbeiderpartiet og Høyre i Tromsø fikk begge lavere oppslutning enn valget i 2015.

Basert på valgresultatene fra Tromsø kan det tenkes at oppturen for både SV, SP og NTB viser at skillet mellom individualistiske og kollektivistiske individer i dag har blitt større? Dette kan være et spørsmål til andre som vil forske videre på bompenger, ideologi og miljørisikoer.

Bompengeforliket mellom regjeringspartiene fikk uansett konsekvenser for Tenk Tromsø og den statlige byvekstavtalen Tromsø lenge hadde gått og ventet på. Hovedgrunnen til dette var at regjeringen ble i det nye bompengeforliket nige om at en ny omforent avtale om nullvekst i biltrafikken måtte på plass, og alle byene som stod i kø for å komme til forhandlinger med Staten ville bli satt på vent, til det nye nullvekstmålet var klart. Når Tromsø kommune skal sette i gang med forhandlinger med Staten er derfor uvisst, og fremtiden til Tenk Tromsø forblir usikker.

Referanseliste

- Aase, T.H. og Fossåskaret, E. (2014). *Skapte virkeligheter- Om produksjon og tolkning av kvalitative data*. 2 utg. Oslo: Universitetsforlaget.
- Arnslett, A., Bjørnæs, C. og Lannoo, E. (2018). *Effektiv klimakommunikasjon trender og fakta*. CICERO rapport 2018:19. Tilgjengelig fra: <https://pub.cicero.oslo.no/cicero-xmlui/bitstream/handle/11250/2557626/Effektiv%20klimakommunikasjon%20-%20Def%20-%20WEB.pdf?sequence=5&isAllowed=y> [lest 29.10.2018]
- Austgulen, M.H. og Stø, E. (2013). *Norsk skepsis og usikkerhet om klimaendringer*. Tidsskrift for samfunnsforskning 02/2013 (volum 53). S. 124-150. Tilgjengelig fra: https://www.idunn.no/tfs/2013/02/norsk_skepsis_og_usikkerhet_om_klimaendringer [lest 12.5.2019, kl. 13.15]
- Bang, T. (2003). *Medier og kommunikasjon- en innføring*. Oslo: Abstrakt forlag AS
- [Bergskaug, E. \(2019\). *Bompengeboka – politikk, sirkus og motstand*. Bergen: Vigmostad og Bjørke AS](#)
- Brinkmann, S. og Tanggaard, L. (2010). *Kvalitative metoder- Empiri og teoriutvikling*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Byutredning (2017) *Byutredning for Tromsø*. Tilgjengelig fra: https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/02/174019_SVV_Rapport_Byutredning-Troms%C3%B8_low.pdf [lest 15.2.2018]
- De Nasjonale forskningsetiske komiteene, NESH (2019). *Forskningsetisk veileder for internettforskning*. Tilgjengelig fra: <https://www.etikkom.no/globalassets/documents/publikasjoner-som-pdf/forskningsetisk-veileder-for-internettforskning/forskningsetisk-veileder-for-internettforskning-interaktiv.pdf> [lest 5.11.2019]
- Enjolras, B., Karlsen, R. og Wollebæk, K.S-J. (2013) *Liker, liker ikke*. Latvia: Cappelen Damm AS.
- Enjolras, B. og Eimhjellen, I. (2018). *Fra kollektiv til konnektiv handling? Nye former for samfunnsengasjement og kollektiv handling i Norge*. DOI: <https://doi.org/10.23865/noasp.45>
- Everett, E.L. og Furseth, I. (2012). *Masteroppgaven – hvordan begynne- og fullføre*. 2 utg. Oslo: Universitetsforlaget
- Fn.no (2018). *Befolkning, migrasjon og urbanisering*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Befolkning> [lest 1.10.2019, kl. 12.05].
- Fridstrøm L., og Steinsland, C. (2014). *Bompenger og vegprising*, i Fridstrøm, L. og Alfsen K. H. (red). *Vegen mot klimavennlig transport*. TØI rapport 1321/2014. S. 70-79. tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36652> [lest 11.2.2019]
- Gåstrategi (2016-2030). *Gåstrategi for Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/G%C3%A5strategi.pdf> [lest 11.12.2018]
- Hammer, S. (2016). *Fra evig vekst til grønn politikk*. Riga: Vidarforlaget AS
- Handling og økonomiplan (2020-2023). *administrasjonssjefens forslag til handlings- og økonomiplan 2020-2023 – Tromsø kommune*. Tilgjengelig fra: <https://img8.custompublish.com/getfile.php/4522587.1308.7sqwptmsjmk77/Handling-og+%C3%B8konomiplan+2020-2023.pdf?return=www.tromso.kommune.no> [lest 23.8.2019]

- Handlingsplan for trafikksikkerhet (2016-2030). *Trafikksikkerhetsplan for Tromsø*.
Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/Trafikksikkerhetsplan.pdf> [lest 15.12.2018]
- Hanssen, J.U. (2014). Parkeringsrestriksjoner, i Fridstrøm, L. og Alfsen K. H. (red). *Vegen mot klimavennlig transport*. TØI rapport 1321/2014. S. 34-41. tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36652> [lest 11.2.2019]
- Hovedrapport transportnett Tromsø (2016). *Grunnlag for søknad om bymiljøavtale*.
Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/Hovedrapport.pdf>
- Kahn, D.M., m.fl. (2008). Cultural Cognition as a conception of the cultural theory of risk. I Roeser, S. (red), *Handbook of risk theory*: Springer. Tilgjengelig fra: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1123807 [lest 15.10.2019]
- Kb.kommunal-rapport (2019). *Tromsø kommune*. Tilgjengelig fra: <https://kb.kommunal-rapport.no/sok> [lest 11.9.2019, kl,11.10]
- Kollektivstrategi (2017-2030). *Kollektivstrategi for Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/Kollektivstrategi.pdf> [lest 13.12.2018]
- Kommuneplanens arealdel (2017-2026). *Tromsø kommune - planbeskrivelse*. Tilgjengelig fra: <https://img8.custompublish.com/getfile.php/3773537.1308.ycxveepdea/vedlegg+1+-Planbeskrivelse.pdf?return=www.tromso.kommune.no> [lest 13.11.2017]
- Kommuneplanens samfunnsdel (2015-2026). *Tromsø kommune*. Tilgjengelig fra: <https://img8.custompublish.com/getfile.php/3186254.1308.evfxtepwpt/Kommuneplanens+samfunnsdel+2015-2026+vedtatt+i+kommunestyret+26.8.15+sak+123.pdf?return=www.tromso.kommune.no> [lest 14.11.2017]
- Korneliussen, K. (2012). *Offentlig aksept for restriktive tiltak*. Tilgjengelig fra <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-9/?highlight=aksept> [lest 25.3.2019, kl. 13.50]
- Levekårsanalyse (2019). *Levekår i Tromsø – geografisk fordeling*. Tilgjengelig fra: <https://img8.custompublish.com/getfile.php/4541647.1308.pulzsn7imiswwm/Levek%C3%A5rsanalyse+9+september+2019.pdf?return=www.tromso.kommune.no>
- Meld. St. 13 (2001-2002). *Bedre miljø i byer og tettsteder*
- Meld. St. 21 (2011-2012). *Norsk klimapolitikk*
- Miljøstatus.no. *Klimagassutslipp fra transport*. Tilgjengelig fra: [Miljøstatus Norge - https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/](https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/) [lest 4.11.2019, kl. 23.10].
- Minken, H. (2005). *Vegprising, kollektivtiltak og sosial ulikhet*. TØI rapport 815/2005. tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/131780/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2005/815-2005/T%C3%98I-rapport-815-2005.pdf> [lest 2.9.2019]
- Nasjonal transportplan (2014-2023). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>
- Nasjonal transportplan (2018-2029). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>
- NRK.no (2019). *Valgresultat for Tromsø kommune*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/valg/2019/resultat/nb/sted/5401> [lest 15.11.2019]

- Pedersen, C. (2019). Store forskjeller i boligpriser gjør at folk fra distriktet ikke har råd til å flytte til Tromsø. I *iTromsø*. 9. juli 2019. Hentet fra: <https://www.itromso.no/pluss/eksklusiv/2019/07/08/Store-forskjeller-i-boligpriser-gj%C3%B8r-at-folk-fra-distriktet-ikke-har-r%C3%A5d-til-%C3%A5-flytte-til-Troms%C3%B8-19452589.ece> [lest 27.10.2019., kl. 20.05]
- Regjeringen.no (2014a). *Klimaforliket*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/klimaforliket/id2076645/> [Lest 1.10.2019, kl. 10.50].
- Regjeringen.no (2017b). *Endringer i veglova om bompengetakster*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/endringer-i-veglova-om-bompengetakster/id2548673/> [lest 6.4.2019, kl. 15.10]
- Regjeringen.no (2019c). *Belønningsordningen, bymiljøavtaler og byvekstavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byvekstavtaler/id2571977/> [lest 3.3.2019, kl. 12.30].
- Rygh, K.M.N. (2017). *Bærekraftsidealer i samferdselsplanlegging*. En studie av Transportnett Tromsø. Masteroppgave. Universitetet i Tromsø. Tilgjengelig fra: <https://hdl.handle.net/10037/11478> [lest 1.11.2019]
- Sagdahl, M. (2016, 9. juni). *Rettferdighet*. I Store norske leksikon. Hentet 14. oktober 2019 fra <https://snl.no/rettferdighet> (lest 14.10.2019, kl. 11.50)
- Statistisk sentralbyrå (2019). *Kommunefakta Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/tromso> [Lest 12.9.2019, kl.10.00]
- Strategi for uterom (2016-2030). *Strategi for uterom - Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/Uterom.pdf> [lest 15.12.2018]
- Svartdal, F. (2018). *Kognitiv dissonans*, i store norske leksikon. Tilgjengelig fra: https://snl.no/kognitiv_dissonans [lest 7.11.2019, kl. 11.05]
- Sykelstrategi (2016-2026). *Sykelstrategi for Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://tenktromso.no/wp-content/uploads/2018/12/sykelstrategi2Bfor2BTroms%C3%B8.pdf> [lest 10.12.2018]
- Sørensen, C.H., m.fl. (2013). *Strategies to manage barriers in policy formation and implementation of road pricing packages*. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.10.013> [lest 10.6.2019]
- Tennøy, A. (2017). Regulatoriske virkemidler: lover, forskrifter og planer, påbud og forbud, i Fridstrøm, L. og Alfsen K. H. (red). *Vegen mot klimavennlig transport*. TØI rapport 1321/2014. S. 25-33. tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36652> [lest 10.2.2019]
- Tennøy, A. m.fl. (2017). *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* TØI-rapport 1593b/2017. Kan hentes fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46145> [lest 2.2.2019]
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse- en innføring i kvalitativ metode*. 4 utg. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS
- Thorsen, D.E. (2014). *Nyliberalisme*. I Store norske leksikon. Hentet 17. oktober 2019 fra <https://snl.no/nyliberalisme> [lest 17.10.19, kl. 11.50]
- Thorsnæs, G. og Svendsen, T.O. (2019). *Tromsø*, i store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Troms%C3%B8>. [lest 18.9.2019, kl. 15.40]
- Tromso.havn.no. (2018). *Nytt rekordår for cruise*. Tilgjengelig fra: <https://www.tromso.havn.no/2018/12/nytt-rekordar-for-cruise/> [lest 11.9.2019, kl. 10.10]

- Tønnesen, A. m.fl. (2018). Byvekstavtalene – balansekunst for nullvekst. Tilgjengelig fra: <https://samferdsel.toi.no/forskning/byvekstavtalene-balansekunst-for-nullvekst-article33914-2205.html> [lest 4.3.2019, kl. 13.40]
- Uit.no (2019) – *velkommen til Tromsø*. Tilgjengelig fra: <https://uit.no/sted/tromso?sted=179926> [lest 25.11.2019, kl. 15.25]
- Unn.no (2019) – *om oss*. Tilgjengelig fra: <https://unn.no/om-oss> [lest 25.11.2019, kl. 15.30]
- Veglova. Lov om veg av 21. juni 1963 nr. 23. § 27 om bompenger på offentlig veg.
- Vetlesen, A.J. (2011). *Nyliberalisme – en revolusjon for å konsolidere med kapitalismen*. Agora 01/2011 (volum 29). S. 5-53. Tilgjengelig fra: <https://www.idunn.no/agora/2011/01/nyliberalisme-en-revolusjon-for-aa-konsolider-e-kapitalismen> [lest 10.8.2019]
- VG.no (2018). *Tripadvisor rangerer Tromsø som verdens tredje beste opplevelsestur*. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/reise/i/e1LKKO/tripadvisor-rangerer-troms-som-verdens-tredje-beste-opplevelsestur> [lest 11.9.2019, kl. 10.00].
- Ytreberg, E. (2015). *Medie- og kommunikasjonsteori*. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget

Avisartikler

- B.J i byrunden (2016). Tenk Tromsø på Kvaløya 1. *iTromsø*. 5. november 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=0200132016110559f90ab232fae71c6c8f68ccb1321050&i=0&s=20013&sa=1001263&x=340646664809ede5442b0c02f71219d3&closed=0&t=1574762615> [lest 4.4.2019]
- Foreldre for bompenger (2019). Foreldre for bompenger! *iTromsø* 13 juni 2019. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=02001320190613dbc4b62164dc5efde9fe5f943cbb21a0&i=0&s=20013&sa=1001263&x=0662656209dc4db01ecee01c81a0565e&closed=0&t=1574767633> [lest 15.6.2019, kl. 13.50]
- Handagard, I. (2016). Bypakker er ingen gavepakke. *Nordlys*. 10. desember 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=05501220161210fe04260b9c9868f5de5e2d99d495e17a&i=0&s=55012&sa=1001263&x=75676023a02456aef0b018043ba55491&closed=0&t=1574765802> [lest 23.10.2019, kl. 11.40]
- Henriksen, T.H. (2016). EN AV TO VIL IKKE HA- Ny undersøkelse: Bompenger i Tromsø. *Nordlys* 13. oktober 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=05501220161013d5c63d3c1b48b94b250488263a5bdbe7&i=0&s=55012&sa=1001263&x=2b8e9af030c4f09b9c264633cada5692&closed=0&t=1574761168> [Lest 29.4.19]

- Høgtun, O. (2017) Derfor liker vi ikke Tenk Tromsø. *iTromsø*. 23 november 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=02001320171123e8765de8351ac3544fc08151af5d1af9&i=0&s=20013&sa=1001263&x=ab5a79b792cc6cece1252edbb7289c8d&closed=0&t=1574765262> [20.4.2019]
- Jakobsen, S. (2016). Sånn går no dagen. *iTromsø* 29. februar 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=0200132016022932ac18c81c1c79f98930042db078edc9&i=0&s=20013&sa=1001263&x=b9ccb13bd71efadf547eb8dd72964f96&closed=0&t=1574860052> [lest 12.11.19, kl. 13.00]
- Lundberg, S.A. og Hauan, A.P. (2017) Tromsø fortjener bedre. *Nordlys* 25. november 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=055012201711256bb5e9f629dabcf562cae8c331a9adbf&i=0&s=55012&sa=1001263&x=94dede8c5fa6d9e78ce051aca962af7c&closed=0&t=1574767445> [lest 20.4.2019]
- Nielsen, B. (2017). Bompenger i Tromsø: Kan vi stole på planene? *I Nordlys* 7 juli 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=05501220170707bf121efb5ed64cf1aad51b8cc1c3d073&i=0&s=55012&sa=1001263&x=30fa86d990b01d15a8c22ac84cabe1a4&closed=0&t=1574765665> [lest 23.10.2019, kl. 11.20]
- NTB og Nærø. A.F. (2019). Full splittelse om bompenger mellom Venstre o Frp. I VG 3. juni 2019. Hentet fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/LA95y4/full-splittelse-om-bompenger-mellom-venstre-og-frp> [lest 5.11.2019]
- Pedersen, C. (2016). Skal selge inn bompenger. *iTromsø* 13. oktober 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=02001320161013aab92460d84003e64b304f98299cf61f&i=0&s=20013&sa=1001263&x=95e7ec715548c1a6b6adb8ee8433cc4a&closed=0&t=1574761032> [lest 20.4.2019]
- Pedersen, C. (2017). Overskridelser på 100 millioner kroner på bare to måneder. *iTromsø*. 28. mars 2019. Hentet fra: https://www.itromso.no/nyheter/2017/03/28/Overskridelser-p%C3%A5-100-millioner-kroner-bare-p%C3%A5-to-m%C3%A5neder-14517161.ece?fbclid=IwAR2HqXyeN2m--Q_IYySDn-WrYi_CLvLYDXTmzRO83womkpFawlyBaWsEBJg [lest. 12.11.2019, kl. 22.00].
- Ramberg, R.L. (2016) Reiser i en attraktiv by – i dag og i fremtiden. *iTromsø* 13. desember 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=020013201612137ad7f23b540508deaff5834360f28d27&i=0&s=20013&sa=1001263&x=9bc56f504eb9c9e700fb8869e7488ed4&closed=0&t=1574760836> [Lest 29.4.2019]

- Ramberg, R.L., Prestbakmo, I.B., Naimak, T. (2016) Vi tenker Tromsø. *Nordlys*. 28 november 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=0550122016112850829ab2754722e3393a52c22468553a&i=0&s=55012&sa=1001263&x=12c86b5a645f125c5d6af96d7289373e&closed=0&t=1574762962> [Lest 29.4.2019]
- Richardsen, R. (2016a). Biler vs. sykler i Tromsø. *Nordlys*. 12. desember 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=055012201612123a4f5ce9076bbf78a8910b96597f891b&i=0&s=55012&sa=1001263&x=b97529340935dce26d3718bc1970ed11&closed=0&t=1574766088> [lest 4.4.2019]
- Richardsen, Rolf (2016b). Nordlys – en folkefiende. *I Nordlys*. 5. desember 2016. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=05501220161205c68a3f0c2acae03be5889e7590e35470&i=0&s=55012&sa=1001263&x=90ca46aa279171709be7b561dda52d4c&closed=0&t=1574761818> [lest 23.10.2019, kl. 12.35]
- Røymo, K. (2017). Slik tenkes Tromsø. *I Nordlys*. 11. desember 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=055012201712118f2264e8e9802659e93eba95856625b8&i=0&s=55012&sa=1001263&x=167df045f99d4adda1155daff80d8db0&closed=0&t=1574763185> [Lest 29.4.2019]
- Thuen, I.P (2017). Må blir mer rettferdig. i *Nordlys*. 16. februar 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=05501220170216493274676631e95c2c4eab8841caa04c&i=0&s=55012&sa=1001263&x=633038115628215651ef12d1a1988c48&closed=0&t=1574761480> [lest 18.04.2019]
- Walnum, T. (2017a). Bymiljø, bompenger og veivesenet. *iTromsø* 30. januar 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=020013201701303e9e44849fac10fd864567b8a2a4a3ce&i=0&s=20013&sa=1001263&x=ff2e91ddaec1ce1873fca1bc13630761&closed=0&t=1574762374> [lest 4.4.2019]
- Walnum. T. (2017b). Miljøutslipp og vekst i biltrafikken – bompenger. *iTromsø*. 30. desember 2017. Hentet fra: <https://www.retriever-info.com/go?u=https://web.retriever-info.com/services/archive/displayDocument&a=2489&d=020013201712309a63e372ee4f5d45f859265917359378&i=0&s=20013&sa=1001263&x=7f55a8dc028734140d5ea7aa6b9ab6a1&closed=0&t=1574762019> [lest 4.4.2019]

Kommentarfelt på Facebook.

Kommentarfelt fra Facebook-siden «Nei til bompenger i Tromsø/Troms».

Referansene er lagt opp slik at dato for kommentarfelt kommer først (også det som står i teksten), videre følger artikkelen som er blitt kommentert på og link til kommentarfeltet, eller link til innlegg som har blitt delt av administrator av Facebook-siden.

- 15.10.2019 – Slik endrer EL-bilen kjøremønsteret. I *Nettavisen*. 14. oktober 2019.
Tilgjengelig fra: https://www.nettavisen.no/nyheter/slik-endrer-elbilen-kjoremonsteret/3423854351.html?fbclid=IwAR3qg4DdN_ued9965NQw8BTXML5kJ_EvMq3O63cxwIkAkb3xGTS_cDIwteOY
Kommentarfelt tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2345861695513040> [lest 10.11.2019]
- 5.9.2019 – Folk flest vil ha bompenger. I *iTromsø* 4. september 2019. tilgjengelig fra:
https://www.itromso.no/meninger/2019/09/04/Folk-flest-vil-ha-bompenger-19861889.ece?fbclid=IwAR1bTy-1AbItz45iTMJnLFp2trFyk2y8EnMvd0W-K9TV49hPHq5RFVNi_1o
Kommentarfelt tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2271521089613768> [lest 10.11.2019]
- 6.9.2019 – Facebook-innlegg fra administrator. Tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2274117349354142> [lest 10.11.2019]
- 24.9.2018- Facebook-innlegg fra administrator. Tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/1763853670380515> [lest 10.11.2019]
- 12.10.2019 – CO2-kutt på veinettet i Tromsø på 20 230 tonn? I *Nordlys* 10.oktober 2019.
Tilgjengelig fra: <https://nordnorskdebatt.no/article/co2-kutt-pa-veinettet-i-tromso?fbclid=IwAR0q6Bn4LemK6YtvZqHjli1CUTaeFisYrSqXD6nfBgXCZhY76U3fudpKIJ8>
Kommentarfelt tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2340207779411765> [lest 10.11.2019]
- 29.8.2019 – Det er biltrafikken som gjør skoleveien farlig, Frp. I *Nordlys* 29. august 2019.
tilgjengelig fra: https://nordnorskdebatt.no/article/biltrafikken-gjor-skoleveien?fbclid=IwAR00w-JPMUmX1BAH0yyzI1YmXD4Gmt64cZEYxWPDZwU-YQj6P_pCVhFqDTM
Kommentarfelt tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2260115704087640> [lest 10.11.2019]
- 28.10.2019- Piggdekk og sikkerhet. I *iTromsø* 27. oktober 2019. Tilgjengelig fra:
<https://www.itromso.no/meninger/2019/10/27/Piggdekk-og-sikkerhet-20257389.ece?fbclid=IwAR2BaVwxDTq5Ej9OiTG8g9IOBZwULRf5dbyaunyOIZkMzHDFMxPrh0pKbLA>
Kommentarfelt tilgjengelig fra:
<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2373462159419660>
[lest 10.11.2019]

28.3.2017- Overskridelser på 100 millioner kroner bare på to måneder. I *iTromsø* 28.mars 2017. tilgjengelig fra: <https://www.itromso.no/nyheter/2017/03/28/Overskridelser-p%C3%A5-100-millioner-kroner-bare-p%C3%A5-to-m%C3%A5neder-14517161.ece?fbclid=IwAR2DzozQti1Ao1kQ8ZsgG70DCNEIRNupvj67V0e5GoyqDdUAM1r-As6isL8>

Kommentarfelt tilgjengelig fra:

<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/1208092209290000> [lest 10.11.2019]

9.4.2019- Tromsøbadet tror publikum svikter: Tømmer kassa og ber kommunen om 12 millioner i nødhjelp. I *iTromsø* 9. april 2019. Tilgjengelig fra:

https://www.itromso.no/pluss/2019/04/09/Troms%C3%B8badet-tror-publikum-svikter-T%C3%B8mmmer-kassa-og-ber-kommunen-om-12-millioner-i-n%C3%B8dhjelp-18820355.ece?fbclid=IwAR0yEWR-Ig_N7RcnTrBMqSVo4ezBUxT0VAgRHCfuW6WLJ2yAmpZrbCx4t-o

Kommentarfelt tilgjengelig fra:

<https://www.facebook.com/IngenbomiTroms/posts/2029782303787649> [lest 10.11.2019]

Bilder:

Bilde 1: Morten Nelson, s. 7 (<https://snl.no/Troms%C3%B8>)

Bilde 2: Hovedrapport Transportnett Tromsø (2016-2030) s. 43

Vedlegg

Vedlegg 1 Intervjuguide

Intervjuguide 1

Starte på begynnelsen:

- Når ble du involvert i prosjektet? Transportnett Tromsø?
- Hva var hovedmålet/formålet med prosjektet når dere startet?
- Har formålet endret seg underveis?
- Når ble det snakk om en bymiljøavtale?
- *Måtte dere endre på noe da? Hovedmål, fokus tiltak?*
- Hva mener du er budskapet med prosjektet?

- Hvilke utfordringer har dere møtt på underveis i planleggingsprosessen? Med tanke på at det er en stort og omfattende prosjekt /Hva har vært utfordrende i prosessen?
- Å følge de Nasjonale forventningene?
- Har det vært noen form for medvirkning underveis?
- Har det vært konsulenter involvert?

Etter lansering av Tenk Tromsø:

- Hvordan synes du mottakelsen av Tenk Tromsø var i oktober 2016?
- Hvilket inntrykk satt dere som planleggere igjen med etter lanseringen og folkemøtene?
- Noe dere ville gjort annerledes?
- Hvilket budskap ville dere ha ut til befolkningen?
- Hadde dere en strategi på hva som var viktig å få fortelt først?
- Synes du dere har fått ut rett budskap?
- Hvilke plattformer (SO, nettside, aviser) har vært viktigst for å nå ut til innbyggerne?
- Bompenger har fått mye oppmerksomhet i media, hvilke konsekvenser synes du dette har fått for legitimiteten til Tenk Tromsø?

- Synes det har vært mye oppmerksomhet rundt bymiljøavtalen, men lite rundt overgangen til byvekstavtale.
- Et prosjekt som engasjerer mange – i dagens digitale verden, med åpne kommentarfelt – påvirker dette dere som planleggere? I så tilfelle – på hvordan måte?

- Tror du debatten som har gått i kommentarfeltene på sosiale medier har vært med på å styrke eller svekke legitimiteten til Tenk Tromsø?
- Har du noen tanker om hva som kunne vært gjort annerledes?
 - Kommunikasjon
 - Lansering av Tenk Tromsø
- Til slutt hva synes du: Er Tenk Tromsø en miljøplan eller transportplan?

Intervjuguide 2

- Når startet dere opp Facebook-siden?
- Ble den aktivt delt for å få flere medlemmer?
- Hadde dere noen tanker om hva en slike Facebook-side skulle føre til? Hva var bakgrunnen for at dere lagde siden?
- Har dere hatt noen form for dialog med kommunen?
- Hvordan opplever du å bli møtt av kommunen eller andre politikere?
- Hvor mange demonstrasjoner har dere arrangert? Har det vært mange som har deltatt?
- Hvis du setter bompenger litt til side, hva syns du om selve prosjektet Tenk Tromsø?
- Hvordan syns du kommunen har opptrådt i kommunikasjon?
- Hva tenker du er budskapet til Tenk Tromsø? – syns du det har kommet godt frem?
- Hvordan stiller du deg til spørsmålet om GPS i stedet for bom?

