



UNIVERSITETET I BERGEN

*Institutt for administrasjon og organisasjonsvitenskap*

# Masteroppgåve

## **Køpris for einkvar pris?**

**Ei studie av avgjerdsprosessen i samband med køprising i Bergen frå  
perioden januar 2010 til og med mars 2013.**

---

**Christina Riiser Bøtun**

**Våren 2013**

*I do not believe in taking the right decision, I take a decision and make it right*

Muhammad Ali Jinnah 1876- 1948

## **Føreord**

Denne masteroppgåva har skildra avgjerdsprosessen i samband med køprising i Bergen i perioden januar 2010 til og med mars 2013. Oppgåva har også søkt å belyse kvifor tiltaket ikkje er vedteke eller innført i Bergen, trass i ei rekkje anbefalingar frå fagleg og sentralt politisk hald. Hovudaktøren har vore Bergen kommune som er forureiningsmyndigheit for den lokale luftkvaliteten. Dette inneber eit ansvar for utgreiing, og avgjersler knytt til ulike tiltak som kan bidra til mellom anna mindre biltrafikk, slik som er eit av føremåla med køprising.

I samband med at to års arbeid med denne oppgåva no er ferdig, er det mange som fortjener ei stor takk. Først og fremst vil eg takke rettleiaren min Thor Øivind Jensen for mange gode tilbakemeldingar og engasjerande kommentarar. Vidare vil eg takke forskargruppa *PGI* for konstruktive tilbakemeldingar undervegs i arbeidet.

Ei stor takk må også rettast til dei fem informantane som villig tok seg tid til å stille til intervju. Intervjua bidrog med nyttig og interessant informasjon.

Eg vil også takke medstudentane mine på Lindstrøm for gode diskusjonar og hyggelege stunder.

Til slutt vil eg gi ei spesiell stor takk til Elias på 3 år som har skjønt at mamma sine ”lekser” er viktige og at helgane stortsett har vore pappatid dei siste månadene. Med det fortene også min kjære Andreas verdas største takk. Du har vore uvurderleg!

Tusen takk alle saman!

Bergen, 14. juni 2013

Christina Riiser Bøtun

## **Innhald**

<b>KAPITTEL 1: INNLEIING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Introduksjon .....	1
1.2 Problemformulering.....	2
1.3 Disposisjon .....	4
<b>KAPITTEL 2: TEORETISK RAMMEVERK.....</b>	<b>6</b>
2.1 Ulike strategiar for mangfald av teoriar .....	6
2.2 Politikksirkelen .....	7
2.3 Avgjerdsteori .....	8
2.4 Politikk og avgjersler .....	8
2.5 Ulike modellar for avgjerdstaking .....	8
2.5.1 <i>Den rasjonelle "idealmmodell"</i> .....	9
2.5.2 <i>Administrative man</i> .....	10
2.5.3 <i>Garbage Can</i> .....	13
2.6 Oppsummering .....	17
<b>KAPITTEL 3: METODE .....</b>	<b>18</b>
3.1 Forskingsdesign .....	18
3.1.1 Casestudie som strategi.....	18
3.2 Datagrunnlag .....	19
3.2.1 Kvalitative intervju .....	20
3.2.2 Intervjuprosessen og utval av respondentar .....	20
3.2.3 Kvalitativ innhaldsanalyse .....	22
3.2.4 Avisartiklar .....	24
3.2.5 Bruk av avisartiklar .....	25
3.2.6 Strukturering av empirien .....	25
3.3 Vurdering av studia sin datakvalitet .....	26
3.3.1 Reliabilitet.....	26

3.3.2 Validitet.....	27
3.3.3 Grunnlag for generalisering .....	28
3.4 Oppsummering .....	28
<b>KAPITTEL 4: BAKGRUNN.....</b>	<b>30</b>
4.1 Bergen Kommune- Bergen byråd.....	30
4.2 Kommunen si rolle innan miljøområdet .....	31
4.3 Bakgrunn for luftforureining .....	32
4.4 Klarering av omgrepsbruk .....	33
4.5 Bompengar og kjøprising- historie og utbreiing.....	34
4.6 Belønningsmidlar.....	36
4.7 Lovgiving.....	36
4.7.1 Forureiningsforskrifta .....	36
4.7.2 Folkehelseleva – tidlegare kommunehelsetjenestelova .....	37
4.7.3 Nasjonale mål.....	37
4.7.4 Vegtrafikklova og veglova.....	37
4.7.5 Lov om bompengeneinkrevjing .....	38
4.7.6 Lov om Kjøprising .....	38
4.8 Andre studiar på feltet .....	39
4.8 Oppsummering .....	40
<b>KAPITTEL 5: KØPRISING PÅ DEN POLITISKE DAGSORDEN.....</b>	<b>41</b>
5.1 Oversikt over sentrale hendingar 2010-2013.....	41
5.2 Avisartiklar gjenspeglar aktualiteten til kjøprising frå 2010 .....	43
5.3 ”Kjøprising i Bergensområdet” .....	43
5.4 Snakkar varmt om kjøpris.....	45
5.5 Byrådet: Nei til kjøprising!.....	46
5.6 Oppsummering .....	46
<b>KAPITTEL 6: POLITIKKFORMULERING.....</b>	<b>47</b>

6.1 Parti i byråd og bystyre- Haldning til kjøpris .....	48
6.2 Strid mellom lokale og nasjonale myndigheter .....	49
6.3 Unge Høgre usamd med moderpartiet.....	51
6.4 Belønningsmidlane frå staten- Tvingar fram kjøpris debatten .....	54
6.5 Alternativa til kjøprising- Miljødifferensiering scorar høgt .....	58
6.6 Oppsummering .....	62
<b>KAPITTEL 7: AVGJERDSTAKING .....</b>	<b>63</b>
7.1 Forslag til kjøpris og tidsdifferensierte bompengar- relevante bystyre- og komitèsaker	63
7.1.1 Prinsippvedtak om kjøprising .....	63
7.1.2 Klimaplan for fylket.....	65
7.1.3 Ny forskrift til vegtrafikklova § 7a- kjøprising.....	65
7.1.4 Bergensprogrammet- plan og byggjeprogram .....	68
7.1.5 KVVU for transportsystemet i Bergensområdet.....	68
7.1.6 Interpellasjon- akuttiltak .....	69
7.1.7 Bompengesøknad .....	69
7.2 Hypotetisk spørsmål med ulike svar.....	70
7.3 Oppsummering .....	71
<b>KAPITTEL 8: ANALYSE.....</b>	<b>72</b>
8.1 Hovudtrekk ved avgjerdsprosessen og sentrale empiriske funn.....	72
8.1.2 Hovudfunn .....	73
8.2 Tolking i lys av ulike avgjerdsmodellar .....	74
8.2.1 Ein rasjonell modell .....	74
8.2.2 Administrative man modell.....	78
8.2.3 Garbage can.....	82
8.3 Avgjerdsmodellane si forklaringskraft .....	97
<b>KAPITTEL 9: AVSLUTNING .....</b>	<b>99</b>
9.1 Svar på problemstilling og oppsummering av sentrale funn .....	99

9.2 Teoretiske implikasjonar .....	101
9.3 Funn opp mot tidlegare forskning .....	102
9.4 Forslag til vidare forskning.....	103
<b>10. LITTERATURLISTE.....</b>	<b>I</b>
<b>Vedlegg 1 .....</b>	<b>X</b>
<b>Vedlegg 2 .....</b>	<b>XII</b>
<b>Vedlegg 3 .....</b>	<b>XIII</b>

# KAPITTEL 1: INNLEIING

## ***1.1 Introduksjon***

Denne studia rettar merksemda mot luftforureiningsproblematikken i Bergen. Temaet for oppgåva er køprising som er eit av mange tiltak kommunen kan nytte seg av i eit forsøk på å skape betre framkome, mindre kø, redusere bilbruken og ikkje minst dei skadelege utsleppa trafikken bidreg til. Studia vil kaste lys over Bergen kommune og avgjerdsprosessen i samband med køprising. Dette tiltaket har vorte anbefalt frå fleire hald, både fagleg og ikkje minst frå nasjonalt styringsnivå. Ei rekkje forslag til køprising har vorte fremja i ulike avgjerdsforum i Bergen kommune, men har vorte nedstemt gong på gong. Paradokset ligg i at anbefalingane og dei kjente effektane av tiltaket er sær positive, men likevel har ikkje kommunen innført det. Kan ulike analytiske avgjerdsmodellar vere med å forklare kvifor utfallet har vorte slik det er pr i dag? Køprising vil med dette utgjere caset i denne masteroppgåva.

Køprising vil seie at ein som trafikant må betale for å nytte seg av visse deler av vegnettet til bestemte tider. Føremålet med køprising er ei regulering av trafikken som vil søke å redusere lokale kø- og miljøproblem. Kollektivtransporten bør vere god i det bestemte området ved ei iverksetjing av køprising. (lovdata.no LD1).

I følgje rapporten frå Urbanet Analyse og Norconsult (2009/2010) "*Køprising i Bergensområdet- hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger*" er ikkje køprising i hovudsak eit miljøtiltak, men eit verkemiddel for betre framkome i rushtrafikken. Tiltaket vil i følgje dei, likevel gje ein miljøgevinst i form av reduksjon i klimautslepp. Diskusjonen om køprising har etter mi oppfatning vore ein del av debatten rundt luftforureiningsproblematikken i Bergen, eg vil difor i det vidare sjå tiltaket som ein del av denne konteksten, då eg meiner det er mest relevant.

Særleg på vinterstid vil luftforureininga gjere seg gjeldande. Då legg den varme lufta seg som eit lokk over byen, og stenger dermed den kalde lufta inne mellom byfjella. Det omtalte «bergenslokket» oppstår mellom fem og femten gonger årleg. Dei helsefarlege utsleppa blir pressa ned i luftlaga som bergensarane må puste inn. Både for allergikarar og personar med lunge- og luftvegssjukdommar, er det svært helseskadeleg å puste inn lufta (Elliot, 2010). I januar 2010 var Bergen den mest forureina byen i Europa (Lepperød, 2010). Luftforureininga



har fått såpass mykje merksemd i Bergen at det til og med er oppretta ei eiga valliste som heiter Byluftlisten. Dei har ein representant sittande i bystyret.

Dei viktigaste kjeldene til luftforureininga i Bergen er utslepp frå vegtrafikk og fyring (då særskild vedfyring). Store mengder av svevestøv og nitrogenoksid vert dagleg frigjort frå desse utsleppskjeldene (hordaland.miljostatus.no).

På bakgrunn av dette har det vore tidvis behov for å setje i verk ulike tiltak (kortsiktige og langsiktige) for å få bukt med problemet. Køprising er eit av fleire tiltak som ein kan ta i bruk.

Bergen kommune med byrådet i leiinga har ofte blitt kritisert for manglande vilje og evne til å ta luftforureiningsproblema på alvor og iverksetje tilstrekkeleg med tiltak, medan dei på si side hevdar dei gjer alt i si makt. Denne usemja og ulike syn på kor mykje som blir gjort har vekka mi interesse for å studere noko innanfor luftforureiningsproblematikken i Bergen. Køprising har muligens vore eit av dei mest omdiskuterte tiltaka, og har til stadigheit vorte aktualisert og debbatert både i aviser og i politikken. Så langt har dette tiltaket som nemt ikkje vorte vedteke innført, ei heller iverksatt av Bergen kommune. Dette til tross for ei rekkje anbefalingar. Dette har gjort at køprising har skilt seg ut som eit tiltak verdt å sjå nærmare på.

## ***1.2 Problemformulering***

I denne oppgåva vil eg sjå nærmare på avgjerdsprosessen i tilknytning til dette tiltaket og studere korleis avgjerdstakinga har blitt gjennomført, og om trekk ved prosessen kan ha hatt innverknad på utfallet.

Problemstillinga for oppgåva er:

*Skildre avgjerdsprosessen i samband med køprising i Bergen, samt forklare denne prosessen opp i mot utfallet.*

Vidare har eg utleia tre generelle hypotesar i samband med det analytiske rammeverket som ligg til grunn for studia:

- 1- Avgjerdsprosessen med køprising er prega av rasjonalitet og klar målsetnad.*
- 2- Avgjerdsprosessen med køprising prega av ulike interesser/preferansar og ustabile målsetnader.*
- 3- Avgjerdsprosessen med køprising er prega av tilsynelatande tilfeldigheiter og ustrukturerte rammer.*

Dermed er studia først og fremst ei skildrande studie, som skal skildre avgjerdsprosessen til kjøprising, men vil også fungere som ei forklarande studie, då den vil søke å sjå denne prosessen i samband med utfallet.

Fokuset vil vere i perioden frå januar 2010 til og med mars 2013 . Det er naudsynt med eit tidsperspektiv for å avgrense det empiriske materialet. Vinteren 2009/ 2010 var ein «ekstremperiode» i forhold til luftforureining med påfølgande forureiningslokk som låg over Bergen. Denne perioden aktualiserte behovet for ulike trafikkavgrensande tiltak. Og diskusjonen i samband med kjøprising kom etter mitt inntrykk for alvor opp på den politiske dagsorden. Eg vil likevel vanskeleg komme utanom historia før på bakgrunn av lovgivning, bakgrunnshistorikk og liknande som har grunnlag lenger bak i tid enn 2010. Datainnsamlinga avsluttast etter mars 2013.

### Grunngjeving for val av problemstilling

Det kan vere fruktbart å peike på nokon generelle viktigheter ved samfunnsvitskapelege problemstillingar. Det kan vidare seiast og vere tre viktige element som er avgjerande for å kunne snakke om ei samfunnsvitskapeleg problemstilling. Problemstillinga bør for det første søke mot interessante og viktige forhold i samfunnslivet (Grønmo, 2004: 62) Mi problemstilling vil på mange måtar framstå som viktig for samfunnet fordi luftforureining og ulike behov for tiltak er aukande. Luftforureininga i Bergen vil i det lange løp ha negativ effekt for fleire enn oss som bur i denne byen, ved at kloten vi lever på etter alt å dømme tar skade av forureinande utslepp. Og at vi ikkje veit nøyaktig dei helsemessige skadene eller dei skadene vi påfører jordkloten generelt, gjer at dette er ein viktig debatt og ein viktig forskningsarena for ulike fagtradisjonar. Det er interessant å sjå kva lokale myndigheter prioriterer, og korleis dei stiller seg til ulike tiltak mot luftforureining, som i dette tilfellet kjøprising. Det er også naudsynt å sjå viktigheita av at det som blir gjort lokalt også vil/ kan ha betydning nasjonalt og globalt, både for ”smitteeffekten” av tiltak, men også for den moglege utsleppsreduksjonen.

Det andre elementet i ei problemstilling er at den bør opne for nye studiar rundt dei forholda i samfunnet som vert vektlagd og at desse bør vere fruktbare (Grønmo, 2004: 62). Mi problemstilling rettar seg mot kjøprising. Den vil beskrive den politiske avgjerdsprosessen i tilknytning til tiltaket, og forsøke å finne svar på kvifor Bergen Kommune ikkje vedtek og innfører eit slikt tiltak. Dette vil vere ei anna tilnærming og eit anna fokus enn det eg har

kartlagt av tidlegare studiar på feltet. Med denne tilnærminga vil studia kunne bidra med ny informasjon og vinkling. Studia vil også kunne gi innsikt i dei utfordringane kommunar står ovanfor i handsaminga av miljø- og tiltaksproblematikk, dette kan i det vidare leggje til rette for meir fokus på forebyggjande og eksisterande bruk av miljøtiltak.

Det siste elementet for ei samfunnsvitskapeleg problemstilling er at den samla forskinga på samfunnsforholda kan vidareførast på meiningsfullt vis (Grønmo, 2004: 62). Det betyr som nemnt at det er viktig at alle studiar på samme område kan byggje på kvarandre. Men alle bør naturleg nok fokusere på ulike forhold rundt eit tema. Mitt bidrag om kjøprising kan vere eit utgangspunkt for andre studiar som vil studere tiltaks- eller luftproblematikk.

### **1.3 Disposisjon**

I kapittel 2 vil eg gjere greie for den teoretiske tilnærminga for studia. Som eit skildrande verktøy vil eg dra nytte av politikksirkelen også kjent som *policy cycle* for å skildre avgjerdsprosessen. Sirkelen peiker på dei grunnleggjande fasane der politiske prosessar finn stad. Desse stega favner om; *agendasetting*, *politikkformulering*, *avgjerdstaking*, *iverksetjing* og *evaluering* (Howlett m.fl., 2009: 3). Dei to siste fasane- iverksetjing og evaluering vil imidlertid ikkje bli nytta, då dei ikkje er aktuelle i denne avgjerdsprosessen. Denne faseinndelinga vil vere nyttig i struktureringa av empirien. Det analytiske verktøyet vil vere ulike modellar for avgjerdstaking, herunder ein *rasjonell modell*, ein *administrative man modell* og ein *garbage can modell*. Forventningane eg har til teorien vil verte presentert under kvar avgjerdsmodell.

I kapittel 3 vil den metodiske tilnærminga bli presentert, herunder metodar og datagrunnlag som ligg til grunn for studia.

I kapittel 4 vil eg presentere kontekst/ bakgrunn. Dette vil vere bakgrunnshistorikk i samband med kjøprising og luftforureining, lovgiving, samt Bergen Kommune som forureiningsmyndigheit og kommunen si rolle innanfor dette feltet.

I kapittel 5-7 vert empirien presentert med utgangspunkt i dei tre aktuelle fasane; *agendasetjing/dagsorden*, *problemformulering* og *avgjerdstaking*. Kwart kapittel vil utgjere ein fase. Eg vil avslutte alle kapitela med ei oppsummering av kvar einskild av dei. I kapittel 8

vil dei sentrale empiriske funna bli presentert og tolka opp mot dei ulike avgjerdsmodellane som er gjort greie for i teorien. Og eg vil vurdere forventningane eg hadde utifrå dei ulike modellane opp i mot det faktiske. Avslutningsvis vil eg drøfte desse modellane si forklaringskraft. I kapittel 9 kjem ei oppsummering og eg vil svare på studia si problemstilling. Vidare vil eg gjere greie for dei teoretiske implikasjonane. Mot slutten vil funna verte diskutert opp mot tidlegare forskning, og eg vil peike på forslag til vidare forskning.

## KAPITTEL 2: TEORETISK RAMMEVERK

I dette kapitlet vil eg gjere greie for det teoretiske og analytiske rammeverket som ligg til grunn for denne studia. Kapitlet vil starte med å vise til ulike strategiar for teorimangfald. Vidare er dette som kjent ikkje ein fullstendig prosess-studie, då kjøprising ikkje er vedteke innført, ei heller iverksatt. Eg vil difor kun leggje vekt på dei tre første fasane i politikksirkelen; *agendasetjing*, *politikkformulering* og *avgjerdstaking*. Iverksetjing og evaluering vil dermed ikkje bli diskutert. Denne teorien seier noko om dynamikkane innanfor offentleg politikkkutforming (Howlett m.fl., 2009: 3). Vidare har eg lagt vekt på teoriar som rettar merksemda mot avgjerdstaking. Her eksisterer det eit mangfald av ulike modellar. Eg vil ta utgangspunkt i tre ulike modellar for dette; *den rasjonelle modell*, *administrative man modellen* og *ein garbage- can modell*. Under kvar modell vil eg vise til kva forventningar eg har i samband med desse i høve til mi studie. Mot slutten kjem ei kort oppsummering av kapitlet og av dei ulike forventningane til kvar avgjerdsmodell.

### **2.1 Ulike strategiar for mangfald av teoriar**

*”Ein teori utgjer eit relativt systematisk sett av førestellingar om samanhengar mellom ulike fenomen”<sup>1</sup>*

Dette inneber at nokre forhold vert tekne for gitt, medan andre vil bli undersøkt. Roness presenterer vidare fire ulike strategiar for å handtere det mangfaldet av teoriar som eksisterer. Desse strategiane blir omtalt som: *avskjerming*, *utfylling*, *konkurrering* og *sameining*. *Avskjerming* som strategi vil seie at ein fokuserer berre på ein einskild teori, dette kan ha sine årsaker i praktiske grunnar. Ein slik strategi vil imidlertid ikkje fange inn alt av det empiriske. *Ein utfyllande strategi* vil vere å nytte fleire teoriar på same tid og vidare sjå dei under eitt. Med *konkurrering* vil ein dra nytte av fleire teoriar samstundes og sjå dei i høve til kvarandre, med ein konkurreringsstrategi er det ofte fokus på å utvikle og utprøve teoriar. Den siste strategien Roness omtalar er *sameining*, her er meininga å utvikle ei syntese, og ein hentar element frå fleire teoriar. Siktemålet med mi studie vil vere å forstå og forklare mest mogleg

---

<sup>1</sup> Roness Paul. G (1997) Organisasjonsendringar- *teoriar og strategiar for studiar av endringsprosessar*. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

av avgjerdsprosessen i samband med kjøprising, og om denne kan ha hatt betydning for utfallet. Difor vil ein utfyllande strategi vere formålstenleg. Det kan tenkast at kvar fase vil inneha varierende element frå dei ulike avgjerdsmodellane. Ein konkurrerende strategi vil også kunne ha betydning i høve til at forklaringskrafta til den einskilde modell vil verte vurdert opp mot dei to andre modellane, på bakgrunn av at avgjerdsmodellane kan ha varierende forklaringskraft (Roness, 1997: 89-90, 97-106).

## **2.2 Politikksirkelen**

Ein kan studere den politiske prosessen utifrå ei rekkje politiske aktivitetar. Dette omfattar; agendasetjing, politikkformulering, avgjerdstaking, iverksetjing og evaluering. Til tross for at ein slik prosessmodell vil ha eit noko avgrensa fokus, vil den likevel vere eit nyttig reiskap i vår forståing av dei ulike fasane som er involvert i utforminga av offentleg politikk (Dye, 1987: 24-26). Eg vil her gi ein kort presentasjon av dei ulike fasane agendasetjing, politikkformulering og avgjerdstaking. Kjøprising har som kjent ikkje blitt iverksatt i Bergen og dermed ikkje nådd dei siste fasane iverksetjing og evaluering. Sjølv om dette ikkje er ein fullstendig prosess-studie vil dei fasane eg tar for meg likevel kunne fungere som eit skildrande rammeverk og ei systematisering for empirien.

*Agendasetjingsfasen* er det første stadiet i politikksirkelen. Agendasetjing er å sette saker på dagsorden, og det er her ein avgjer kva saker som vil få vidare politisk fokus og kva saker som ikkje vil få det (Howlett et.al 2009: 92). Definerings av samfunnsproblem og kva som skal bli gjenstand for vidare utgreiing er det viktigaste steget i ein politisk avgjerdsprosess (Dye 1987: 332). Kjøprising vil etter alt å dømme komme på agendaen i samband med saker som omhandlar luftproblematikken/kvaliteten. I *Politikkformuleringsfasen* blir det diskutert og utgreia kva som vil bli gjort med den aktuelle saka. Og ein genererer alternativ og forslag til løysingar (Howlett et.al 2009: 110). Kjøprising må kunne sjåast som eit av fleire forslag/alternativ til eventuelle løysingar mot luftforureininga. *Avgjerdstaking* er fasen der ein, fleire eller ingen av alternativa som har blitt gjort greie for og diskutert i dei to foregåande fasane blir godkjend som offisiell politisk løysing (Howlett et.al 2009: 139).

### **2.3 Avgjerdsteori**

Det kan vere nyttig å få ei forståing av kva som ligg i omgrepa; avgjerd, avgjerdsstaking og avgjerdsprosess. Ei *avgjerd* er det endelege utfallet av ein avgjerdsprosess, dette kan vere seg resultat, val eller løysingar som kjem ut av prosessen. *Avgjerdstaking* vil seie å fatte avgjersler. Det vil vere eit val mellom ulike alternativ for å utføre aktivitetar. Ein *avgjerdsprosess* er ein sekvens av alle handlingane som fører til ei avgjerd. Dei ulike handlingane kan sjåast på som steg eller fasar i avgjerdsprosessen (Enderud, 1986: 10).

### **2.4 Politikk og avgjersler**

Politikk er i stor grad knytt til avgjersler. Det inneber at ein påverkar eller vil forsøke å påverke dei avgjerslene som blir fatta. Ein avgrensar vanlegvis politikkomgrepet til offentlege myndigheiter si atferd og den aktiviteten som eksisterer rundt det. Politikk knyt seg også til forhold om makt, det omhandlar kva interesser som får gjennomslag og konsekvensane av dei politiske vedtaka. Avgjerdstakarane står i stor grad ovanfor ei uavgrensa mengd informasjon, spørsmål og utfordringar. Det er difor naudsynt å orientere seg etter bestemte retningslinjer som forenkler avgjerdsituasjonen enormt. Den autoriteten myndigheitene innehar, er ei viktig side ved politikken, og legitimitet vil vere ein viktig del ved utøvinga av autoriteten. Legitimiteten bunnar ut i at bruken av makt er rettmessig, det knytt seg til einigheit og aksept mellom dei styrande og dei som blir styrt (Østerud, 2003: 31). Politikk kan sjåast på som ein maktkamp når måla og innhaldet til avgjerslene er gjenstand for usemje. Og ein kan snakke om politikk som eit styringsproblem viss det me ynskjer ikkje vert oppnådd, sjølv om ein er einig i kva retning ein skal gå (Østerud, 2003: 31).

### **2.5 Ulike modellar for avgjerdstaking**

Empiriske studiar av avgjerdsprosessar har vist at det ikkje nødvendigvis vil vere slik at dei avgjerdsprosessane som framstår som mest legitime, vil vere dei som oftast blir nytta. I einsskilte situasjonar vil rasjonelle avgjerdsmodellar bli nytta meir for å skape aksept og vise til kontroll og rasjonalitet, heller enn til å treffe sjølve avgjerslene (Olsen, 1984: 83-84). Eg vil i det vidare gjere greie for ulike avgjerdsmodellar som kan vere nyttige analytiske verktøy i samband med avgjerdsprosessen til kjøprising.

### 2.5.1 Den rasjonelle "idealmødel"

Teorien har ein føresetnad om at avgjerdstakaren vil handle rasjonelt og målretta. Ein veit nøyaktig kva ein vil og vel deretter den "beste" måten å oppnå dette på. Denne modellen er på mange måtar eit ideal som ein vil søke å realisere. Men ein slik måte å treffe avgjersler på vil likevel vere sjeldan i det verkelege liv. Modellen er knytt til ulike føresetnader for avgjerdstakaren; For det første må ein ha ein klar og stabil målsetnad og vite nøyaktig kva ein vil, for det andre må avgjerdstakaren kjenne til alle alternativ og konsekvensar, samt samanhengen mellom alternativ og mål og til sist vil avgjerdstakaren maksimere nytten og alltid velje det alternativet som gjev best oppfyljing av måla, gitt at alternativa kostar han like mykje. Ved ulik kostnad for alternativa vil ein velje den løysinga som eignar seg best i forhold til dei omkostningane som er inkludert. Ein grovskissa og generell framstilling av modellen vil vere:

Målformulering →	Kartlegging og konsekvensutgreiing av alle alternativ →	Val av beste alternativ.
------------------	---	--------------------------

Figur 1 basert på Enderud, 1986: 30-33.

Studiar av avgjerdstaking i den "verkelege" verda tilseier imidlertid at ein ikkje kan kjenne til alle moglege alternativ og utgreie alle konsekvensar av eit gitt fenomen (avgrensa rasjonalitet). Avgjerdstakarar vil i dei fleste tilfeller berre vurdere nokre få alternativ og vurdere dei sekvensielt i stadenfor samstundes. Dei vil ikkje vurdere alle konsekvensane av alternativa, men fokusere på nokre (March, 1994: 8-9). Å finne alle alternativ og utgreie alle konsekvensane, for så å samanlikne konsekvensane opp mot det aktuelle målet er menneskleg sett urealistisk. Ein avgjerdstakar vil vere tømt for informasjon lenge før analysen er det. For kompliserte politiske problem vil aldri ein analyse kunne ta slutt, og difor kan ein ikkje bevise at ein faktisk har funne dei rette handlingslinjene, og dei vil fortsette og vere gjenstand for kritikk. På bakgrunn av dette vil menneske til einkvar tid fortsette diskusjonen rundt ulike problem som ein søker å løyse (Lindblom, 1972: 30-31).

#### Forventningar utifrå ein rasjonell mødel:

Utifrå ein slik mødel vil ein kunne tenke seg at kommunen vil ha ein klar målsetnad om å få ned luftforureininga. Dei vil på bakgrunn av dette orientere seg om alle moglege tiltak og effektane av dei. Ein vil så velje det eller dei alternativa som tilfredstiller målet deira best → som får luftforureininga ned. I og med at kjøprising er eit av fleire alternativ som skal søke å få



bukt med luftproblema, må det sjåast i den konteksten. Difor kan ein utifrå denne modellen tenke at kommunen har utgreia alle alternativ til tiltak, samt konsekvensane dei har for luftforureininga. Og årsaka til at dei ikkje har innført køprising vil då vere fordi dei etter nøye evaluering har funne ut, at det ikkje er det tiltaket med best effekt for deira målsetnad. Og dei vil dermed velje andre alternative tiltak med betre effekt. Det eg har nemt baserer seg på ein generell forventning utifrå ein rasjonell modell i tilknytning til køprising. I høve til den avgrensa rasjonaliteten vil nok ein slik prosess vere litt urealistisk. Både avgrensa tid og kapasitet kan ha betydning for kva alternativ som faktisk blir utgreia og vurdert. Og kommunen vil utifrå dette ikkje ha moglegheit til å kjenne til alle alternativ og deira konsekvensar, og dei må difor velje utifrå dei tiltaka dei kjenner til og vurdere dei kvar for seg.

**Tabell 1: Tabellen viser forventningane utleia av den rasjonelle modellen kategorisert i forhold til dei tre fasane i politikksirkelen.**

<b>Fase:</b>	<b>Forventningar:</b>
<i>Agendasetjing</i>	Køprising kjem på dagsorden (i tillegg til andre forslag til tiltak) fordi kommunen har eit tydeleg mål om å få ned luftforureininga.
<i>Politikkformulering</i>	Kommunen vurderer og konsekvensutgreiar alle tiltak som kan få ned luftforureininga.
<i>Avgjerdstaking</i>	Modellen seier at dei vel det eller dei tiltaka med best effekt for å få ned luftforureininga. Dei vel då vekk køprising til fordel for eit tiltak som dei har vurdert som meir effektivt utifrå målsetnaden.

Utifrå denne modellen for avgjerdstaking vil ei generell hypotese vere at avgjerdsprosessen i samband med køprising er prega av rasjonelle val og ein klar målsetnad.

### **2.5.2 Administrative man**

Denne modellen kan sjåast på som eit rettleiande alternativ til den rasjonelle avgjerdsmoellen. Den rasjonelle "idealmodellen" har vorte utsett for kritikk opp igjennom tiende, som mellom anna har retta seg mot at denne skulle framstå som ein riktig modell for avgjerdstakarane. Kritikken peiker mot to hovudpunkt; det eine er at avgjerdstakaren ikkje er det rasjonelle "supermennesket" som forutsetnadene i modellen gjev utrykk for. Det andre er at avgjerdstakaren inngår i ein organisatorisk samanheng som vil leggje avgrensingar på han/ho si moglegheit til og faktisk treffe "ideal- rasjonelle" avgjersler (Enderud, 1986: 43).

Ein avgjerdstakar i tilknytning til denne modellen vil vere ein som sikter mot rasjonelle handlingar i organisatoriske samanhengar, men som samstundes er tilstades i ei verd av avgrensa rasjonalitet som eg har nemt ovanfor. Den avgrensa rasjonaliteten hjå det administrative mennesket kan visast i forhold til tre føresetnader om avgjerdstakaren (kan jamførast med dei tre føresetnadene i den rasjonelle modell);

- a) Måla er ustabile og delvis uklare. Det ustabile er at avgjerdstakaren kan ha fleire mål, og desse kan skifte i å vere;
  - Aktive-* dette er mål som ein nyttar seg av i avgjerdprosessen fordi dei er så langt framme i medvitet.
  - Passive-* dei har vore aktive, men er komme i bakgrunnen på grunn av at det er andre mål som er meir aktuelle eller hastar meir med.
  - Ikkje erkjente mål-* dette er mål som avgjerdstakaren (enno ikkje) har erkjent, men som mogleg er erkjent av andre avgjerdstakarar eller i andre organisasjonar. Spørsmålet vil vere og gjere seg bevisst på måla slik at ein kan definere og utkrystallisere dei.
- b) Avgjerdstakaren kjenner ikkje til alle alternativ og konsekvensane. Og ein vil vere selektiv som gjer at ein vel etter eigne interesser, utdanning, evner og erfaring. Organisatoriske forhold som formell struktur og informasjonssystem spelar også ein rolle. Hukommelsen kan også spele inn, der ein gløymer ting og tolkar dei annleis over tid.
- c) Avgjerdstakaren finn som regel ei løysing som er tilfredsstillande, men treng ikkje nødvendigvis vere den beste. Satisfisering før maksimering (Enderud, 1986: 44-45).

Ein kan framstille denne modellen på ein enkel måte:

Målformulering, prega av ustabilitet og uklarleik →	Selektiv i val av alternativ →	Val av tilfredsstillande løysing
---	--------------------------------	----------------------------------

Figur 2 basert på dei tre føresetnadene i Enderud, 1986: 44-45

Forventningar utifrå ein *administrative man* modell:

Eg vil anta at dei fleste politikarane i Bergen har eit mål om å få ned luftforureininga. Spørsmålet blir korleis dei vil nå dette målet, og kor høgt dei prioriterer målet. Forventningane mine i frå ein slik modell vil vere at avgjerdstakarane kan ha andre mål, som vil ta deler av plassen til målet om å få ned luftforureininga. Dette kan vere at dei til dømes vil

prioritere bompengeneinkter som kan gå til bygging av infrastruktur, veg og bybane, og vil dermed vere avhengig av ein viss trafikk for å få den naudsynte økonomiske kapitalen. Muligens kan målet om å få ned luftforureininga vere mest aktiv om vinteren då problemet er størst, og kan bli prioritert lenger ned på andre tider av året eller fordi det hastar meir med andre ”konkurrerende” mål. Eg vil vidare forvente at den politiske leiinga har sine interesser som dei vel å følgje, jamfør til dømes bompengeneinkter. Og på denne måten vil dei velje eit alternativ som er tilfredstillande for deira målsetnad og interesser, nettopp fordi dei har si prioritering. Eg vil tru at ein slik modell vil vere meir realistisk enn den rasjonelle modellen. Politikarar er ikkje alltid styrt av kva som er best vitskapleg sett, dei kan vere like styrt av interesser, strategiar og det faktum at dei har ein politisk ideologi som ligg til grunn. På bakgrunn av dette kan det vere at nokre parti rett og slett ikkje vil innføre tiltak som køprising, sjølv om effekten av eit slikt tiltak kan vise gode prognosar. Ein må også kunne forvente at den politiske leiinga kan ha ein målsetnad som dei handlar rasjonelt utifrå. Det kan vere at dei har eit aktivt mål om betre vegar, meir bybane eller liknande som gjer at dei handlar rasjonelt i eigne auge og ut frå deira prioriterte målsetnad. Dermed blir køprising stemt ned.

**Tabell 2: Tabellen viser forventningane utleia frå *administrative man* modellen kategorisert i forhold til dei tre fasane i politikksirkelen.**

Fase:	Forventningar:
<i>Agendasetjing</i>	Kommunen kan ha fleire målsetnader, som kan tenkast å ”konkurrere” mot kvarandre. Tiltaket om køprising vil komme på dagsorden viss luftforureininga på eit tidspunkt er eit aktivt mål og røyndomsnært for avgjerdstakarane.
<i>Politikkformulering</i>	Kommunen vil søkje mot dei tiltaka som passar best med deira interesser og bakgrunn. Og vil sjå på deira konsekvensar.
<i>Avgjerdstaking</i>	Kommunen seier nei til køprising fordi det finst andre alternativ som er tilfredstillande nok, men dei treng ikkje nødvendigvis vere ”betre” enn køprising. Så lenge dei tilfredstiller deira målsetnader.

Utifrå denne modellen for avgjerdstaking vil ei generell hypotese vere at avgjerdsprossen i samband med køprising er prega av ustabile og delvis konkurrerende målsetnader, samt val knytt til ulike interesser og aktørane sine preferansar.

### 2.5.3 *Garbage Can*

Ein slik type avgjerdsmodell kan fungere som ei teoretisk ramme rundt avgjerdsituasjonar som kan synast rotete og uoversiktlege, og kan dermed gje tilsynelatande anarkiske prosessar ei forståing og ein viss systematikk (Enderud 1986: 102).

For å forstå korleis avgjerdsprosessen kan føregå innanfor i ein organisasjon kan ein sjå på prosessen som eit metaforisk "søppelspann", der dei som deltek dumper ulike typar problem og løysingar etterkvart som dei blir til. Sjølv om det er praktisk å tenke at alle avgjersler føregår i ein ordna prosess med generering av alternativ og utgreiing av konsekvensar, evaluering av beste løysing og deretter ei avgjersle slik den rasjonelle modellen viser, vil ein slik modell vise noko anna. I forhold til *garbage can* modellen er ei avgjersle eit resultat eller ei fortolkning av fleire relativt sjølvstendige straumar innanfor ein organisasjon. Ein kan her snakke om samanhengane mellom fire slike straumar (March, 1988: 296-297). Dei fire straumane er normalt ikkje avgjort av ein einskild avgjerdstakar eller leiar i verksemda, men delvis influert av tilfeldigheter og ukoordinerte deltakarar. Samspelet mellom straumane er også meir eller mindre tilfeldig. Det medfører liten logisk samheng mellom elementa i dei fire straumane, slik som vil vere naturleg i ein meir ordna avgjerdsmodell (Enderud 1986: 114).

Eit politisk-administrativt system kan skildrast som ein stad der fire slike ulike straumar møtes; ein straum av avgjerdsmoglegheiter, ein straum av problem, ein straum av løysingar, ein straum av deltakarar.

Ei avgjerdsmoglegheit vil vere ein situasjon der meininga er at det skal takast eit val, altså ei avgjerd skal fattast (Olsen, 1984: 84). Døme kan vere saker knytt til dagsorden, lover, reglar og liknande (Enderud, 1986: 112). Ulike fora der slike avgjersler fattast kan vere segbystyremøter, høyringar, byrådsmøter, komitè møter og liknande.

Problem kan vere uløyste spørsmål, haldningar og konflikhtar som søker ein arena for å bli diskutert (Enderud, 1986:113). Avgjerdsmoglegheitene opnar opp for at desse problema kan luftast. Det hender også at avgjerslene løyser problema (Olsen, 1984: 84).

Løysingar er ofte svaret på problema. Løysingar søker etter problem og problem søker etter løysingar. Løysingar venter ofte på ein avgjerdsmoglegheit, som gjer at dei kan bli sett og diskutert (Enderud, 1986: 113). Profesjonar er eit godt eksempel der ein har løysinga, men er på jakt etter problemet (Olsen, 1984: 84).

Deltakarar kjem og går. Tid spelar ein sentral rolle for aktørane si moglegheit og prioritering for deltaking (March, 1988: 297).

Ved å sjå avgjerdsmoglegheitene utifrå ”garbage can” modellen kan ein tolke situasjonane utifrå to antakingar: Den første baserer seg på aktørane si moglegheit for deltaking. Avgjersler vil konkurrere om merksemd frå aktørane. Dei fleste vil stå ovanfor dilemma korleis dei skal prioritere tida si, då tid for dei fleste er ein knappheitsfaktor. Familie, venner og arbeid er alle ulike aspekt som er med i vurderinga for kva og korleis ein skal prioritere og fordele tida si. Det betyr at eikvar avgjerd konkurrerer med andre hendingar og avgjersler om merksemda til ein aktør. Alt dette gjer at ein vanskeleg kan spesifisere deltakarane på førehand. Vi må studere *aktiveringsprosessen* (Olsen, 1984: 85).

Denne prosessen tek for seg deltaking og sakshandsamings-aspektet. *Aktiveringsprosessen* legg føringar for antalet og type deltakarar som vert aktivisert, samt kor stabilt deltakingsmønsteret er og korleis forholdet mellom deltakarane vil organiserast (Olsen, 1984: 85).

Det andre fokuset er at avgjerdsmoglegheiter innehar ei tosidig tyding. Organisasjonar er forum der folk kan tilnærme seg læring, vise kvalitetar, tolke eigeninteresser så vel som andre sine interesser, forpliktingar vert innfridd og nye vert gitte. Organisasjonar er også instrument for løysing av konflikhtar og problem. Løysingar og problem blir søkt om ein annan. Problem og saker vil søke etter avgjersler som aktiviserer dei. Det vil vere vanskeleg å forutsjå kva løysingar, problem, samt verdiar, oppfatningar og kjensler som vil bli knytt til ei særskilt avgjerd. Korleis saka vert definert vil vere avhengig av denne tilstrøyminga. Dette vil til saman avgjere meiningsinnhaldet til den aktuelle avgjerda (Olsen, 1984: 85).

Sett utifrå dette vil avgjerdsprosessen vere avhengig av to sær samanknytta prosessar, både *aktiveringsprosessen* og *ein defineringsprosess*.

Defineringsprosessen legg føringar for kva meiningsinnhald ei avgjersle vil få frå ulike grupperingar. Den seier også noko om antalet og kompleksiteten i målsetjingane i forhold til prosessen, samt kor mange og kor komplekse mål- middel samanhengane er; stabilitet i denne type definisjonar og i forståinga av tillit, lojalitet og akseptering. Alt i alt korleis ei sak skal bli definert og forstått (Olsen, 1984: 86).

Avgjersler må difor alltid sjåast i samband med den konteksten dei er ein del av. Avgjerdsprosessen blir påverka av mange ulike faktorar som nevnt i det foregåande (Olsen, 1984: 86-87).

Forventningar til utifrå ein *garbage can* modell:

Sett utifrå ein *garbage can* modell vil kjøprising kunne sjåast på som ein av fleire *løysingar* til *problemet* med luftforureininga som vil søke etter ein arena og ei *avgjerdsmoglegheit* der tiltaket kan fremjast og diskuterast. Det vil vere tilfeldig når tiltaket kjem på dagsorden. Samansetninga av *deltakarar* som er tilstades i dei foruma der kjøprising kjem opp vil også vere tilfeldig, basert på faktorar i høve til tid, prioritering, plikt og moglegheit. Eg vil difor vente ulik samansetning av deltakarar i dei tre fasane. Eg vil vidare vente at ei rekkje ulike aktørar er involvert i prosessen til ulik tid. Kvar aktør er i seg sjølv rasjonell, men dei vil ikkje ha kontroll over sjølve avgjerdsprosessen. Ulike deltakarar har ulike vurderingar om kva tiltak som vil vere effektive mot luftforureininga. Det vil seie at om ”forkjemparar” for kjøprising ikkje er tilstades i til dømes eit bystyremøte der ein diskuterer moglege tiltak i forhold til ei betring av luftforureininga, er det ikkje med sikkerheit at kjøprising vil bli diskutert og vurdert. Slik sett vil det vere tilfeldig når dette tiltaket blir aktualisert. *Aktiveringsprosessen* av deltakarane vil vere tilfeldig basert på tid og prioritering. Den aktuelle aktiveringa av deltakarar vil dermed *definere* kva tiltak som bør drøftast og vektleggjast, samt kva ein vel å trekkje fram og leggje til grunn i høve til kjøprising. *Avgjerdsmoglegheitene* opnar som kjent for at tiltaket kan presenterast. Ein kan vente at aktørar som er i mot kjøprising vil vere aktivert tilstrekkelig til at tiltaket ikkje vert vedteke. I tilknytning til ein slik avgjerdsprosess vil eg kunne forvente at vedtak i samband med kjøprising er basert på tilfeldigheiter, og at prosessen har vore litt ”rotete.”

**Tabell 3: Tabellen viser forventningane utleia frå ”garbage can” modellen kategorisert i forhold til dei tre fasane i politikksirkelen.**

Fase:	Forventningar :
<i>Agendasetjing</i>	<p>Køprising kjem på dagsorden fordi det er ei mogleg løysing på problemet med luftforureininga. Det vil vere tilfeldig når det havnar på dagsorden. Avgjerdsmoglegheitene er ikkje definert på førehand.</p> <p><i>Aktiveringsprosessen:</i> Ulike aktørar finn kjøprising som eit effektivt tiltak. Dette vil vere dei som positive til tiltaket.</p> <p><i>Defineringsprosessen:</i> Køprising vil bli forstått som eit nødvendig og effektivt tiltak av dei som sett det på dagsorden.</p>
<i>Politikkformulering</i>	<p>Politikkformuleringa foregår både i og utanfor avgjerdsmoglegheitene(gjennom media, debattar, ulike møter/samlingar osv). Eg vil vente å finne ein prosess som er delvis ukoordinert, der stadig fleire problem og moglege løysingar viser seg på arenaen.</p> <p><i>Aktiveringsprosessen:</i> Aktiveringa av deltakarar vil basere seg på kven som er villig til å engasjere seg for eller mot kjøprising. Kven som vil delta i debatten avhenger av kven som har sjanse til å stille opp, og evt kven som er på ”rett stad” til ”rett tid”. Dette vil vere tilfeldig. Eg vil vente ei anna samansetning av aktørar her enn i aktiveringsprosessen i avgjerdstakinga, då denne ”arenaen” er open for fleire deltakarar enn avgjerdstakinga vil vere, og at deltakinga uansett ikkje vil vere stabil gjennom alle fasane.</p> <p><i>Defineringsprosessen:</i> Kva aktørar som er tilstades når kjøprising blir diskutert vil leggje føringane for korleis dette tiltaket vil bli forstått og presentert. Aktørane innehar ulike preferansar som er med å tilegge tiltaket eigenskapar.</p>
<i>Avgjerdstaking</i>	<p>Avgjerdsmoglegheitene gjev kjøprising sjanse til å bli problematisert, når desse dukkar opp vil vere tilfeldig. Vidare vil tiltaket søkje etter situasjonar, tematikkar og moglegheiter som kan aktualisere tiltaket. Avgjerdstakinga skjer i samband med formulering av ulike alternativ i det aktuelle forumet det blir diskutert. Dette kan vere i til dømes bystyremøter.</p> <p><i>Aktiveringsprosessen:</i> Tiltaket vil som regel bli stemt over og avgjort i samband med presentasjon av ulike forslag. Kven som har moglegheit til å stemme og vere tilstades under avstemminga vil avgjere utfallet. Aktiveringa av deltakarar vil også avhenge av kva saker som er dagsordenaktuelle, då dei vil prioritere tida si. Det vil difor vere tilfeldig kven som er tilstades. Deltakinga vil vere ustabil. Deltakinga vil også basere seg på kven som har tilgang til avgjerdsmoglegheitene i kommunen, samt rett og plikt.</p> <p><i>Defineringsprosessen:</i> Kva aktørar som er aktive når avgjerdsleiene om kjøprising blir fatta vil vere avgjerande for korleis ein ser på tiltaket. Dei som er positive vil stemme for og dei som er negative i mot, og argumenterer deretter. Dette er ikkje avgjort på førehand. Preferansane til dei som er i mot tiltaket vil slå igjennom. Dei vil vere i fleirtal og dermed inneha makt til å stemme tiltaket ned.</p>

Utifrå denne modellen for avgjerdstaking vil ei generell hypotese vere at avgjerdsprosessen i samband med kjøprising er prega av tilsynelatande tilfeldigheter og ustrukturering.

## 2.6 Oppsummering

I dette kapitlet har eg skildra det teoretiske og analytiske rammeverket som eg vil nytte til å strukturere empiridelen, samt det analytiske verktøyet eg vil dra nytte av i tolkinga av dette. Eg har presentert politikksirkelen og knytt politikk og avgjersler saman. Vidare har eg skildra tre ulike avgjerdsmodellar; *rasjonell*, *administrative man* og *garbage can*. Alle desse kan skildre ulike "eigenskapar" ved ein avgjerdsprosess og vise til kva som kan kjenneteikne prosessar der ein presenterer, utgreiar og fattar avgjersler. Under kvar avgjerdsmodell har eg utleia forventningar til den einskilde modell. Desse forventningane har eg kort oppsummert i tabellen under.

Tabell 4: Tabellen oppsummerer kort dei generelle forventningane .

Modell:	Generell forventning:
<i>Rasjonell modell</i>	Kommunen handlar utifrå at dei har ein klar målsetnad om å få ned luftforureininga, dei vel dermed dei alternativa som tilfredstiller målsetnaden best og går for dei tiltaka. Kjøprising har utifrå dette ikkje best effekt.
<i>Administrative man modell</i>	Kommunen har som mål å få ned luftforureininga, men dei kan i tillegg ha andre konkurrerande mål som dei også jobbar mot, difor er dei selektive og vel etter interesse/preferansar og "høgst prioriterte" målsetnad. Kjøprising passar ikkje med den politiske leiinga sin aktive målsetnad og dei nøyer seg med tilfredstillande alternativ, sjølv om dei ikkje nødvendigvis er mest effektive.
<i>Garbage can modell</i>	Proessen ber preg av tilsynelatande tilfeldigheit og ukoordinering. Kjøpris vil vente på ei avgjerdsmoglegheit (t.d. eit bystyremøte), der det kan bli presentert som ei mogleg løysing på problemet med luftforureininga. Når, korleis og kvifor kjøprising blir diskutert vil avhenge av kven som er aktivisert i prosessen og korleis dei oppfattar (definerer) tiltaket. Dette kan basere seg på tilfeldigeheit i forhold til tid, prioritering, plikt osv. Kjøprising blir stemt ned fordi dei som er i mot, er aktivert tilstrekkeleg i antall og innehar dermed makta.



## KAPITTEL 3: METODE

I dette kapitlet vil eg presentere og gjere greie for metoden eg har nytta for å svare på oppgåva si problemstilling. Oppgåva er ei casestudie der det empiriske grunnlaget er basert på innhaldsanalyse av innsamla dokument og kvalitative intervju. Først vil eg presentere casestudie som forskingsstrategi, deretter vil eg gjere greie for dei to metodane som er nytta, samt vise til bruken av avisartiklar, vidare vil reliabiliteten og validiteten for denne studia verte vurdert. Avslutningsvis vil grunnlaget for generalisering bli drøfta.

### 3.1 Forskingsdesign

#### 3.1.1 Casestudie som strategi

Litteraturen som skildrar case-studiar innehar ikkje nokon felles oppfatning om kva eit case er, i forståinga av korleis det inngår i ein *forskingsstrategi*. Ein vil møte på ei rekkje ulike tolkingar og usemje i samband med korleis ein forstår slike studiar. Den vanlegaste oppfatninga baserer seg på at case-studiar er undersøkingar der N er lik ein eller nokon få. Men også dette er det strid om. (Andersen 1997: 8-9).

I følgje Yin (2003: 1-2) er behovet for case-studiar knytta til ynskje om å forstå komplekse sosiale fenomen, og at ein slik forskingsstrategi vert nytta i mange ulike situasjonar for å få kunnskap om fenomen på individ, gruppe, organisatorisk, sosialt og politisk nivå. Vidare er ei felles oppfatning at ein slik strategi vert føretrekt i samband med spørsmåla; *korleis* og *kvifor*? Dette er og spørsmål som er sentrale i samband med mi oppgåve. Eg er interessert i å få kunnskap om *korleis* avgjerdsprosessen til kjøprising i Bergen har gått føre seg, samt *kvifor* tiltaket ikkje har vorte innført. Dette er med på og underbyggje at ein case- studie strategi er formålstenleg for mi studie.

Hensikta med denne oppgåva er å skildre og forklare mest mogleg i samband med avgjerdsprosessen til kjøprising i Bergen, og gi ei grundig innsikt i denne prosessen. Ei kvalitativ tilnærming baserer seg på ei detaljert og systematisk undersøking og tolking av eit bestemt materiale (Berg 2007: 303). I forhold til dette vil case- studie fungere som ein nyttig forskingsstrategi, og den kvalitative metoden vil vere mest hensiktismessig.

I følge Andersen (1997: 61) er ei generell oppfatning av case-studier at dei er opptekne av det unike. Han meiner vidare at dersom undersøkingseininga er eit case må ein spørje seg kva dette er eit case av? Men dette spørsmålet gir ikkje noko eintydig svar, fordi eit case kan vere døme på fleire ulike empiriske og teoretiske univers. Casestudier framstår med dette som døme på analytiske konstruksjonar. Eit case kan dermed basere seg på ulike aspekt. Det vil seie at kjøprising kunne vore case av andre teoretiske inntak som til dømes makt og politikk. For mi oppgåve er det eit case av avgjerdsprosessen på det lokale styringsnivå. Kjøprising må kunne sjåast som eit særskilt tiltak fordi det verken er vedteke eller innført til tross for dei effektane tiltaket er venta å ha. Vidare har det vore eit tiltak som har fått enormt stor merksemd både i media og frå fleire hald, både fagleg og politisk. Samstundes kan forhold rundt denne prosessen også kunne gjelde for andre tiltak innanfor same kontekst.

Dennen studia kan sjåast på som det Andersen (1997: 68-69) omtaler som ei teoretisk fortolkande casestudie, fordi siktemålet er ikkje å utvikle teoriar, men heller bruke eksisterande omgrep og teoriar for å strukturere og skape ei heilskapleg forståing av prosessen og kaste lys over dei aspekta som er interessante.

### **3.2 Datagrunnlag**

Eg har i denne oppgåva nytta meg av eit kvalitativt datamateriale. Studia byggjer både på intervju og skriftlege dokument som omhandlar kjøprising. Ein slik kombinasjon av metodar vert av Grønmo (2004: 132) omtalt som *metodetriangulering*. Kva kjelder og data som kombinerast avhenger av problemstillinga. I samband med min kvalitative studie, der siktemålet var å få inngående kunnskap om avgjerdsprosessen til kjøprising, var det mest hensiktsmessig med kvalitativ innhaldsanalyse kombinert med kvalitative intervju. Desse ulike metodane kan utfylle og berike kvarandre. Hensikta med dokumenta var å få innsikt i korleis avgjerdsprosessen hadde gått føre seg. Dei kunne gjenspegle dagsordenaktualiteten, aktørane og dei ulike faktorane som var sentrale i diskusjonen i tilknytning til tiltaket. Vidare var ulike dokument avgjerande for å få oversikt i kor ofte og i kva samanheng kjøprising vart fremja i ulike avgjerdsforum, samt kva aktørar som gjorde seg gjeldande i desse situasjonane. Denne informasjonen kom særleg fram av kommunale saksdokument. Intervjua med ulike informantar var med på å supplere og kontrollere dei skriftlege kjeldene. Og dei var med på å gi innsikt i kva faktorar som var viktige og interessante ved avgjerdsprosessen.

Datagrunnlaget for studia er valt ut med bakgrunn i ei *strategisk utveljing*. Det vil seie at utvalet er tufta på kvalifikasjonar eller eigenskapar som vil vere strategiske i forhold til problemstillinga (Thagaard: 2003:53-54). Eg har difor intervjuar aktørar som kunne belyse ulike sider og oppfatningar ved avgjerdsprosessen, samt valt dokument med utgangspunkt i deira relevans og bidrag i samband med problemstillinga.

### **3.2.1 Kvalitative intervju**

Formålet med intervjuing er å samle informasjon og det vil vere mange måtar å utføre intervjuprosessen på (Berg 2007:89). Ved kvalitative data vil intervjuar basere seg på det som i metodelitteraturen er omtalt som det *kvalitative forskingsintervju*. Tema for intervjuet er i hovudsak fastsett på førehand, men rekkjefølgja kan omdisponerast undervegs. Det vil seie at forskaren kan tilpasse spørsmåla etter det informantene seier. Fordelen med ei slik tilnærming er at forskaren kan følgje informantene si forteljing, samstundes som ein får informasjon om dei tema som er gjeldande. Ein må også vere open for at andre tema kan komme opp. (Thagaard 2003:85). Intervjuet blir gjennomført av forskaren sjølv. Innsamlinga og analysen av data vil skje parallelt (Grønmo 2004: 159).

Det var eg som forskar som utførte intervjuar, der eg på førehand hadde utforma ein rettleiande intervjuguide<sup>2</sup>. Eg nytta same guide på alle informantane, men det vart gjort noko omdisponering og småjusteringar på dei siste intervjuar då eg fekk meir innsikt i kva som var særleg relevant. Det vart stilt oppfølgjings spørsmål etter kvart som samtalen kom inn på problematikkar som vart verdt å utdjupe.

### **3.2.2 Intervjuprosessen og utval av respondentar**

Informantane vart i all hovudsak valt ut med bakgrunn i det som tidlegare er omtalt som *strategisk utveljing*. Eg tok difor kontakt med informantar som eg vurderte som aktuelle. Det vil seie at eg såg på deira bidrag i kraft av kva parti dei representerte som nyttig for problemstillinga sitt fokus. Køprising var ei sak som involverte ei rekkje ulike aktørar, men på bakgrunn av at eg ynskja å sjå avgjerdsprosessen til Bergen kommune som lokalt styringsnivå og forureiningsmyndigheit, var eg interessert i aktørar frå bystyret og byrådet. Det var viktig å intervjuare representantar frå ulike politiske parti slik at saka vart belyst frå fleire hald.

Eg gjennomførte til saman fem intervju. Representantane tilhørde ulike parti i bystyret og byrådet. Dette var informantar frå; Miljøpartiet De Grønne, Byluftlisten (valliste), Venstre,

---

<sup>2</sup> Intervjuguide ligg som vedlegg

Kristleg Folkeparti og Høgre<sup>3</sup>. Eg hadde også ynskje om kontakt med ein representant frå Frp, noko eg ikkje lukkast med på bakgrunn i manglande svar på førespurnad og eigen tidsfrist. Studia vart meldt inn til NSD (Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste) i forkant av intervjuet og før eg tok kontakt med informantane. Då studia var godkjent sendte eg ut eit informasjonsskriv til kvar informant der eg informerte om tema og føremålet med studia, samt at deltakinga var frivillig. Alle aktørane eg intervjuet stilte villig opp og skreiv under på informert samtykke før intervjuet starta. Her informerte eg munnleg om retten til å trekkje seg eller nekte å svare på spørsmål, anonymisering og moglegheita for å lese igjennom transkripsjonen. Vidare spurte eg om det var greit at eg tok opp intervjuet på lydfil. Det var ingen innvendingar mot dette og heller ingen som nekta å svare på spørsmål.

Intervjuet fann stad på informantane sitt kontor. Dei var dermed i kjente omgivander, noko som kan slå positivt ut for sjølve intervjusituasjonen. Dette er imidlertid personar som er vane med ulike intervjusituasjonar og å svare på spørsmål, så korvidt det hadde betyding i denne situasjonen er vanskeleg å vurdere, men kommunikasjonen flaut godt i alle tilfella.

Vidare vart intervjuet teke opp på lydfil, samt at eg tok notatar undervegs for å sikre viktige moment frå intervjuet i tilfelle lydfilene skulle gå tapt. Notatane vart også brukt som hjelp viss det var noko som var vanskeleg å høyre i opptaka. Nokon av respondentane snakka litt lågt, noko som medførte at transkripsjonen av nokon intervju tok lenger tid, då eg måtte høyre opp igjen fleire gonger for å få med kva som vart sagt. Men eg vil ikkje sei det har påverka kvaliteten, då dette i hovudsak var snakk om enkeltord.

Hukommelsen til informantane var til tider dårleg, særleg i forhold til å hugse til dømes konkrete forslag og kor tid ulike forslag om kjøpris hadde vorte fremja. Men dette var informasjon som eg fann igjen og sjekka opp mot ulike dokument. Difor har det ikkje svekka datakvaliteten. Intervjuet har i stor grad vorte nytta som supplement til dokumenta i studia. Og informantane sette meg på sporet av viktige hendingar og saker som eg burde leite etter. Dermed gav intervjuet nyttig informasjon om kva som var viktig og kva eg burde sjå etter i ulike dokument og avisartiklar. Eg fekk dessverre ikkje nytta like mykje av informasjonen frå intervjuet som eg i utgangspunktet ynskta. I mange tilfeller trengte eg meir konkret data enn det som kom fram der. Men sidan dette er ein offentleg prosess vart ikkje det noko problem, då eg som regel fann informasjon frå andre kjelder. Intervjuet bidrog likevel til å skape eit

---

<sup>3</sup> Liste over informantar og dato for intervju ligg som vedlegg

større bilete av avgjerdsprosessen og kva som var relevant. Difor kan ein seie at intervju på mange område har styrka datakvaliteten i oppgåva.

Eg valte å anonymisere informantane og berre omtale dei utifrå partitilhøyrsla. Dette var fordi det var partitilhøyrsla som var av betydning, ikkje kven dei var. Eg ville imidlertid ikkje skildre kva informantar som tilhørde byrådet og kven som var i bystyret, då dette ville ført til at anonymiseringa ikkje vart så anonym likevel. I enkelte tilfeller er det berre ein representant frå eit parti i til dømes bystyret, dette gjer at dei enkelt kan identifiserast, noko som også vart nemt av informantane, utan at dei nødvendigvis såg på det som noko problem. Dessutan kan informantane framstå meir ærlege ved anonymisering, noko som kan styrke reliabiliteten i studia. Elles er dette ein offentleg prosess og informantar som er vane til å uttale seg, dessutan skulle det ikkje innhentast sensitive personopplysningar, slik sett kunne eg vurdert å vike frå anonymisering. Men utifrå det ein kjenner til, antok eg at respondentane ville vere ”tryggare” og meir frittalande ved anonymisering og at dette kunne slå positivt ut for kva informasjon dei delte, og som nemt datakvaliteten til studia.

Etter alle intervju var ferdig transkribert, gjekk eg grundig igjennom kvart intervju og markerte viktig informasjon. Transkripsjonane vart vidare koda etter ulike tema som kunne knyttast til avgjerdsprosessen og vedtaka, samt generell argumentasjon og meningsytring. Tematikken delte seg dermed mellom det som kunne sjåast på som ”faktainformasjon” og det som var informantens si oppfatning.

Transkripsjonen av kvart einskild intervju sendte eg ut til alle informantane i etterkant. Eg fekk tilbakemelding frå tre av fem informantar om at alt var ok. Dei to andre svarte ikkje, noko eg informerte om at eg tolka som om at alt var i orden.

### **3.2.3 Kvalitativ innhaldsanalyse**

Ein nyttar ofte dokumentanalyse i samband med intervju eller observasjon. Eit fellestrekk for analyse av forskjellige dokument er at teksten ligg føre før ein har starta forskingsprosjektet, difor har forskaren inga innflyting på utforminga til teksten (Thagaard 2003: 12). Ein slik analyse baserer seg på ein systematisk gjennomgang av dokumenta, med eit mål om å kategorisere innhaldet og registrere data som ein kan knytte til problemstillinga. I høve til ein dokumentanalyse gjer ein datainnsamlinga parallelt med analysen av teksten (Grønmo, 2004: 187). Ulike dokument utgjer hovudkjelda i denne studia. Dokumenta har vore nyttige for å skape oversikt og gi innsikt i den diskusjonen og prosessen som har eksistert i samband med kjøprising i Bergen. Og informasjonen som er utleia frå dokumenta har søkt å belyse sentrale

element i problemstillinga. Avisartiklar utgjer største delen av dokumenta i denne studia, dei vil bli gjort greie for under. Vidare har eg nytta ei rekkje offentlege dokument som lover, forskrifter, rapportar, kommunale saksdokument/protokollar, stortingsmeldingar/proposisjonar og NOU'ar.<sup>4</sup>

Avisartiklane har vorte nytta for å seie noko om kva aktørar og problematikkar som har gjort seg gjeldande i avgjerdsprosessen, samt kva forhold som har vore verdt å studere. Vidare er er dei kjelder for meningsytringar. Avisartiklane utgjer størstedelen av dei to første fasane; *agendasetjing* og *politikkformulering* i empirikapitlet. Dei offentlege dokumenta knytt til lover, forskrifter, rapportar, stortingsmeldingar og liknande har danna grunnlaget for konteksten og bakgrunnen til studia. Dei var med på å gi meg inngåande kunnskap om lovverket og forskriftene som eksisterte i samband med lokal luftforureining, samt i høve til kjøprising. Dei kommunale saksdokumenta har utgjort hovuddelen av den siste fasen i empirien som er *avgjerdstakinga*. Vidare har desse saksdokumenta gitt god innsikt i kva aktørar som har vore aktive i avgjerdstakinga, samt kva forslag om kjøpris som har komme opp i lokale avgjerdsforum.

---

<sup>4</sup> Aktuelle nettsider i samband med dette har vore: [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no), [www.bergen.kommune.no](http://www.bergen.kommune.no), [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no), [www.stortinget.no](http://www.stortinget.no), [www.klif.no](http://www.klif.no) og [www.naf.no](http://www.naf.no).

### 3.2.4 Avisartiklar

Tabellen nedanfor viser kor mange avisartiklar som eksisterer i databasen A-tekst/ Retriever<sup>5</sup> under dei ulike formuleringane av kjøpris. Talla i cellene viser antall treff i forhold til ulike søkjeord og årstal.

Tabell 5. Tabell over antall treff i A-tekst databasen under ulike søkeord og årstal

Søkeord	2010	2011	2012	2013	Totalt:
«Kjøprising i Bergen»	225	144	62	6	437
«Kjøpris i Bergen»	30	16	7	0	53
«Tidsdifferensierte bompengar i Bergen»	3	4	0	0	7
«Rushtidsavgift i Bergen»	136	58	75	16	285

*Kommentarar til tabellen:* Avisartiklane stammar frå ulike papiraviser i Noreg, dei fleste er stort sett i frå Bergens Tidende og Bergensavisen, med unntak av nokre få frå henholdsvis Aftenposten, Dagbladet, NTB og Klassekampen (desse utgjer fem stk av alle avisene). Årsaken til at eg har nytta fleire «søkeord» i databasen er fordi kjøprising som kjent også går under andre namn som refererer til omtrent det same. Det var stort sett dei same artiklane som kom opp igjen til tross for ulik bruk av søkeord. Og eg nytta søkeordet: *Kjøprising i Bergen* som utgangspunkt. Tabellen ovanfor viser også at antall treff i avisartiklar er desidert størst i 2010, året då ”ekstremværet” herja. Og antallet artiklar reduserast gradvis i åra etter, med unntak av treffa under søkeordet: *rushtidsavgift i Bergen*, der det er nesten tjue artiklar meir om ”fenomenet” i 2012 enn i 2011. Og ein artikkel meir i 2011 enn i 2010 under søkeordet *tidsdifferensierte bompengar i Bergen*. Dette viser at største delen av artiklane som eg nyttar i empirien vil stamme frå 2010, noko som også vil vere naturleg tatt vørsituasjonen som var dette året i betraktning.

Vidare har eg gjennomgått ca 400 artiklar under søkeordet: «kjøprising i Bergen». Eg nytta eit «opent søk», det vil seie at alle aviser som inneheldt eit eller anna om «kjøprising i Bergen» kom opp. Frafallet av artiklar var dei som eg ikkje klarte og opne i databasen og dei som eg såg med første augekast at ikkje var relevante, type personoppfatningar/ innlegg og liknande.

<sup>5</sup> A-tekst / Retriever er ein elektronisk database for ulike papiraviser i Noreg

Av dei avisartiklane eg har gjennomgått i Atekst Retriever- databasen har eg nytta meg av 51 artiklar i oppgåva. Eg har også nytta meg av avisartiklar frå ulike nettaviser.

Av over 400 artiklar om ei sak er det naturleg at dei same problemstillingane kjem opp igjen. Denne saka var ingen unntak. Det gjekk difor lettare å sortere artiklane etter kvart som fleire «fasar» blei gjort greie for. Og mot slutten var erfaringa mi at mange av dei same problemstillingane kom opp igjen. Det kan difor ikkje seiast at det er over 400 artiklar der alle inneheldt ny informasjon, naturleg nok. Som nemt stammar dei fleste artiklane frå Bergens Tidende og Bergensavisen, dette er naturleg då desse avisene er høvesvis region og lokalavis for fylket og byen.

### **3.2.5 Bruk av avisartiklar**

Store deler av det empiriske datagrunnlaget i denne studia stammar som kjent frå avisartiklar. Aviser «lever» av salget sitt. Det er difor sannsynleg at avisartiklar kan framstille røyndommen på måtar som søker å tiltrekkje seg merksemd. Ein bør difor lese slike kjelder med eit visst kritisk blikk, og ha i bakhovudet at artiklane kan overdrive eller skape sensasjon ut av saker som ikkje er «så store» sett utifrå ein anna kontekst. I empirien kunne ein også lese om kjøpris-motstandarane sin kritikk til Bergens Tidende for måten dei dekkja kjøpris-saken på, der Dag Håkon Myrdal og Dag Skansen skulda BT for høvesvis kampanjejournalistikk og markedsføring av kjøprising. Dette har eg vore merksam på under analysen av dokumenta, og saka er forsøkt framstilt i eit nøytralt lys, der ingen partar er favorisert framfor andre. Hovudlinjene i det som kom fram av avisartiklane kunne eg også spore i intervju, og delvis i andre offentlege kjelder. Utifrå det meiner eg at dette ikkje har svekka datakvaliteten i studia.

### **3.2.6 Strukturering av empirien**

Hovudstruktureringa av empirien er basert på det skildrande teoretiske rammeverket, som omfattar dei tre første fasane i politikksirkelen; *agendasetjing*, *politikkformulering* og *avgjerdstaking*. Desse fasane utgjer den overordna tematikken i empirikapitela. Der kapittel 5 er agendastejing, kapittel 6 er politikkformulering og kapittel 7 er avgjerdstaking. Eg har forsøkt å organisere det empiriske materialet så ryddig som råd. Der empirien vidare er kategorisert etter ”eigenkomponerte” *overskrifter* og *underoverskrifter* under dei tre forskjellige *hovudfasane*. Desse overskriftene er utvikla i samband med kva tematikkar og saker som har utpeika seg som sentrale. Ei slik form for kategorisering vil skape ei betre oversikt for lesar og ikkje minst for meg som ”forskar”, då det vil vere lett å plassere datamaterialet frå intervju og dokument i dei ulike kategoriane. Eg kunne valt å kategorisere



empirien kronologisk utifrå årstal og kva tidspunkt ting skjedde. Men dette ville gjort empirien uoversiktleg. Dette er fordi sakene rett og slett ikkje følgjer ei spesiell kronologisk rekkjefølgje, men kjem opp om ein annan og ulike saker blir tatt opp til ulik tid, for så og komme tilbake igjen. Dette har vore tydleg gjenspegla av avisartiklane.

### **3.3 Vurdering av studia sin datakvalitet**

Meininga med eit bestemt datamateriale er at det skal søke å belyse særskilte problemstillingar. Kvaliteten på datamateriale er høgare dess meir det er egna til å kaste lys over problemstillinga (Grønmo, 2004: 217). Føresetnadene for god datakvalitet kan vurderast gjennom to hovudkriteriar; *reliabilitet* og *validitet*.

#### **3.3.1 Reliabilitet**

Enkelt forklart refererer reliabiliteten til datamaterialet si pålitelegheit. Reliabiliteten vil vere høg, dersom undersøkjingsopplegget og datainnsamlinga gjev pålitelege data. Det skal difor vere mogleg for andre forskarar og få identiske data ved bruk av same undersøkjingsopplegg under dei same omstendene (Grønmo, 2004: 220). I praksis er det ikkje alltid like enkelt å gjenta datainnsamlingane av dei same fenomena, fordi dei ofte er i endring eller at undersøkjingsopplegget er for komplekst eller fleksibelt til å bli gjenteke på nøyaktig same vis. Dette gjeld særskilt i samband med innsamling av kvalitative data (Grønmo, 2004: 220).

I samband med denne studia er reliabiliteten styrka gjennom ein fastsett intervjuguide som ligg ved, dette gjer det mogleg for andre å nytte seg av same framgangsmåte. Informantane representerer ulike parti som er gjort greie for. Men dei er i utgangspunktet anonymisert. Slik sett kan det vere vanskeleg for andre å spore dei rette personane og få tilnærma like svar på dei ulike spørsmåla. Vidare er alle intervjuar teke opp på lydfil og transkribert i etterkant. Dette gjer det likevel mogleg for andre forskarar å nytte same intervjumateriale som er gjort bruk av i denne studia. Til tross for at lydfilene vert sletta ved oppgåva sin slutt i tråd med retningslinjene til NSD, vil transkripsjonane vere tilgjengelege. Alle dokumenta som er nytta er offentlege dokument som også til ei kvar tid vil vere tilgjengelege for andre. Kjeldehenvisningane i litteraturlista gjer det mogleg å spore desse, då dei ligg føre på internett.

### 3.3.2 Validitet

Validiteten referer til om me måler det me hadde tenkt å måle (King et. al 1994: 25). Den viser til gyldigheita for problemstillinga. Validiteten er høg dersom datainnsamlinga og undersøkingsopplegget gjev relevante data for problemstillinga og svarer til det som var forskaren sine intensjonar med studia. Tilsvarande er validiteten låg dersom opplegget ikkje passer til problemstillinga og me måler andre faktorar enn det som var tenkt (Grønmo, 2004: 221).

Validitetsomgrepet er ikkje like konkret og enkelt som reliabilitetsomgrepet. Det er nesten umogleg å oppnå den ultimate validiteten i samfunnsvitskaplege studiar. Til tross for manglande presise mål på validitet er det viktig å føreta systematiske drøftingar av ulike validitetstypar opp mot datainnsamling og materiale, samt undersøkingsopplegget (Grønmo, 2004: 237). Grønmo (2004) viser til tre ulike typar validitet som er vanlege når ein skal vurdere kvalitative data; *kompetansevaliditet*, *kommunikativ validitet* og *pragmatisk validitet*. Kort samanfatta refererer desse høvesvis til forskaren sin kompetanse i form av erfaring, føresetnader og kvalifikasjonar for kvalitativ datainnsamling på gjeldande forskningsfelt. Diskusjon og drøftingar med andre aktørar og forskarar for å finne ut kor godt datamaterialet passar til problemstillinga. Og til sist korvidt resultatata og datagrunnlaget er med å skape vidare handlingar utifrå det som kjem fram i studia (Grønmo, 2004: 234- 237).

Gjennom strategisk utval av respondentar og dokument har eg samla informasjon som er viktig og relevant for problemstillinga, slik sett har data som ikkje har vore av betydning vorte vekk prioritert. Informasjon frå intervjuar som ikkje var i tråd med problemstillinga og studia si hensikt vart ikkje brukt i den empiriske framstillinga. Eg har også gjort erfaring frå kvalitativ datainnsamling frå mellom anna bacheloroppgåva som også hadde fokus på det lokale styringsnivået. Sjølv om ikkje kompetansen kan seiast å vere på ekspertnivå vil eg påstå at eg har gjort meg nyttige erfaringar frå tidlegare arbeid på Universitetet. Vidare har forskargruppa og diskusjon med rettleiar og medstudentar bidrege til tips og råd undervegs som har danna grunnlag for forbetringar og tilspissing av problemstilling, samt kva som ville vere nyttig å diskutere og vektleggje. Målet med studia har vore å få inngående kunnskap om avgjerdsprosessen i samband med kjøprising i Bergen, slik som er vanleg ved ein forskingsstrategi som casestudie. Korvidt studia bidreg til handlingar er vanskeleg å vurdere, i allefall på noverande tidspunkt, men at det kan danne grunnlag for ei bevisstgjerjing rundt tiltaksproblematikken i samband med miljø- og kjøproblem er fullt mogleg. På bakgrunn av

det vil eg likevel seie at det kriteriet ikkje svekkar validiteten i studia, då alle studiar har ulike hensikter.

Som me har sett er både reliabilitet og validitet føresetnader for god datakvalitet. Vidare vil høg reliabilitet vere ein føresetnad for høg validitet. Datagrunnlaget kan naturleg nok ikkje vere relevant for problemstillinga utan å vere pålitleg. Men høg validitet treng ikkje tyde at reliabiliteten er høg. Det kan altså vere pålitleg utan at det er relevant for den aktuelle problemstillinga (Grønmo, 2004: 221).

Utifrå dei føresetnadene som ligg til grunn vil eg vurdere reliabiliteten og validiteten i denne studia som tilfredstillande høg.

### **3.3.3 Grunnlag for generalisering**

Det har eksistert ei generell oppfatning om at case-studiar ikkje dannar grunnlag for generalisering, men kan sjaåst på som ei alternativ forskingstilnærming. Yin legg imidlertid vekt på analytisk eller teoretisk representativitet i samband med case-studiar (Yin i Andersen, 1997: 13-14). Teoretisk generalisering er i følge Grønmo (2004) vanlegast ved kvalitative studiar, fordi ein skal skape ei forståing rundt dei forholda i samfunnet som ein studerer. Ein slik form for generalisering tek utgangspunkt i *strategiske utval*. (Grønmo, 2004: 88). Mi studie er ei casestudie av avgjerdsprosessen i samband med kjøprising, der målet er å skaffe inngåande kunnskap om denne prosessen, for å forstå, skildre og forklare det som finn stad. Målet med studia er ikkje nødvendigvis å skape nye teoriar, men å nytte den teorien som allereie eksisterer til å danne ei forståing av det som skjer i ein slik avgjerdsprosess. Men til tross for at dette er eit avgrensa case og eit spesifikt tiltak, vil det vere moglegheiter for at funna i studia også kan knyttast til andre miljøpolitiske tiltak. Men det kan ikkje seiast å vere egna til å trekkje generelle slutningar for avgjerdsprosessane til alle slike type tiltak.

## **3.4 Oppsummering**

Eg har i det føregåande diskutert dei metodiske vala som er gjort i samband med denne studia. Det er argumentert for kvifor studia kan knyttast til forskingsstrategien case. Vidare har eg skildra kva som kjenneteiknar den kvalitative forskingsmetoden og undervegs drøfta styrkane og svakheitene til dei to ulike metodane. Eg presenterte ei detaljert framstilling av korleis intervjuprosessen og dokumentanalysen har vorte utforma og utført. Bruken av avisartiklar

vart vidare problematisert, og mot slutten drøfta eg reliabiliteten og validiteten til denne studia, samt moglegheitene for generalisering av ei slik type studie.

I neste kapittel kan ein lese om bakgrunnen og konteksten i samband med kjøprising.

## KAPITTEL 4: BAKGRUNN

I dette kapitlet vil eg skildre bakgrunn og kontekst for køprising. Tiltaket bør som eg nemte inneliingsvis sjåast i konteksten til luftforureiningsproblematikken i Bergen. Det vil på grunnlag av dette vere nyttig å få innsikt i den generelle bakgrunnen for luftforureining. Vidare vil eg vise til ulike namn på omgrepet-køprising, kø-og bompengehistorikk, kva andre byar i Noreg og verda som har innført køprising, samt belønningsordninga med staten. Mot slutten vil eg leggje fram lovverket som eksisterer i forhold forureining, bompengar, køprising og kommunalt ansvar. Avslutningsvis vil eg vise til andre masteroppgåver innanfor luftforureiningsfeltet. Sidan denne oppgåva fokuserer i hovudsak på Bergen kommune som forureining- og avgjerdsmyndigheit vil eg først gi ein kort presentasjon av korleis oppbyggjingsstruktur og kva styringsmodell byen er styrt utifrå, samt kommunen si generelle betyding innafor miljøfeltet.

### *4.1 Bergen Kommune- Bergen byråd*

Bergen kommune blir styrt utifrå ein parlamentarisk styringsmodell. Det betyr at bystyret har kontroll over den utøvande makta som er byrådet. Viss ein samanliknar med nasjonalt nivå kan vi seie at byrådet fungerer som regjering og bystyret som storting. Bystyret har mellom anna overført mykje makt og innflyting til byrådet gjennom delegering av ein del fullmakter. Fullmaktene definerer kva saker som byrådet sluttbehandlar sjølv og kva som skal vidare til bystyret. Byrådet har ansvar for å gjennomføre dei politiske vedtaka. Dei leier også kommunen sin administrasjon, og har ansvaret for dei kommunale tenestene i det daglege. Byrådet har moglegheit til å ta avgjersler som påverkar store delar av kommunen si verksemd.

Byrådet består av ein byrådsleiar (tilsvare statsministeren på nasjonalt nivå)- som i dag er Monica Mæland i frå partiet Høgre. Og seks byrådar (tilsvarende statsrådar), dei leier kvar sin byrådsavdeling i kommunen. (bergen.kommune.no, BK1).

Byrådet er kommunen si kriseleing, og har fullmakt frå bystyret til å handle viss kriser oppstår. Kriseleinga vil vere avgjerdsdyktig med byrådsleiar eller vakthavande byråd aleine (Strand mfl., 2010: 42 TØI rapport 1091/2010). Det vil innebere at dei har naudsynte fullmakter til og iverksetje skadeavgrensande tiltak i ein krisesituasjon eller ved ei truande

krise (bergen.kommune.no BK2). Eit døme på dette kan vere den «ekstreme luftforureiningskrise» vinteren 2009/2010, der iverksetjing av akutt-tiltak var særleg aktuelt.

Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø har eit overordna ansvar for klima og miljøarbeidet. Dei har også ansvar for by- og transportplanleggjing, byggjesaker, kulturminneforvaltning, byggvedlikehald, vatn- og avløp, og parkering og vedlikehald av kommunale vegar (bergen.kommune.no BK3). Byråd for denne avdelinga er Filip Rygg (Krf) og han har vore det sidan 1. november 2011(bergen.kommune.no BK4).

Etter forureiningsforskrifta (kapittel 7) er det opp til dei lokale myndigheitene å avgjere kva tiltak som er mest effektive i kampen mot forureininga frå biltrafikken (regjeringen.no R1).

Det er viktig å påpeike at offentlege saker ofte krysser ulike styringsnivå og institusjonsgrenser, og ein kan vanskeleg komme utanom dei ulike forvaltningsnivåa og andre involverte aktørar sine roller i ulike saker. Dette gjeld også for forholda knytta til kjøprising. Sjølv om hovudaktøren i denne oppgåva vil vere Bergen Kommune (som er forureiningsmyndigheit for lokal luftkvalitet), vil eg ikkje komme utanom rolla til stat og fylkeskommune, samt andre aktørar som eksempelvis Statens Vegvesen, uavhengige faginstansar og liknande. Dette er fordi staten har tidlegare hatt myndigheita over kjøprising, inntil forskrift om kjøpris var på plass hausten 2011. Fylkeskommunen har mellom anna ansvaret for kollektivtransporten i Bergen og fylket, og blir dermed ein del av belønningsordninga, der staten bevilgar pengar til byar som reduserer bilbruken til fordel for kollektivbruk. Alt i alt vil forvaltningsnivåa krysse kvarandre i forhold til lovgiving, ansvar og styring.

#### ***4.2 Kommunen si rolle innan miljøområdet***

Dei globale miljø- og utviklingsproblema peiker i retning av at ein også må rette merksemda utanfor eige lokalsamfunn- både i forhold til fokus på eigne handlingar sine konsekvensar, og når det kjem til gjennomføring av praktiske tiltak (Aall et.al, 2002: 16).

*«Kommunene vil i årene som kommer spille en stadig viktigere rolle i vår samlede miljøverninnsats. Og kommunene vil de nærmeste årene få tilgang til flere virkemidler i miljøvernpolitikken.»<sup>6</sup>*

---

<sup>6</sup> Tidlegare miljøvernminister Børge Brende i Aall m.fl (2002:5) «*Fra miljøvern til bærekraftig utvikling- lokale agendaer, tiltak og utfordringer i kommunene*» Gyldendal Norsk forlag AS: Oslo.

Staten skal bidra til at internasjonale avtalar og konvensjonar på miljøfeltet vert oppfylt, samstundes skal også forholda leggjast til rette slik at den lokale miljøforvaltninga skal kunne bidra til å løyse lokale miljøproblem. Kommunar og fylker har ansvaret for den lokale miljøpolitikken. Verkemidla staten har ovanfor ein slik type politikk kan til dømes vere direkte reguleringar som planar, lover og pålegg, og ulike former for intensivsystem som miljøavgifter og subsidiar. Dette vil seie at staten kan gjennom bruk av økonomiske insentiv både belønne kommunane for effektive og gode miljøtiltak, men også pålegge til dømes avgifter ved ein meir miljøfientleg politikk (NOU 2004:2). Ei forureiningsforskrift<sup>7</sup> gir kommunane myndigheit og ansvar slik at dei kan sørge for at dei som bidreg til å overskride grenseverdiane samarbeidar om utgreiing og iverksetjing av tiltak. Denne forskrifta er eit sentralt verktøy for å betre den lokale luftkvaliteten. Statens forureiningstilsyn følgjer opp kommunane sitt arbeid med forskrifta mellom anna gjennom direkte dialog med kommunane og eventuelle annleggseigarar (St.meld. nr. 26 STM1).

### ***4.3 Bakgrunn for luftforureining***

Luftforureininga i byar og tettstader har i løpet av dei siste 10- 20 åra endra både karakter og samansetning. På 1960- 70 tallet var luftforureininga i Norge i hovudsak dominert av utslepp frå industri og fyringsanlegg. Frå byrjinga av 1980- tallet tok biltrafikken over som den viktigaste kjelda til dei lokale luftforureiningane i byane her i Norge. Også pr i dag er biltrafikken ein avgjerande faktor for luftforureining. Ved forbrenning av drivstoff som gir gass- og partikkelforureining ureinar biltrafikken lufta. Samstundes virvlar piggdekk opp partiklar frå asfalten som svevar i lufta i lengre periodar. (Bergen har for øvrig gebyr på bruk av piggdekk) (bergen.kommune.no BK5). I Bergen er det to faktorar som er avgjerande for NO<sub>2</sub> utsleppa: antall bilar og kva type bilar. I løpet av dei siste 10- åra er antall bensinbilar redusert, medan det er ei tredobling av antall dieselbilar, som vil seie halve bilparken i Bergen. Sjølv om utslepp av drivhusgassen CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> har gått ned med dieselbilar har det vore ein uforutsett auke i NO<sub>2</sub> utslepp. Denne utviklinga med særleg dieselbilar tilseier at Bergen vil ha ei utfordring med å innfri forskriftskrava<sup>8</sup> i dei komande åra. (bergen.kommune.no BK5).

---

<sup>7</sup> Jamfør punkt 4.7.1 *forureiningsforskrifta*.

<sup>8</sup> Jamfør punkt 4.7.1 *forureiningsforskrifta*

Luftforureininga i Bergen kjem hovudsakleg frå NO<sub>2</sub>- nitrogendioksid og svevestøv (grovfraksjon PM<sub>10</sub> og finfraksjon PM<sub>2,5</sub>, desse kjem henholdsvis frå biltrafikk og vedfyring.) Det er i dei områda som ligg lågast at ureininga med NO<sub>2</sub> er størst, denne avtar i høgden og med avstand frå trafikk. I forhold til svevestøv er ein meir usikker fordi det kun er målingar frå Rådhuset og Danmarks plass. Ein antek at konsentrasjonen av svevestøv, då særleg PM<sub>2,5</sub> vil vere varierende i ulike område av byen (bergen.kommune.no BK5).

I vinterhalvåra inntreff det med jamne mellomrom noko som kallast for inversjon. Dette oppstår når temperaturen aukar med høgden, og då konsentrerast forureininga i den kalde luften nær bakken. Dette var eit særleg stort problem i Bergen vinteren 2009/ 2010. I januar 2010 hadde byen heilt særeigne klimaforhold. Det var då 52 år sidan det hadde vore ein slik januar måned med så lite vind, så mange klarværsdagar, så lite nedbør og så låg middeltemperatur. Slike forhold som dette er avhengig av bestemte værforhold, og ein kan tenke seg at slike «ekstremsituasjonar» vil nok vere sjeldne i Bergen. Likevel er det behov for å ta luftforureininga på alvor og betre luftkvaliteten gjennom heile året (bergen.kommune.no BK6).

#### **4.4 Klarering av omgrepsbruk**

”Kjært barn har mange namn” er kanskje ikkje den rette metaforen i denne samanheng. Men *Køprising* som er det omgrepet eg har valt å nytte meg av, blir også skildra med andre delvis synonyme namn, og det kan difor vere greit avklare dette tidleg for å unngå forvirring. Dei ulike omgrepa som ofte blir nytta er; kjøprising, rushtidsavgift, vegprising, bompengar, tidsdifferensierte bompengar og trengselsskatt. Mitt generelle inntrykk er at folk ikkje er seg heilt bevisst på kva omgrep dei nyttar, og nyttar ofte omgrepa om ein annan. Eg vil difor forsøke å gi ei oversikt over korleis ein kan forstå dei ulike omgrepa og om mogleg skilje nokon av dei.

*Bompengar* er ei avgift som skal finansiere nye vegprosjekt eller infrastruktur for kollektivtransport. Den *kan* bidra til redusert bilbruk og auka vegkapasitet (Aas m. fl, TØI rapport 1010/2009).

*Køprising* kan knyttast til det engelske omgrepet *congestion charging*, som også blir nytta i større grad internasjonalt. Omgrep som tyder omtrent det same er; *rushtidsavgift*, *trengselsskatt* (omgrep som blir nytta i Stockholm) og *tidsdifferensierte bompengar* (Aas m.



fl, TØI rapport 1010/2009). Målet med køprising er primært ein reduksjon og fordeling av trafikk slik at det vegnettet som er kan bli best mogleg utnytta. (Foss, 2009). Rushtidsavgift er i utgangspunktet ei auka avgift i rushtida som skal komme i tillegg til dagens bompengesats. Dette skil seg imidlertid frå køpris i den forståing at køpris og bompeng ikkje skal nyttast i same område (Skauge, 2010 BT1). Dessutan er køpris og tidsdifferensierte bompengar heimla i ulike lovverk.<sup>9</sup> Eg vil i det vidare likevel ”sidestille” køprising og tidsdifferensierte bompengar, då desse blir diskutert om ein annan. Dessutan har dei tilnærma same føremål, til tross for ulikt heimelsgrunnlag og administrasjonssystem.

I følgje TØI-rapport 1010/2009 blir ordet *vegprising* i Vegtrafikklova sett i samanheng med vegbruken på eit fastsatt tidspunkt, som i utkastet til Nasjonal Transportplan (St.meld. nr.16 STM2). blir omtalt som køprising. Det blir difor peika på at for å hindre forvirring bør desse omgrepa sjåast på som synonyme. Og at omgrepet køprising bør føretrekkjast (Aas m. fl, TØI rapport 1010/2009). I følgje ei anna kjelde kan ein forstå vegprising som at trafikantar som nyttar seg av eit vegsystem må betale den kostnaden som blir påført samfunnet og andre trafikantar. Omgrepet køprising referer då til ei innsnevring av omgrepet vegprising til å omfatte enkelte periodar i døgnet der det er køar (Foss, 2009). Det viser seg her at ein altså kan finne ulike forståingar av same omgrep. Eg vel i det vidare å sjå køprising og vegprising som synonyme omgrep.

#### ***4.5 Bompengar og køprising- historie og utbreiing***

Bompengane i Bergen vart innført på slutten av 50- talet. Puddefjordsbrua som opna i desember 1956 var blant dei første vegprosjekta i Noreg som vart finansiert gjennom bompengar. 02.01.1986 vart bompengeringen i Bergen opna. Dette var landet sin første bomring og det største bompengeprojektet i Noreg. Bomringen var eit internasjonalt føregangsprosjekt innan bompengeneinnkrevjing. 02.02.04 gjekk bomringen over til ei automatisk driftsløysing, og bomringen i Bergen vart ein av dei første til å innføre Autopass her i landet (bomringenbergen.no). Formålet med bompengane var at ein skulle finansiere infrastruktur til å auke framkoma, det skulle ikkje føre til køreduksjon. På 80/90- tallet var det både i Bergen og Trondheim gratis på kveld/ nattetid og i helgar, noko som eigentleg er ei form for køprising (naf.no).

---

<sup>9</sup> Sjå meir under *lov om bompengeneinnkrevjing* og *lov om køpris* under avsnittet om lovgiving

Venstre var det første partiet i bystyret i Bergen som gjekk inn for ei form for kjøprising. Dette var i 1985, då forslaget om ”frokostringen” vart lansert. Det vil seie at dei som kørte gjennom bompengeringen om morgonen skulle betale meir enn elles (E-post, Julie Andersland, Venstre 08.03.13).

Men det juridiske grunnlaget for kjøprising i Noreg kom først på plass ved ei endring i veglova i 1988/89. Dette opna for at ein kunne differensiere bomavgifta over døgnet. Tidsdifferensiering av satsane i bomringen var samstemt med veglova i den grad det ikkje gjekk utover bompengene. Moglegheit for å tidsdifferensiere bompengane eksisterer også den dag i dag (naf.no). Ein talar om to alternative måtar å innføre og administrere eit system med kjøpris på. Den første er hovudsakleg sett utifrå eit kortare tidsperspektiv. Dette vil vere å tidsdifferensiere bomsatsane i dei bomstasjonane som eksisterer per i dag. Ei slik ordning vil redusere biltrafikken med ca 7 prosent over bomsnittet i rushtida. Det andre alternativet på lengre sikt vil omfatte ei tovegs innkrevjing i retninga til rushtrafikken (inn til sentrum om morgonen og ut av sentrum ettermiddag) og fire strekningar med nye bomstasjonar. Trafikkreduksjonen frå biltrafikk over bomsnitta er rekna til ca 16 prosent ved eit slikt system (Norheim, B. m.fl. 2010: 12- 15).

Kjøprising er per dags dato berre innført i få byar i Noreg og i verda. Her i landet er det berre Kristiansand som har innført kjøprising, det skjedde våren 2012 til tross for at ordførar Arvid Grundekjøn (H) var motstandar av tiltaket (Nerland, 2012). Trondheim innførte på ny tidsdifferensierte bompengar (heimla i veglova, men med same formål som kjøpris) i 2010 (naf.no). Det vart vedteke som ein del av ”miljøpakken” i 2009. Satsane er 20 kr i rushtet mot 10 kr elles (Agderposten 20.07.12).

Av byar i verden er det Stockholm, Gøteborg, Singapore og London som har innført kjøprising (Agderposten 20.07.12 A1). Då London innførte kjøprising i 2003 var dei norske bomringane inspirasjon. (naf.no).

I Stockholm gjekk ordføraren til val på at han ikkje ville innføre kjøprising, men endte med å innføre ei prøveordning som til slutt førte til at dei vedtok eit permanent system (Tellnes, 2012).

Sjølv om kjøprising sitt bidrag til eit betre klima er marginal, har erfaringane frå byar som Stockholm og London vist store forbetringar av den lokale luftkvaliteten i dei områda som er særleg belasta (Norheim, B. m.fl. 2010: 13).

## **4.6 Belønningsmidlar**

Kvart år gir samferdselsministaren belønningsmidlar til dei store byane som forpliktar seg til å iverksetje avgrensande tiltak mot bilbruken. Hovudformålet med avtalen er å få byane til å inngå avtalar som er forpliktande i fire år (Bergens Tidende 21.01.10, BT2). Ordninga vart etablert i 2004 av Bondevik II- regjeringa (Klassekampen 06.07.10 K1).

Dette er ein avtale inngått av Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og samferdselsdepartementet (bergen.kommune.no BK7).

Klimaforliket slår fast at alle byar som vil prøve ut vegprising(køprising), tidsdifferensierte bompengesatsar og andre tiltak som virkar trafikkregulerande, skal prioriterast i tildelinga av belønningsmidlar. Bak dette står alle partia på Stortinget sett vekk i frå Frp (Bergens Tidende 15.11.10 BT3).

## **4.7 Lovgiving**

### **4.7.1 Forureiningsforskrifta**

Med "*Forskrift om lokal luftkvalitet*" er meininga å fremje menneske si trivsel og helse, og verne vegetasjon og økosystem ved at det blir satt minstekrav til luftkvalitet og samstundes passe at desse blir heldt ved lag. Det er kommunen som er forureiningsmyndigheit for lokal luftkvalitet. Dei har ansvar for at krava i forskrifta vert oppfylte ovanfor allmennheita, øvrige myndigheiter og forureinarar.

Forureiningsforskrifta kapittel 7 set grenseverdier for kva som er maksimalt tillatt luftforureining. Den omhandlar kva ansvar, plikter og moglegheiter kommunar og anleggseigarar har. Forskrifta har eksistert i omtrent ti år, men ikkje alle kommunar har iverksatt tilstrekkelege tiltak som tilfredstiller grenseverdiane innan fristane til forskrifta (klif.no).

Med grenseverdi refererer ein til eit fastsett konsentrasjonsnivå i utelufta som skal bli oppnådd innanfor ein gitt tidsfrist (§ 7 -2a.)<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Tabell for grenseverdier ligg som vedlegg (1).

#### **4.7.2 Folkehelselova – tidlegare kommunehelsetjenestelova**

I tillegg til forureiningsforskrifta blir den lokale luftkvaliteten til ei viss grad regulert i helselovgivninga gjennom kommunehelsetjenestelova. Som no forøvrig heiter Folkehelselova og har erstatta den tidlegare kommunehelsetjenestelova frå 01.01.12. Lova inneheld mange moment, men skal mellomanna fremje folk si helse- kommunen skal medverke til at helsemessige hensyn vert ivaretatt av andre myndigheiter og verksemder. Kommunen skal og ha oversikt over helsetilstanden i befolkninga og faktorar og miljøforhold som kan verke inn på denne. Dessutan skal kommunen iverksetje naudsynte tiltak for å møte folkehelseutfordringane i kommunen (klif.no).

#### **4.7.3 Nasjonale mål**

I 1998 vedtok Regjeringa nasjonale mål for luftkvalitet. Desse måla er i stor grad strengare enn forskrifta om lokal luftkvalitet. Nasjonale mål er imidlertid ikkje juridisk bindande (bergen.kommune.no BK8). Dei nasjonale måla er utarbeida etter kor langt det er samfunnsøkonomisk lønnsamt å gå i forhold til reinare luft (bergen.kommune.no BK8).

#### **4.7.4 Vegtrafikklova og veglova**

Vegtrafikklova av 18 juni 1965 er ei rammelov som inneheld avgjersler vedrørende trafikken. Den er lovheimelen for forskrifter om vegtrafikk (snl.no). §7a omhandlar vegprising (synonymt med kjøprising). Den seier mellom anna at samferdselsdepartementet kan avgjere at vegprising skal innførast i eit bestemt område. Likevel skal det berre verte innført ved tilslutning frå eventuelle kommunar eller fylkeskommunar. I særlege tilfeller kan departementet påleggje desse innføring av vegprising. Nettoinntektene skal brukast til transportformål i det gjeldande område, herunder kollektivtransport, trafikksikkerheitstiltak og miljøtiltak. Dessutan skal inntektene fordelast mellom staten og den eventuelle kommune og fylkeskommune (lovdata.no LD2).

Veglova- lov om vegar av 1963 skal regulere planleggjing, vedlikehald, byggjing og drift av offentlege og private vegar. §27 i veglova seier at departementet kan med samtykke frå Stortinget avgjere at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette avgiftsnivået, samt avgjere bruken av avgiftsmidlane (lovdata.no LD3).

#### **4.7.5 Lov om bompengereinnkrevjing**

Veglova §27 opnar som nemt for at det kan krevjast bompengar på dei offentlege vegane. Pr. i dag har alle dei største byane i Noreg bompengereordningar i form av bompengepakkar. Dette er tatt i bruk etter vedtak frå den aktuelle kommunen og fylkeskommunen. Meininga med innkrevjing av bompeng i byområda er finansiering av tiltak på det offentlege vegnettet, samt investeringar i og drift av kollektivtrafikken. Nivået på takstane i bompengeringen og om bruken av midlane til kollektivtrafikken vil avgjere den trafikkavgrensande effekten. Viss ein aukar takstane i eit etablert bompengesystem vil det ligge til rette for at ein ved bruk av bompengar kan få enda større trafikkavvising så sant takstane aukar tilstrekkeleg. Slik sett vil ein kunne bruke bompengesystemet til trafikkreduksjon dersom det etter forholda er naudsynt (regjeringen.no R1). Etter at Regjeringa har lagt fram forslag, har Stortinget vedteke endringar i veglova (stortinget.no S1). Endring av veglova§27, opnar for at byområde med bompengereinnkrevjing kan få moglegheit til å ta i bruk høgare midlertidige bompengetakstar i periodar med høg luftforureining utan eit framlegg for Stortinget. Samferdselsdepartementet skal fastsette dei foreløpige tidsdifferensierte bompengetakstane for det einskilde byområdet i forskrift. Myndigheita i forhold til bruken av takstane ligg hjå kommunen og fylkeskommunen. Dette kan setjast i verk forholdsvis raskt for å få redusert forureininga frå biltrafikken i byområda når det er behov for å ta vare på folk si helse (stortinget.no S2). For å få størst effekt av tiltaket er det forutsatt at det også vert nytta andre verkemiddel i samband med takstauka, som auke i kollektivtrafikktilbodet og varsling av trafikantane (regjeringen.no R1).

Ein må imidlertid ikkje forveksle dette med køpris som vert regulert etter avgjerslene i vegtrafikklova (stortinget.no S3).

#### **4.7.6 Lov om Køprising**

*”Regjeringen har vært opptatt av å gi lokale myndigheter flere virkemidler i sitt arbeid for å utvikle mer effektive og miljøvennlige transportsystemer ved arbeid med forskrift for køprising(...) Regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til å stimulere*

*kommuner og fylkeskommuner til å ta i bruk virkemidler som begrenser personbilbruken og oppmuntrer til bruk av mer miljøvennlige transportformer.”<sup>11</sup>*

25. oktober 2011 fastsette Samferdselsdepartementet forskrift om kjøprising med heimel i vegtrafikklova. Denne forskrifta gir kommunane moglegheit for fastsetjing av differensiert pris for å køyre på enkelte vegar til bestemte tider. Dette vil mellomanna gi større framkome for nærings- og kollektivtrafikk. El- bilar, hydrogenbilar og buss i rute er ikkje betalingspliktige. Inntektene ein får frå kjøprising vil brukast til å byggje ut eit betre kollektivtilbod, og tiltak som rettar seg mot reduksjon av behovet for bilbruk vil prioriterast (lovdata.no LD4).

Ei ordning om kjøprising må basere seg på ein heilheitleg plan med vurdering av behov og målsetjingar. Den skal administrerast av eit aksjeselskap, og ei innføring av kjøprising vil innebære ei reforhandling av dei lokale bompengoordningane (klif.no).

#### **4.8 Andre studiar på feltet**

Eg har kartlagt tre studiar/ masteroppgåver som har studert ulike sider ved luftforureiningsproblematikken. Den nyaste er ei studie av «*Bergen Kommune sin håndtering av den ekstreme luftforurensningen i Bergen vinteren 2009/10.*» Denne studia har eit tidsperspektiv frå 2008 og fram til september 2011. Oppgåva har vektlagt Bergen Kommune si handtering av luftforureiningskrisa som særskilt ramma byen vinteren 2009/10. Men viser også til kva tiltak som eksisterte i forkant og kva tiltak som blei iverksett for å hindre ei eskalering av krisa i 2009/10. Studia har også undersøkt omgivnadene sin betydning for handlingskapasiteten til kommunen. Vidare peiker den på fleirnivåstyring og fokus rundt spesialisering og samordning. Avslutningsvis ser studia på læring og endring hjå sentrale aktørar i etterkant av luftkrisa. Olsen (2012) si studie avdekkar mellom anna kompleksiteten i lovverket. Bergen kommune hadde ansvar for handteringa, men kjente samstundes på mangelen av verkemiddel særleg i forhold til heimelsgrunnlag ved iverksetjing av tiltak. Dette gjaldt særleg i samband med krisa som var i 09/10. Studia ”konkluderer” med at Bergen Kommune hadde visse moglegheiter knytt til vala dei gjorde i forhold til

---

<sup>11</sup> <STM2>St.meld. nr.16 2008-2009, Nasjonal Transportplan 2010-2019

<http://www.regjeringen.no/pages/2162529/PDFS/STM200820090016000DDDPDFS.pdf> henta: 07.05.13

luftforureiningskrisa, men at handlingsrommet også vart avgrensa av etablerte organisatoriske strukturar (Olsen, 2012). Ei anna studie innanfor det same feltet er gjennomført ved Institutt for Samfunnsmedisinske fag ved UIB, og er for øvrig den første i sitt slag i Noreg. Studia samanliknar legekonsultasjonar i periodar med høg versus låg forureining i Bergen sentrum. Resultata av studien indikerer at det kan vere ein samanheng mellom luftforureiningsnivå og luftvegsplagar. Ingen oppsøkte fastlegen med luftvegsinfeksjonar (fastlege i Bergen sentrum) i perioden med lågt forureiningsnivå mot 15 personar i perioden giftlokket låg over Bergen i 2009/2010. Ein understreker imidlertid at talla er små og dette er ei lita undersøking (BT-papiravis, 03.04.12: 6). Det er også skrive ei hovudfagsoppgåve i geografi ved Universitetet i Bergen, som er ein studie om menneske og luftforureining, knytta til menneske si oppfatning av luftforureining og den sine konsekvensar lokalt og globalt. Studia ser på samanhengen mellom kunnskap, haldningar, atferd og forståing i forhold til kvifor personar handlar slik dei gjer når det kjem til luftforureining. Hovudfagsoppgåva viser blant anna at sjølv om mange fryktar faren knytt til forureininga og ynskjer redusert luftforureining, er det liten vilje til å endre atferd. Forfattaren påpeiker at studia viser at det er behov for fleire tiltak for å redusere forureininga frå biltrafikken. Både informasjon og styring i form av tvang og tilrettelegging vil vere naudsynt (Ones, 1993).

#### **4.8 Oppsummering**

Dette kapittelet har skildra konteksten og historikken som kjøprising er ein del av. Kommunen har ei sentral rolle då dei er forureiningsmyndigheit for lokal luftkvalitet. Vidare er lovgivinga som regulerer luftkvaliteten, veg og vegtrafikk viktig i denne samanheng. Bakgrunnen har vist at luftforureining og bompengar ikkje er av nyare dato, men snarare noko som har eksistert i fleire tiår, sjølv om begge sakene har auka i omfang. Biltrafikken er pr i dag den største kjelda til lokal luftforureining. Lovverket har vist at luftkvaliteten er nøye regulert gjennom forskrifter, lover og målsetnader. Det same er vegtrafikken gjennom bruk av bompengar og kjøprising. Bergen står i ei særstilling i samband med bompengeneinnkrevjing, då byen var den første i Noreg som fekk bomring, og det vart innført bompengar så tidleg som i 1950-åra. Medan ei tidsdifferensiering av bompengesatsane ikkje var på plass før slutten av 1980-talet. Forskrift om kjøpris er av nyare dato og er i underkant av to år gammal (25.okt 2011).

Dei neste kapitela skildrar avgjerdsprosessen i samband med kjøprising frå det kom på dagsorden vinteren 2010 og fram til avgjerdstakinga/ane.

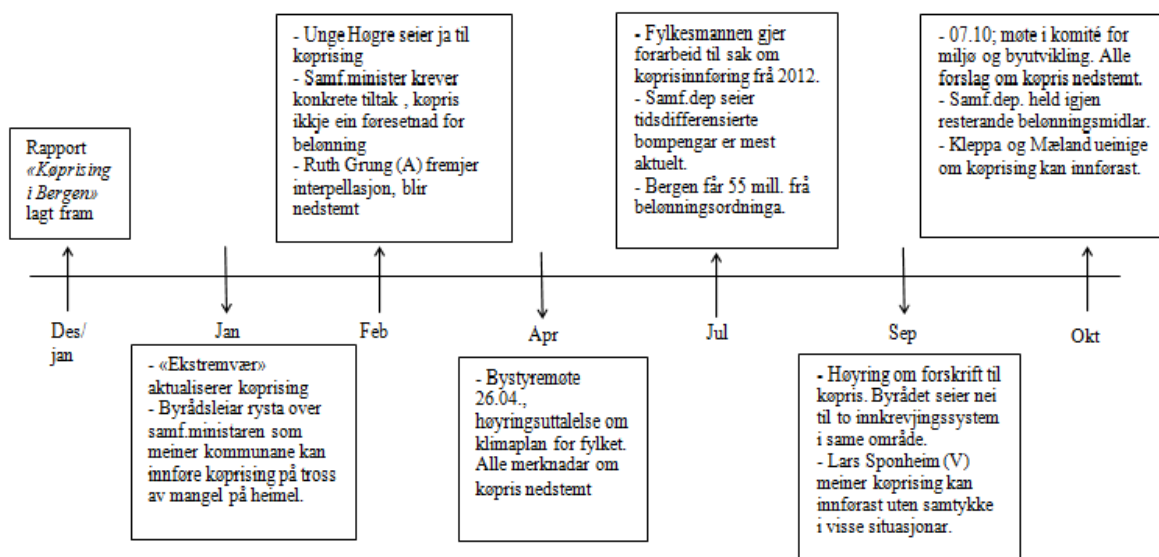
## KAPITTEL 5: KØPRISING PÅ DEN POLITISKE DAGSORDEN

I kontekst-kapittelet vart bakgrunnen og sentrale deler av lovverket knytta til køprising gjort greie for. I kapittel 5-7 vil empirien bli strukturert på bakgrunn av det teoretiske rammeverket som ligg til grunn. Den empiriske framstillinga vil favne om tre kapittel, og bli strukturert med utgangspunkt i dei tre første fasane i politikksirkelen; *agendasetjing*, *politikkformulering* og *avgjerdstaking*, presentert av Howlett m.fl., (2009), der kvar fase vil utgjere eitt kapittel kvar. Desse fasane opnar for ei meir oversiktleg framstilling av ein elles kompleks prosess. Dette kapittelet vil søke å vise til dagsordenaktualiteten til køprising frå vinteren 2010. Dette var som kjent ein periode med kaldt vær, noko som førte med seg høg luftforureining. Dette ”trigga” til debatt rundt restriktive tiltak, særleg for biltrafikken. Køprising var ikkje noko unntak. Før eg presenterer empirien under dei ulike fasane vil eg først vise ei oversikt over ulike sentrale hendingar utleia frå den komande empiriske framstillinga frå alle tre fasane, i form av tre *tidslinjer*.

### 5.1 Oversikt over sentrale hendingar 2010-2013

Figur 3.

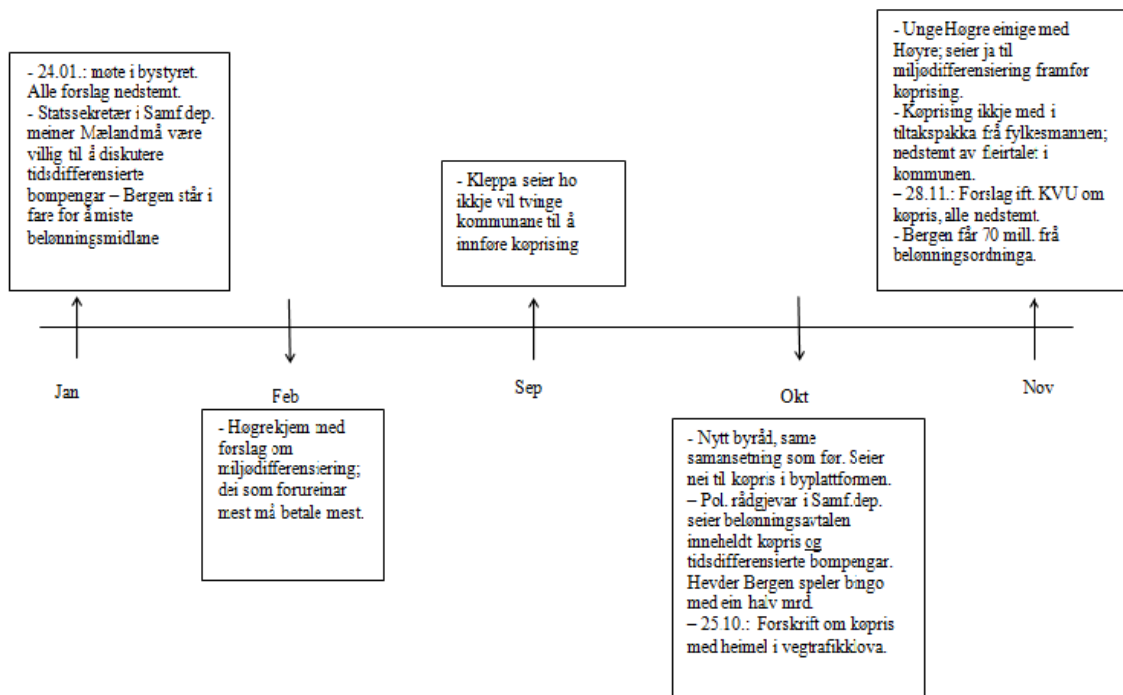
#### Tidslinje køprising – 2010





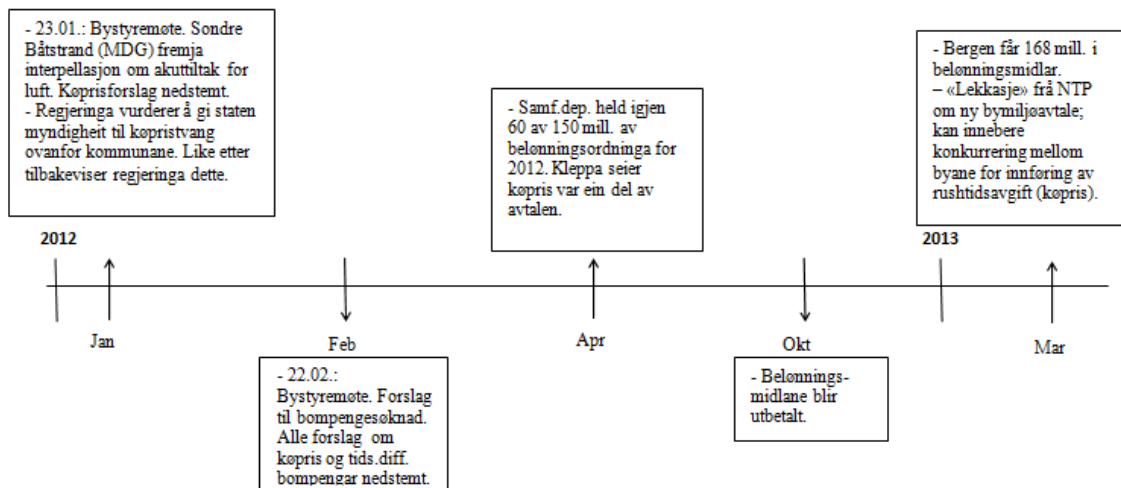
Figur 4.

### Tidslinje 2011



Figur 5.

### Tidslinje 2012 og 2013



## **5.2 Avisartiklar gjenspeglar aktualiteten til køprising frå 2010**

Ved søk i databasen ATEKST- Retriever (ein elektronisk database for ulike papiraviser i Noreg) med søkeordet «*bompenger i Bergen*» får ein over 3000 treff, som går tilbake til 1984. Det vart allereie innført bompengar i Bergen på slutten av 50- tallet, men det var først i 1986 at det kom bomring som omfatta 8 bomstasjonar (bomringenbergen.no).

Ein får 539 treff ved bruk av søkeordet: «*køprising i Bergen*». Den første avisartikkelen som omhandlar køpris er datert 17.04.97. I artikkelen står det at vegprising/ køprising er ei ny form for avgift. Og TØI vurderte det til den gang at det ikkje var trafikkgrunnlag for ei slik avgift i Bergen (Bergens Tidende 17.04.97 BT4). Avgrensar ein same søket frå januar 2010 og fram til og med mars 2013 (som er tidsperspektivet for mi studie) får ein 437 treff. Det seier noko om aktualiteten rundt køprising frå 2010. I januar/februar 2010 var det ekstreme værforhold i Bergen i ein lang periode. Dette førte til at krava som er satt til luftkvalitet ikkje vart tilfredstilt i sentrale deler av byen (Strand mfl. TØI rapport 1091/2010). Dette var ein periode då trafikkreduserande tiltak var svært naudsynt. Denne vinteren aktualiserte tiltaksbehovet, også for tida etter 2010.

## **5.3 "Køprising i Bergensområdet"**

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune tok initiativ til å få gjennomført ei utgreiing om køprising var eit egna transportøkonomisk verkemiddel, som kunne nå målsetnader som effektivitet i transportsystemet, mindre klimagassutslepp og betre miljø. Og det vart lagt fram ein hovudrapport i slutten av 2009- *Køprising i Bergensområdet- hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger* (23.12.09, korrigert 07.01.10) utarbeida av Urbanet Analyse og Norconsult. Konklusjonane av rapporten kan seiast og vere utelukkande positive til køprising som eit egna tiltak i Bergen. Utgreiinga viste mellom anna til at ei slik avgift ville vere både samfunnsøkonomisk lønnsam og at den største effekten ville vere betre framkome i rushtida, samt positive gevinstar i miljøringsamheng. Rapporten ga vidare ulike anbefalingar og forslag til korleis eit eventuelt køprisingssystem i Bergen kunne vorte utforma og administrert (Norheim m. fl., 2010).

I Bergensavisen den andre dagen i 2010 kunne ein lese at NHO (Næringslivets hovudorganisasjon) peikte på bilistane og Bergen sitt behov for å innføre køprising. Det blei

vist til rapporten<sup>12</sup> lagt fram like før jul året før (2009) om moglegheitene for å innføre køprising i Bergen. Faggruppa frå Bergen Kommune, Hordaland Fylkeskommune og Statens Vegvesen konkluderte med at køprising var fullt mogleg å få til i Bergen. Fagfolka meinte at Næringslivet også vil tjene positivt på ei form for køprising i forhold til næringstransporten og dei ansatte sine reiser til og frå arbeid. Den ekstra kostnaden køprising ville medført ville samstundes vorte vegd opp av tidsbesparinga. Stortingspolitikar frå Hordaland Øyvind Halleraker (Høgre) meinte at NHO berre ville ha vegen i Bergen fri til fordel for seg sjølv og eigne varer, og at ein måtte tenke på vanlege folk også. Regiondirektør frå NHO Tom Knudsen svarte med og påpeike at dette slett ikkje berre var for eigeninteressa til næringslivet, men at dette var ein av dei beste løysingane på dei trafikkproblema som eksisterte (Bergens Avisen 02.01.10, BA1).

Heller ikkje Ruth Grung frå Arbeiderpartiet i Bergen var overbevist over byrådet i forhold til den ekstreme luftsituasjonen dei første vekene i januar 2010 og gav klart uttrykk for at ho kom til å framsette ein interpellasjon<sup>13</sup> på det førstkommande bystyremøtet, der ho ville be bystyret ta stilling til spørsmålet om køprising. Grung meinte det hadde vore tyst frå byrådet angående rapporten frå juletider 2009. Politisk rådgjevar i Samferdselsdepartementet Sigrid Brattebø Handegard (SP) presiserte at Bergen sjølv avgjorde kva verkemidlar som skulle brukast, men viste til køprising saman med redusering av parkering i sentrum og auka kollektivtrafikk av tiltak som vil gi effekt, og at det difor var naturleg at slike tiltak vart teke med til vurdering. Dåverande byråd for klima, miljø og byutvikling Lisbeth Iversen (Krf) ga uttrykk for at kravet frå Grung angående køprising fall på si eiga urimlegheit og viste mellom anna til manglande forskrift for køprising (Bergens Tidende 21.01.10, BT2). I bystyremøtet den 22.02.10 nekta imidlertid Høgre, Krf og Frp bystyret å stemme over interpellasjonen til Ruth Grung frå AP om køprising som miljøtiltak prinsipp. Grung var klar på at Høgre måtte vere med om det skulle bli noko av dette i Bergen. Terje Ohnstad meinte nektinga om denne prinsippavgjersla ville føre til at rushtidsavgift kom til å bli diskutert langt vidare inn i 2012 og 2013, og sa at då vart det ikkje innføring i 2015. Han tykte det var spesielt at NHO var meir miljøvennlege enn Bergen sitt byråd. Lisbeth Iversen uttalte på vegne av ein sjuk byrådsleiar, og seg sjølv, at dei såg på køprising som ei sak fortsatt under handsaming.

---

<sup>12</sup> Det er dessverre ikkje oppgitt i avisartikkelen kva rapport dei omtalar, men etter søk og den informasjonen eg kan leggje til grunn vil eg med rimleg sikkerheit anta at det er rapporten ”Køprising i Bergensområdet” (omtalt i avsnittet ovanfor) dei refererer til.

<sup>13</sup> Sjå heile interpellasjonen under *prinsippvedtak om køprising* (Bystyremøte 22.02.10)

Argumentet frå Høgre og Krf var at ein ikkje kunne sjå på avgifta isolert sett, men i samband med andre tiltak. Dag Skansen (H) presiserte at Høgre ikkje var prinsipiell motstandar av avgifta, men at den kunne vere eit styringstiltak i samferdselsplanen. Men ikkje eit einskild vedtak. Utifrå dette var ikkje køprisingsavgifta aktuell før i 2025 eller i 2040 og viste til at Kleppa ikkje hadde bevilga nokon økonomiske midlar til bybanebyggjing då ho var i byen veka før (Bergensavisen 23.02.10 BA2). Dette er fordi Høgre har vore klare på at dei meiner eit tilfredstillande kollektivtilbod er heilt avgjerande før ei eventuell innføring av køprising kan finne stad.

#### ***5.4 Snakkar varmt om køpris***

Rolf Enger frå aksjonsgruppa Ren Luft Danmarks plass debbaterte i eit innlegg i Bergens Tidende den 08.01.10 at samferdsel og miljø-politikken i Bergen lenge hadde gått i favør av hundre bilar med ein person i kvar bil til fordel for to bussar med femti. Og at Bergen hadde ei bakstreversk satsing på privatbilisme. Han meinte ein ville sjå tilbake på åra rundt 2010 og gremmast over dette. Han sin klare oppfordring var å gi opp Arnatunnelen og innføre køprising (Bergens Tidende 08.01.10, BT5).

Omtrent på same tid gjekk dåverande samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (SP) ut med at departementet kom til å komme opp med fleire tiltak som kommunane kunne gjere nytte av i kampen mot luftureininga. Her vart mellom anna køprising nemt som eit forslag til tiltak. Ho viste til at den ekstreme situasjonen med kaldt/klart vær og høg luftforureining som hadde vore i Bergen denne månaden i 2010 hadde aktualisert behovet for tiltak. Ho lova at forslaga ville ligge føre innan kort tid og at det ville vere kommunane som avgjorde sjølve kva tiltak dei ville nytte seg av (NTB 16.01.10, NTB2).

Etter fleire veker med sterk luftureining uttalte Jan Usterud Hanssen, trafikkforskar ved TØI (Transportøkonomisk Institutt) viktigheita ved å auke kostnadene for bilkøyring viss ein ynskte ein nedgang i biltrafikken. Han viste til studiar frå utlandet der køprising og høge bompengavgifter hadde vore effektive verkemiddel, og meinte at norske politikarar hadde til no vore for feige til å nytte seg av slike radikale verkemiddel. Trafikkforskaren presiserte også at byrådet i Bergen hadde vist handlekraft i forhold til forureiningssituasjonen, men at varige tiltak var avgjerande for at ein ikkje skulle oppleve liknande situasjonar igjen (Bergens Tidende 19.01.10, BT6).

## 5.5 Byrådet: Nei til køprising!

I mars evaluerte den politiske leiinga i Bergen kommune saman med regjeringa erfaringane dei hadde etter den ekstreme luftsituasjonen denne vinteren. Byrådsleiar Monica Mæland var klar på at dei skulle gå igjennom både kortsiktige og langsiktige tiltak for og betre lufta, men stod fortsatt ved sitt standpunkt i forhold til køprising som ein usosial skatt, noko byrådet ikkje var interessert i å gjennomføre (Bergens Tidende 09.03.10 BT7).

(I byrådsplattformen til Høgre, Krf og Frp frå 2011 har dei mellom anna sagt eksplisitt at dei ikkje vil innføre køprising eller rushtidsdifferensiering (Bergens Tidende 12.11.11 BT8).

*”Byrådet vil fremme en sak hvor miljødifferensiering av bompengene utredes, der det vil legges til grunn at bompengene totalt sett ikke skal økes og at midlene skal tilfalle bompengeprojektene. Byrådet vil ikke innføre køpris eller tidsdifferensierte bomper.”<sup>14)</sup>*

## 5.6 Oppsummering

Dette kapittelet har skildra dagsordenfasen i denne avgjerdsprosessen. Innleiingsvis har dei sentrale hendingane frå alle tre fasane vorte presentert i form av tre tidslinjer i kronologisk rekkjefølgje, dette for å skape eit heilheitsinntrykk av viktige moment gjennom heile prosessen. Denne fasen har vist at køprising viser seg særleg aktuelt frå vinteren 2009/2010, noko som ikkje er unaturleg då dette var ei tid med mykje kaldt vær som resulterte i ei ekstrem luftforureining. Denne vinteren etterspurde ulike trafikkregulerande tiltak. Og antalet avisartiklar gjenspeglar aktualiteten til køprising frå denne perioden. Resultata i rapporten *”køprising i Bergensområdet”* frå Urbanet Analyse og Norconsult talte for eit tiltak om køprising i Bergen. Vidare var dette eit tidspunkt der ulike aktørar frå ulike organisasjonar og grupperingar gjekk ut og etterlyste køprising og tidsdifferensierte bompengar. Samferdselsdepartementet ga også uttrykk for at kommunane no skulle få gjere bruk av fleire verkemidlar, deriblant køprising. Men byrådet var ikkje særleg interessert i køprisinga, noko dei seinare presiserte i byrådsplattforma, den var dog i frå hausten 2011.

Neste kapittel vil skildre politikkformuleringa i samband med tiltaket.

---

<sup>14</sup><BK9> Bergen kommune- *Politisk grunnlag for videreføring av Bergensbyrådet*  
[https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00117/Politisk\\_plattform\\_117124a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00117/Politisk_plattform_117124a.pdf) henta: 02.05.13

## **KAPITTEL 6: POLITIKKFORMULERING**

Dette kapitlet vil ta utgangspunkt i politikkformuleringsfasen. Denne delen av prosessen vil naturleg nok favne inn fleire element og dermed utgjere ein større del enn agendasetjingsfasen. Paradokset i diskusjonen er at meiningane strider i ulike retningar. Fagmiljøet på den eine sida som anbefalar køprising, opposisjonspartia og det nasjonale styringsnivå som også er særleg positive til tiltaket, medan byrådet/den politiske leiingameiner hardnakka meiner andre alternativ eignar seg betre. Empirien i det vidare vil søke å få fram debatten, kompleksiteten og usemja rundt dette spesifikke tiltaket. Eg vil i denne fasen særleg leggje vekt på den diskusjonen som har funne stad utanfor sjølve avgjerdsforuma.

## 6.1 Parti i byråd og bystyre- Haldning til køpris

Tabellen under vil gi lesar ein oversikt over korleis dei ulike politiske partia i Bergen kommune, både byråd og bystyre står i forhold til spørsmålet om køprising. Dette kan fungere som eit nyttig utgangspunkt for forståinga av den vidare empiriske framstillinga.

Tabell 6

Parti	For køpris	Mot køpris	Kommentar
Høgre		X	Nei til køpris. I februar 2010 vedtok dei å gå i mot køprising med marginalt fleirtal.
Framstegspartiet		X	Nei til alle typar køpris. Er også i utgangspunktet motstandar av bompengar.
Kristleg Folkeparti	X	X	Verken for eller i mot. Forhandla seg fram. Bergen Krf har ikkje køprising i sitt program. Den politiske plattformen seier dei vil satse på miljødifferensiering. (Men fylkestingsgruppa har støtta prinsippvedtak om køpris).
Venstre	X		Vedtok i 2010 at køprising bør innførast så fort som råd er.
Arbeiderpartiet	X		Ynskjer køpris i rushtida. Må sjåast i samanheng med utbygging av bybana og eit betre kollektivtilbod.
Sosialistisk Venstreparti	X		Vil ha køprising kombinert med andre tiltak, til dømes kollektivfelt og betre kollektivtilbod.
Senterpartiet	X		Ynskjer køprising. Men det forutsett eit tilstrekkeleg utbygd kollektivtilbod.
Miljøpartiet De Grønne	X		Ser køprising som eit sentralt tiltak, saman med eit betre kollektivtilbod, sykkelvegar osv.
Byluftlisten (lokal valliste)	X		Har programfesta tidsdifferensiering av bompengane. Mellom anna fordi dei ynskjer høgre produktivitet i kollektivtrafikken og mindre kø gir mindre forureining.
Rødt	X		Er open for køprising, men er klar på at kollektivtilbodet må først bli billigare og betre.

Kjelder: Informantar (Krf, Byluftlisten, Miljøpartiet De Grønne), Bergens Tidende 20.01.10 BT9, Bergens Tidende 25.10.10 BT10.

Tabellen viser dei ti partia som er representert i bystyret i Bergen. (Merk at Byluftlisten ikkje er eit parti, men ei lokal valliste.) Dei tre øverste partia (Høgre, Frp og Krf) er også byrådsparti. Frp er rein motstandar. Høgre er også i utgangspunktet motstandarar, men partiet

har vist seg å vere ”splitta” om spørsmålet innad (På årsmøtet i februar 2010 var det eit knapt fleirtal i mot køprising)<sup>15</sup>. Krf står i ein slags mellomposisjon, men har ikkje programfesta det pr i dag. Dei øvrige partia er positive til køprising. Dei fleste ynskjer det i samanheng med eit utbetra kollektivtilbod.

I januar 2010 oppstod det imidlertid full forvirring om korleis SV i Bergen eigentleg stod i debatten rundt køprising. I følgje Bergens Tidende hadde SV og politikar Oddny Miljeteig gjort heilomvending i forhold til at dei tidlegare var forkjemparar for køprising. Det gjekk fram at dei plutselig hadde endra syn og var i mot køprising i den forståing at det kunne gi ei sosial skeivheit, der dei rike kunne betale seg igjennom køen. Det vart også nemt at eit tilfredstillande godt kollektivtilbod var avgjerande før ein kunne innføre ei slik ekstra avgift (Bergens Tidende 17.01.10, BT11). Nokre dagar seinare kunne Bergens Tidende avblåse denne forvirringa som hadde oppstått. SV si bystyregruppe i Bergen gjekk ut og sa at Bergens Tidende hadde gitt feilinformasjon til innbyggjarane om deira haldning til køprising. Og viste til valkampen i 2007 der SV var det einaste partiet som uttrykte at køprising var eit naudsynt verkemiddel for å få bukt med klimaendringane. Dette stod dei altså ved fortsatt. Misoppfatninga kunne muligens bunne ut i at SV hadde forsøkt å reflektere rundt kva køprising ein ynskte, altså at dette måtte utførast på ein måte som gav den største effekten av tiltaket. Den beste effekten ville i følgje dei vere å kombinere køprising med andre tiltak som til dømes redusere parkeringsplassar i sentrum, ein auke i busskapasiteten og auka framkome for kollektivtransporten (Bergens Tidende 20.01.10, BT9).

## ***6.2 Strid mellom lokale og nasjonale myndigheiter***

I januar 2010 under den ekstreme luftureiningsperioden oppstod det ei form for usikkerheit rundt Bergen Kommune sin moglegheit til å innføre køprising for å redusere bilkøane. Og Monica Mæland uttalte i ein pressemelding at dei var rysta over dåverande samferdselsminister Kleppa sin påstand om at kommunen kunne vedta køprising som eit tiltak. Kommunen peikte den gang på at dei trengte auka moglegheit til og iverksetje slike tiltak, noko dei på det tidspunktet ikkje hadde (NTB 16.01.10).

I byrjinga av juni 2010 gjekk Stortinget ut og sa at viss ikkje Bergen nytta seg av sterke tiltak for å dempe trafikken, ville eit raud-grønt fleirtal nekte dei ei bybane frå Lagunen til Flesland

---

<sup>15</sup> Jamfør avsnitt 6.3 *Unge Høgre usamd med moderpartiet*.



(Bergens Tidende 04.06.10 BT12). Magne Rommetveit frå Ap, saksordførar for Bergen sin bompengesøknad i Stortinget uttalte:

*”De må pinadø gjøre hjemmeleksen i Bergen.”<sup>16</sup>*

Vidare kunne han og regjeringspartia love meir bybane dersom Bergen og Hordaland innførte bilavgrensande tiltak som kjøprising. Han ville også understreke at det var bra at Bergen bygde bybane, og at det var bra ting på gang. Mellom anna Bergensprogrammet<sup>17</sup> var veldig bra. Mæland på si side meinte dette var som å påtvinge bergensarane ei avgift, til tross for at dei faktisk tok ansvar og hadde innført tiltak som var trafikkavgrensande, som bybane (Bergens Tidende 04.06.10 BT12).

I juli gjekk Samferdselsdepartementet ut og sa at det ikkje var så aktuelt med eit reint kjøprisingssystem som kom på toppen av bompengesatsane allikevel. Det var meir fornuftig for Bergen å tidsdifferensiere bompengesatsane, slik at det vart dyrare i rushtida, men billigare ellers (Bergensavisen 21.07.10 BA3). Byråd for samferdsel i Bergen, Øistein Christoffersen (Frp) meinte dette var som å leike med orda:

*”Du kan kalle det tidsdifferensiering eller kjøprising. Det blir akkurat det samme, og det er like uaktuelt begge deler.”<sup>18</sup>*

Dette var noko anna enn kollegaen i byrådet Lisbeth Iversen (Krf) hadde uttrykt til Bergensavisen tidlegare. Ho opna for at ein kunne diskutere løysingar som også innebar tidsdifferensiering av bomsatsane. Christoffersen tykte dei ulike løysingane for kjøprising var udemokratiske og at dei ville øydeleggje for bompengane som ein trengte til finansiering av mellom anna veg (Bergensavisen 21.07.10 BA3). Han var heller ikkje imponert over belønningmidlane staten hadde lova ved ei innføring av kjøprising:

*”De skjønnsmidlene er bare et piss i havet. De vil ikke dekke noe som helst i videreutbyggingen av Bergensprogrammet.”<sup>19</sup>*

---

<sup>16</sup> <BT12>Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”kjøprising i Bergen” *Ikke mer bane uten kjøprising* 04.06.10.

<sup>17</sup> *Bergensprogrammet* for transport, byutvikling og miljø er vedteke i Stortinget. Frå 2002 til 2025 skal det gå 12,7 milliardar kroner til samferdselsprosjekt i Bergen. Programmet inneber mellom anna kollektivtiltak, gang- og sykkelveg, miljøprosjekt og nye vegprosjekt i Bergen (bergensprogrammet.no).

<sup>18</sup> <BA3> Bergensavisen papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”kjøprising i Bergen” *Frp setter på håndbrekket* 21.07.10.

<sup>19</sup> <BA3> Bergensavisen papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”kjøprising i Bergen” *Frp setter på håndbrekket* 21.07.10.

Under ein debatt i Bergensavisen nokre dagar seinare vart Kleppa kritisert for feilinformasjon angående køprisinga i Bergen. Det vart påstått at ho dreiv politisk spel eller rett og slett ikkje visste kva ho heldt på med. Og at ho heldt politikarane i Bergen for narr når ho oppfordra til køprising, noko dei ikkje kunne innføre fordi dei allereie hadde bompengar (Bergensavisen 23.07.10 BA4).

I oktober 2010 kunne ein igjen lese om usemja mellom Mæland og Samferdselsminister Kleppa angående forslaget til forskrift om køpris. Kleppa meinte byrådet kompliserte saken når dei sa at det ikkje var heimel for Bergen til å innføre køprising med ein allereie eksisterande bomring. I forskrifta stod det at før ein kunne ta i bruk køprising måtte bompengeringane avviklast eller reforhandlast. Dette meinte Mæland at ikkje gjorde det mogleg for Bergen å innføre køpris fordi då forsvann inntektene til utbygging av bybana og Ringveg Vest. Kleppa tok til seg at forskrifta måtte jobbast meir med. Men at det var fullt mogleg å endre satsane i bomringen slik at dei vart tidsdifferensierte. Slik Mæland oppfatta forskrifta var ikkje dette mogleg, og ho ville gjerne få dette skriftleg frå samferdselsministaren (Bergens Tidende 25.10.10 BT13).

### ***6.3 Unge Høgre usamd med moderpartiet***

I februar 2010 hadde Peter Christian Frølich berre vore leiar i Bergen Unge Høgre ei lita stund før han favoriserte køprising til fordel for par- og oddetalskøyning. Han gjekk dermed i mot moderpartiet Høgre i byrådet som er motstandarar av køprising. Fylkespolitikar Eivind Nævdal –Bolstad (H) var samd med Frølich og kritiserte særleg par- og oddetalskøyninga, han meinte at og la ei form for loddtrekning ta over for marknadskreftene, var ikkje bra i det heile. Frølich påpeikte at køprising derimot var i tråd med desse kreftene. Frølich peikte vidare på at det var viktig at ein tenkte litt nytt og innførte køprising slik at ein slapp køproblem og utslepp. Men var bevisst på at mange i Høgre var i mot og ville halde på lojaliteten. Men han hadde likevel eit håp om tilslutning til tiltaket på Høgre sitt årsmøte same månad. Monica Mæland er som kjent ikkje tilhengjar av køprising og har argumentert for at dei har ideologiske betenkningar i forhold til å avgrense moglegheita for folk til å nytte bilen i det daglege (Bergens Tidende 05.02.10 BT14).

To dagar seinare gjekk Vibeke Nenseth forskningsleiar ved TØI (Transportøkonomisk Institutt) ut i Bergens Tidende og meinte at folk tålte at ein satte inn fleire bilrestriktive tiltak.

Vidare sa ho at Monica Mæland ikkje hadde politisk mot til å innføre kjøprising, slik som derimot Unge Høgre hadde gått inn for. Monica Mæland tilbakeviste påstanden frå Nenseth ved å vise til at det ikkje var mangel på politisk vilje og mot, men at dette handla meir om ideologi. Ho presiserte at ho ikkje trudde på kjøprising som eit tiltak, og at ho syntes Bergensarane betalte nok avgifter. I følgje Mæland var det ei årsak til at det ikkje var forskarar, men politikarar som styrte. Nettopp fordi dei skulle finne tiltak som var treffande og hadde verknad. Mæland meinte mellom anna at kjøprising ikkje vil føre til reduksjon i biltrafikken, men berre fordele den. Ho var lettare overraska over at Nenseth ikkje hadde nemt den spesielle vær-situasjonen som ein ikkje hadde sett liknande til på femti år. Denne ekstreme luft-situasjonen kunne koplast til været og ikkje biltrafikken i følgje byrådsleiaren. Ein må også nemne at under denne situasjonen innførte kommunen blant anna restriksjonar på parkering i sentrum og tomgangskøyring vart bøtelagt, i tillegg var det gratis ekspressbussar frå Lagunen og Åsane (Bergens Tidende 08.02.10 BT15).

20. februar 2010 avholdt Bergen Høgre årsmøte. Der var det to forslag i tilknytning til spørsmålet om kjøprising. Det eine forslaget var det som Peter Christian Frølich frå Unge Høgre presenterte tidlegare, at kjøprising burde innførast for å løyse luftproblematikken. Det andre var frå Høgre om at kjøprising ikkje var løysinga i forhold til lufta. På førehand hadde Frølich sterk tru på at forslaget til han og Unge Høgre ville nå fram (Bergens Tidende 20.02.10 BT16). Frølich hadde klar tale i ein kronikk i Bergens Tidende samme dag der han mellom anna uttalte:

*”Om kjøprising skulle vise seg å medføre den sult, elendighet og nød for byens barnefamilier som enkelte politikere synes overbevist om, skal vi være de første til å trekke forslaget tilbake. Inntil videre velger Unge Høyre å heller tro på ekspertene, på næringslivet, og på tilbakemeldingene fra verden rundt oss: Kjøprising vil tjene oss alle.”<sup>20</sup>*

Me kunne lese i både Bergensavisen og Bergens Tidende dagen etter årsmøtet at Unge Høgre sitt forslag om å innføre kjøprising i Bergen hadde blitt stemt ned med 47 mot 52 stemmer. På møtet hadde det møtt opp ”uvanleg” mange i forhold til kva det pleide og vere på årsmøtene til Høgre (Bergensavisen 21.02.10 BA5). Monica Mæland tykte det var så spennande og ikkje minst jevn avstemming at sjølv om ho egentleg måtte gå, så torde ho rett og slett ikkje røre

---

<sup>20</sup> <BT18>Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”kjøprising i Bergen” *Alle vil tjene på kjøprising* 20.02.10 .

seg (Bergens Tidende 21.02.10 BT17). Byrådsleiaren var ikkje særleg positiv til forslaget og meinte det var viktig å sette foten ned viss Unge Høgre skulle begynne å inkorporere avgiftspolitikken til Arbeiderpartiet (Bergensavisen 21.02.10 BA5). Mæland vart ein smule overraska då Henning Warloe, tidlegare byrådskollega av ho sjølv inntok talarstolen og ga uttrykk for si støtte til Unge Høgre:

*”Det er mange skap man kan komme ut av. Kjøpris-skapet er ett av dem.”<sup>21</sup>*

Frølich meinte kanskje at ein av årsakene til at mange ikkje var overbevist kunne rettast mot at forslaget om kjøpris ikkje var detaljert nok på dette tidspunktet, men presiserte samstundes at ein ikkje kunne leggje fram offentlege utgreiingar på fleire tusen sider kvar gong ei avgjerd skulle takast (Bergensavisen 21.02.10 BA5).

I samme debatten kritiserte kjøprismotstandarane også Bergens Tidende for deira dekning av kjøprising. Dag Håkon Myrdal meinte Bergens Tidende hadde utsett dei for kampanjejournalistikk i forhold til kjøprisingssaken. Og Dag Skansen (H) peikte på at befolkninga i Bergen kunne vere påverka av markedsføringa av kjøprising som Bergens Tidende hadde stått for. Han meinte også at journalistane inntok rolla til dei folkevalde (Bergens Tidende 21.02.10 BT17).

Unge Høgre gjekk altså i mot sitt moderparti og gjekk inn for at kjøprising burde innførast i Bergen ved årsmøtet i februar 2010. Der tapte dei med eit knapt mindretall. Men då dei i november 2011 skulle avgjere kva trafikkreduserande tiltak Bergen burde nytte seg av, ville dei stemme i mot kjøprising om det var naudsynt. Meininga var fortsatt den same, men presiserte at dei ville følgje partiet sitt. Kompromisset som Høgre og byrådet hadde blitt einige om var tiltak om miljødifferensiering, der dei som forureinar mest betaler mest. Dette tiltaket var på dette tidspunktet med i byrådet si politiske plattform og skulle utgreiast. Med sju stemmer frå Unge Høgre, stemmene til Byluftlisten, Miljøpartiet De Grønne, SV, Sp og Ap kunne det vore tilstrekkeleg for eit fleirtal i bystyret for kjøprising (Bergens Tidende 27.11.11 BT19). Hadde Krf gjort som partifellane i fylket ville det også vore fleirtal for kjøprising i Bergen (Bergens Tidende 10.12.11 BT20).

---

<sup>21</sup> <BT17>Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”kjøprising i Bergen” *Slapp med skrekken* 21.02.10.

## **6.4 Belønningsmidlane frå staten- Tvingar fram køpris debatten**

I februar 2010 deltok den dåverande samferdselsministaren Magnhild Meltveit Kleppa (SP) på ein konferanse i Bergen Næringsråd sin regi. Eit særleg tema for konferansen var motstanden mot køprising frå byrådet i Bergen. Kleppa sa mellom anna at køprising ikkje nødvendigvis var ein forutsetnad for at Bergen skulle få dei velkjente belønningsmidlane frå staten, men at Bergen ikkje hadde vore særleg konkrete i forhold til kva tiltak dei ville nytte seg av for å få til ein reduksjon i biltrafikken. Regjeringspartia er positive til ei ekstra avgift i rushtida, og Stortinget sett vekk i frå Frp har lagt vekt på at krava til å få belønningsmidlane må bli strengare. Kleppa sa at det var også ein moglegheit for at Bergen kunne få midlar for eitt år om gongen i staden for fire år slik som i utgangspunktet er meininga. I 2009 fekk Bergen berre for eitt år, medan Trondheim og Kristiansand fekk for fire år. Lisbeth Iversen sin kommentar til dette var følgande:

*”Vi har hatt bompenger siden 1986. Bompengene Trondheim skal innføre er billigere enn en bussbillett. For dette har de fått fire år med belønningsmidler.”<sup>22</sup>*

Av tiltaka Bergen og Hordaland hadde fått inn i søknaden var kollektivfelt, færre parkeringsplassar i sentrum, meir innfartsparkering i bydelssentra, meir kollektivtransport og meir sykkelveggar. I debatten med Kleppa uttalte Monica Mæland blant anna at ho tykte det var fascinerande med den debatten som eksisterte rundt ”religionen” køprising (Bergens Tidende 18.02.10 BT21).

Allereie i juli 2010 gjorde Fylkesrådmann Paul M. Nilsen forarbeid til mellom anna ei sak om å innføre køprising i Bergen frå 2012. Der han rekna med fleirtal blant fylkespolitikarane. Krf på fylkesnivå var meir positive til køprising enn kommunepartiet (Bergens Tidende 05.06.10 BT22). Dette var eit forsøk på å få belønningsmidlane frå staten, som igjen kunne gå til kollektivtrafikk og meir bybane. Men for at dette forslaget skulle komme igjennom, måtte også saka til vurdering hjå Bergenspolitikarane (Bergensavisen 06.06.10 BA6). Byråd Lisbeth Iversen (Krf) var meir i tvil til forslaget:

*”Hvis vi skal finansiere et bybanenett med bompenger og køprising, kommer vi ikke forbi Flesland. Det er det ikke inntektsgrunnlag til. Staten er nødt til å ta dette innover seg, og i større grad bli med å betale bybanestrukturen.”<sup>23</sup>*

---

<sup>22</sup><BT21> Bergens Tidende papiravis i Atekst Retrivers- søkeord: ”køprising i Bergen” *Må belite seg på belønning* 18.02.10

Trygve Birkeland, gruppeleiar for Krf i bystyret sa den gang at dei ville avklare internt kva stilling dei skulle ta til saka. Fordi Krf i sitt program for den aktuelle perioden hadde sagt at dei ville vurdere rushtidsdifferensiering (Bergensavisen 06.06.10 BA6).

Då Bergen sommaren 2010 hadde fått bybane delte Kleppa ut 55 millionar kroner frå belønningsordninga til byen. Ein kunne då lese i avisa Klassekampen at det var moglegheit for at Bergen kunne bli vinnar i forhold til ein fireårig belønningsavtale. Dette på bakgrunn av at Hordaland fylkeskommune hadde gjort vedtak på at dei ville innføre køprising når det var heimel for det (Klassekampen 06.07.10 K1). Som nemt var dei avhengig av at også kommunen ga si tilslutning til tiltaket. På dette tidspunktet var ikkje det avgjort frå deira side.

Seinare i 2010 heldt departementet tilbake resten av belønningsmidlane for Bergen. Både Monica Mæland (H) og Lisbeth Iversen (Krf) reagerte sterkt på dette og meinte regjeringa straffa Bergen for manglande innføring av køprising, og at det nærmast var politisk motivert. Samferdselspolitisk talsmann i Høgre, Øyvind Halleraker viste til at det var ingen krav om køprising i belønningsordninga, målet var berre å avgrense privatbilismen. Han meinte i sin tur at det var embetsverket som burde hatt myndigheita til å dele ut midlane. Stortingsrepresentant Kjersti Toppe (Sp) meinte derimot at byrådet hadde seg sjølv å takke for at dei ikkje fekk desse midlane, fordi dei var tafatte. I følgje ho var det inga raud- grøn straff. Dette hadde Høgre og Krf gått inn for nasjonalt, så det var kun opp til Bergen. Ho fekk støtte i dette også frå Ruth Grung (Ap) og Nils Olav Nøss (Ap). Grung viste til at Bergen på dette tidspunktet hadde moglegheit til å innføre køprising i form av tidsdifferensierte bompengar (Bergens Tidende 04.10.10 BT23).

I byrjinga av 2011 hevda statsekretær i samferdselsdepartementet Sigrid Brattabø Handegard at Monica Mæland hadde vore lite villig til å diskutere tidsdifferensierte bompengar, noko som var mogleg å innføre før forskrifta om køpris var på plass, og viste til at viss ikkje byrådet viste vilje stod dei i fare for å miste belønningsmidlane. Då regjeringa egentleg ville få i stand ein fireårig avtale med byen. Mæland på si side meinte dette var utpressing, berre fordi regjeringa ynskte ei slik avgift, så var det feil å truge med at dette skulle gå utover belønningsmidlane. Ho meinte dette var å ta i frå byen det kommunale sjølvstyret. Dei burde heller tenke positivt på at Bergen bygde bybane. Ho meinte og at det ikkje var eit kriterium og innføre meir avgifter på bilistane for å få desse midlane (Bergens Tidende 26.01.11 BT24).

---

<sup>23</sup> <BA6>Bergensavisen papiravis i Atekst Retriever- søkeord: "køprising i Bergen" *Baner vei* 06.06.10.

Høsten 2011 la Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) og Erik Solheim (SV) ei rekkje tiltak som kunne redusere luftforureininga i byane i Norge. Der presenterte Kleppa tre viktige argument som talte for køprising; betre byluft, betre helse og større framkome. Ho viste også til Trondheim som har innført tidsdifferensierte bompengar, og råda dei andre byane til å sjå dit som døme. Ho påpeika at dei ikkje ville tvinge kommunane til å innføre køprising, men restriktive tiltak mot trafikken var i bytte mot statlege belønningssmidlar (Aftenposten 24.09.11 A1).

Ca ein månad seinare uttalte imidlertid den politiske rådgjevaren i samferdselsdepartementet følgjande i Bergens Tidende:

*”Vi har inngått en avtale. Den avtalen inneholdt køprising og tidsdifferensierte bompenger. Blir ikke avtalen fulgt opp, så blir overføringene kuttet eller redusert... Så langt må vi forholde oss til at byrådet i Bergen vil spille bingo med over en halv milliard kroner i potten.”<sup>24</sup>*

I 2011 fekk Bergen 70 millionar (bergen.kommune.no BK10). Eit halvår seinare (i byrjinga av 2012) gjekk regjeringa ut og sa at dei vurderte å gi staten myndigheit til å tvinge kommunane til å innføre køpris. Dette ville vere eit av tiltaka i den då komande klimameldinga. Eit slikt forslag ville framstå som kontroversielt både i regjeringa, departementa og ikkje minst i kommunane (Dagbladet 24.01.12 DB1). Like etter gjekk dei raud- grøne i regjeringa ut og tilbakeviste at dei ville tvinge kommunane til køpris.

Fylkesutvalet gjekk som kjent inn for å innføre tidsdifferensierte bompengar på prinsipielt grunnlag i Bergen frå 01.01.12. Men tiltaket var ikkje med då fylkesrådmannen la fram tiltakspakken for betre byluft i november 2011. Dette på bakgrunn av at det politiske fleirtalet i Bergen ikkje ynskte ei køprisordning (Bergens Tidende 16.11.11 BT25). Alf Helge Greaker (V), nestleiar i samferdselsutvalet i fylkeskommunen stilte spørsmål rundt betydninga av avgjerslene i fylkestinget, når byrådet var i mot køprising (Bergensavisen 22.11.11 BA7).

I perioden 2011 til 2014 skal det utbetalast 550 millionar kroner i belønningssmidlar frå staten. Dette er kommunane lova viss dei får redusert trafikken inn mot sentrum med fem prosent. Sommaren 2012 viste teljingane at det var redusert trafikk inn mot sentrum, og målet på fem prosent ville med dette vere mogleg å oppnå. Frå 2013 vil doblinga av bompengesatsane føre

---

<sup>24</sup> <BT26>Sigrid Handegard i Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”køprising i Bergen” *Gambler med en halv milliard* 22.10.11 .

til ein reduksjon i biltrafikken med ca. ti prosent i følgje Statens vegvesen. I april 2012 gav likevel departementet beskjed om at dei heldt igjen 60 av 150 millionar kroner for 2012. Kleppa begrunna det med at køprising var ein del av avtalen. Ho stolte ikkje på tala frå den komande bompengauka og ville foreta ei ny kvalitetssikring. I byrjinga av mai sa vegdirektoratet etter utført arbeid at desse beregningane for trafikkreduksjon helt mål. Til tross for to kvalitetssikringar av fagekspertise vart pengane likevel ikkje gitt. Departementet meldte i juni 2012 at pengane kom når ein var sikker på at tiltaka ville virke. Dette fekk den politiske leiinga i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune til å tolke det dit hen at departementet straffa dei lokale politikarane for manglande innføring av køprising (Bergens Tidende 23.06.12 BT27).

I slutten av oktober 2012 gjekk regjeringa med på å betale ut dei siste belønningsmidlane til Bergen og Hordaland, til tross for at samferdselsdepartementet hadde helt 60 millionar tilbake i ti månader. Denne utbetalinga forutsette at byrådet måtte innføre nye restriktive tiltak mot biltrafikken om den ikkje skulle gå ned . Departementet hadde tidlegare ikkje stolt på at tiltaka Bergen foreslo, ville redusere biltrafikken tilstrekkelig innan utgangen av 2014, slik avtalen har pålagt. Konfrontasjonane mellom det blå byrådet i Bergen og den raud-grøne regjeringa i Oslo har knytta seg i stor grad til usemje i forhold til kva tiltak ein burde nytte seg av. Regjeringa har som kjent snakka varmt for køprising, medan byrådet er motstandarar av eit slikt tiltak. Etter denne utbetalinga sa samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) at så lenge Bergen nådde kravet for reduksjon (5 % nedgang i biltrafikken til sentrum) ville ikkje dei leggje seg borti kva tiltak Bergen nytta seg av. Byråd Filip Rygg (Krf) tykte det var kjekt at midlane endeleg kom. Men både Rygg og fylkesordførar Tom Christian Nilsen (H) var klar på at staten sjølve var brems for ein del restriktive tiltak. Fordi fylket og kommunen hadde foreslått både lågutsleppssoner, sambruksfelt og auka bompengar. Noko staten på dette tidspunktet endå ikkje hadde godkjent (Bergens Tidende 31.10.12 BT28).

I mars i år (2013) fekk Bergen 168 millionar kroner i belønningsmidlar. Desse vart utbetalt på grunnlag av det som var gjort i 2012. Reduksjon i biltrafikken slik måla seier er ikkje nådd. Men det er venta at dette vil skje når fleire tiltak vert sett i verk, mellom anna aukte bompengar (Opheim, BA8). I mars kunne også regjeringa vise til 26,1 milliardar kroner til kollektivsatsing i storbyane for dei neste ti åra, i ein «lekkasje» frå Nasjonal Transportplan (NTP). Det var usikkert korleis midlane vart fordelt mellom byane, men utifrå innbyggjartalet kunne Bergen vente seg bortimot 5 milliardar. Dette vil basere seg på ein bymiljøavtale som skal erstatte belønningsordningane i samband med kollektivtrafikken. Meininga er at staten,



fylkeskommunane og kommunane skal gå saman for felles mål gjennom forpliktingar og forhandling, dette skal verte nedfelt i ein bymiljøavtale. Tidsperspektivet er på 10- 20 år, og rullering kvart fjerde år. Prioriteringa av midlane vil vere slik som med belønningsmidlane. Dermed vil mellom anna kjøprising og andre restriktive tiltak mot biltrafikken fortsatt gi økonomisk avkastning (Bergens Tidende 15.03.13 BT29).

I samband med denne nye satsinga hadde både miljøvernminister Bård Vegar Solhjell og helseminister Jonas Gahr Støre budskapet klart då dei uttalte seg til Aftenposten. Konkurrering mellom byane om innføring av rushtidsavgift, samt avgrensing av parkeringsplassar, og betre framkome for kollektivtrafikk var i følge dei to heilt på sin plass. Dei byane som følgde dette rådet kunne få milliardar, andre kunne få null. Lars Ole Ødegård i analyseselskapet Rambøll tykte også denne konkurreringa var ein god idè. Han meinte det var viktig å vere presis i forhold til belønning av resultat i favør av nedgang i biltrafikk. Ødegård peikte imidlertid på at det var eit paradoks ved at byane fekk mindre biltrafikk, fordi dette ville gi mindre bompenginntekter. Då burde regjeringa betale for dei tapte inntektene dette ville medføre for byane, til dømes med 30 kr for kvar passering mindre i bomringen (Aftenposten 16.03.13 A2).

### ***6.5 Alternativa til kjøprising- Miljødifferensiering scorar høgt***

Heilt tilbake til 2008 har Bergen gitt ein forespurnad til samferdselsdepartementet om å få innføre lågutsleppssoner for å avgrense tungtrafikken i sentrum (Bergensavisen 11.03.10 BA9). Dette har dei ikkje fått tillating til. Høge administrasjonskostnader og problem i forhold til handheving av utanlandske køyretøy har vore litt av argumentasjonen frå departementet (bt.no- vi har søkt om lavutslipssone, vi har fått nei.) Wencke Hystad (H), medlem i komitè for miljø og byutvikling uttalte i Bergensavisen at ho tykte det eksisterte mykje betre tiltak som også kunne redusere luftforureininga enn kjøprising. Her peika ho på lågutsleppssone saman med fleire ekspressbussar, innfartsparkeringar, fleire bussavgangar, ferdigstilling av ytre ringvegar og bybana. Ho meinte desse tiltaka ville føre til at bergensarane ville ha fridom til å velje kva som passar dei best uavhengig av økonomisk fridom (Bergensavisen 11.03.10 BA9).

Johan J. Horn, bystyrerepresentant frå Høgre sa i februar 2010 at han ikkje var einig i ei kjøprisingsavgift, og viste i Bergensavisen til ein debatt med komitè kollegaene i bystyret sin

komitè for miljø og byutvikling frå AP, Sp og V. Der påpeikte han at Høgre var einig i dei fleste andre av forslag til tiltak som var komme opp. Dette var seg bybanen til Flesland via Kokstad og Sandsli, sambruksfelt/ kollektivfelt på hovudinnfartsårene, ekspressbussar i rushtida, ei gradvis redusering av parkeringsplassar i sentrum, utbyggjing av sykkelveggar osv. Tunnel under Danmarks plass og Mindetunnel i samband med ein Arnatunnel vart også nemt. I forhold til køprising var han ganske sikker på at den pisen ein dag ville komme, men at for Høgre var det særleg viktig at kollektivtilbodet var attraktivt og tilfredstillande før eventuelt eit slikt tiltak vart satt i verk. På bakgrunn av at befolkninga i byen må ha eit val i staden for bilen. Kollektivtrafikken måtte bli meir attraktiv i form av tidsbruk og kostnad kontra privatbilismen (Bergensavisen 16.02.10 BA10).

*”...Så sier forskere og utredere at køprising er det eneste saliggjørende, og viser blant annet til Stockholm. Til det vil jeg si at la oss få tak i de tre milliardene som før innføring av rushtidsavgiften ble investert i Stockholm til opprusting av kollektivtilbudet, så er jeg med.”<sup>25</sup>*

Under tiden då forureiningslokket låg over Bergen utførte Respons Analyse ei meiningsmåling på vegne av Bergens Tidende. Målingane frå undersøkinga viste at det var eit knapt fleirtal av køpris-tilhengjarar blant befolkninga i byen. Byråd Lisbeth Iversen meinte at målinga bekrefta usikkerheita som eksisterte rundt køprising. Men sa også samstundes at dette var eit tiltak som absolutt ville fordele trafikken på ein betre måte gjennom dagen og at eit godt kollektivtilbod ville vere heilt avgjerande, noko som ikkje var tilfredstillande slik det var. Allikevel presiserte ho klart:

*”La for all del ikke diskusjonen bli fordummende. Man kan ikke bare stikke fingeren i været og si ”innfør køprising” så er luften i Bergen reddet.”<sup>26</sup>*

Ho meinte det var viktig og sjå på alle verkemidla samla sett og at ei fjerning av parkeringsplassar i sentrum ville etter hennar meining ha størst effekt. Resultatet frå meiningsmålinga om køprising ville imidlertid bli tatt med i evalueringsarbeidet knytta til krisetiltak etter den ekstreme forureiningsepisoden (Bergens Tidende 25.01.10, BT30).

---

<sup>25</sup> <BA10>Bergensavisen papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”køprising i Bergen” Om køprising. 16.02.10.

<sup>26</sup> <BT30>Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”køprising i Bergen” Bergenserne er delt om køpris 25.01.10.

I byrjinga av 2011 kom Peter Christian Frølich (Unge H) og Dag Skansen (H) med forslag til programkomitèen om at dei bilane som forureina mest, måtte også betale mest i bomringen, kjent som miljødifferensiering (Bergens Tidende 24.02.11 BT31). Informanten frå Høgre presiserte det slik:

*”Vi mener at vi skal bygge på prinsippet om at den største forurenseren betaler mest. Vi skal ha en miljødifferensiert bompengeløsning, ved at de værste forurenserne, altså rent sånn forurensingsmessig fra bilparken må vite at de må betale mer enn de som slipper ut mindre når de kjører med sine kjøretøy. Dette er under utredning nå. Det er Statens Vegvesen som må utrede det”* (Informant, Høgre).

Dette er også eit tiltak som Krf også har gitt sin støtte til. I allefall etter kommunevalet i 2011.

Nokre månader før kommunevalet i 2011 ga imidlertid Filip Rygg (Krf) uttrykk for at deira viktigaste sak i valkampen var bybaneutbygging. I forhold til dette meinte han det var naivt viss ein trudde at Bergen ikkje skulle ta sin del av kostnaden, og viste vidare til at han tykte tidsdifferensierte satsar i bomringen var ei god løysing (Bergens Tidende 16.08.11 BT32).

Krf har imidlertid uttrykt meir skepsis til køprising i tida etter;

*”Jeg tror man er veldig uenig om hvem det rammer, og for noen blir dette religion. Noen på ytterste Høyre er det religion å være, altså det er så umusikalsk å være for, og på ytterste Venstre så er det på en måte det som gir deg himmelen på jord. Jeg tror for meg som Sentrumspolitiker, så tenker jeg litt sånn..det vil helt sikkert funke noen steder, og funke dårligere andre steder.”* (Informant, Krf).

Vidare var informanten frå Krf klar på at dei ynskja ei differensiering som baserte seg på at dei bilane som forureina mest måtte betale mest- miljødifferensiering. Og viste til at dei tykte dette var eit meir egna tiltak for Bergen sin del:

*”Vi har på en måte tatt det valget fremfor køprising, fordi vi tror det funker bedre, og der er jeg litt sånn, jeg tenker at hadde jeg vært på nasjonalt nivå så ville jeg nok sett at i noen byer så ville nok kanskje køprising være best. I Bergen er jeg temmelig sikker på utifra den kunnskapen vi har i dag at miljødifferensiering er viktigere”* (Informant, Krf).

Informanten var klar på at ein måtte belønne dei kollektivreisande og setje ein pris på forureininga, og vidare signalisere at det ville lønne seg og ha ein bil som var miljøvennleg.

Både Byluftlisten og Venstre har også vore for ei miljødifferensiering av bompengane, men meinte det måtte komme i tillegg til tidsdifferensiering (køprising). Informanten frå Byluftlisten uttalte det slik:

*”Jeg mener trafikantbetalingen skal være både tids- og miljødifferensiert. Det er ikke en inntektskilde først og fremst, men det er et reguleringsmiddel. Litt på same måte som du har alkoholavgifter for at ikke folk skal drikke for mye, altså uten sammenligning for øvrig”* (Informant, Byluftlisten).

Informanten frå Venstre sa dette om miljødifferensiering:

*”Vi er ikke noe negativ til det i det hele tatt. Vi synes det kan godt være at det er et godt virkemiddel, i tillegg til for eksempel en rushtidsdifferensiering. For det som er med miljødifferensiering er jo at du vil gi folk et incentiv til å velge mer miljøvennlige biler, og det er jo veldig bra. Men du vil ikke nødvendigvis få bukt med køen, for det vil være like mange, de vil kjøre på de same tidspunktene. Så de vil ikke nødvendigvis gjøre fremkommeligheten bedre”* (Informant, Venstre).

Bergen Kommune har også søkt til Stortinget om å få auke bompengetakstane permanent. Dette er ei dobling av bompengane, som mellom anna skal gå til finansiering av bybana (Informant, Høgre). Dette er ikkje blitt vedtatt av Stortinget på noverande tidspunkt. Takstane skulle etter planen ha tredd i kraft frå 01.01.13, men er utsett på bakgrunn av usikkerheit og kostnad for byggjinga av Skansen-tunnelen (Haga, BT33).

Det blir ikkje omtalt som eit miljøtiltak, men bilavvisnings-effekten blir av Statens Vegvesen rekna til tolv prosent (Informant, Høgre).

*”Det er jo miljøtiltak i Bergensprogrammet, som jo er et miljøtiltak, men for å få økt kollektivdekning, men det er jo på en måte ikke et rent sånt..det er ikke en pisk, mer en gulrot. Altså du får noe igjen for kva du betaler for”* (Informant, Høgre).

## **6.6 Oppsummering**

Fasen har i hovudsak vektlagt den diskusjonen som fann stad utanfor sjølve avgjerdsforuma. Kapitlet har særleg vist *kompleksiteten* og *mangfaldet* i debatten. Mange ulike aktørar engasjerte seg både for og i mot eit slikt tiltak. Samhandlinga mellom lokalt og sentralt styringsnivå har vore ein sentral del i denne delen av empirien. Meir inngåande diskusjon vil finne stad i analysekapitlet.

Neste kapittel tar for seg avgjerdstakinga.

## KAPITTEL 7: AVGJERDSTAKING

I dette kapitlet har eg forsøkt å identifisere dei viktigaste bystyresakene der køpris har vorte fremja. Dette er i hovudsak i bystyre og komitèmøter. Denne fasen vil sjå avgjerdstakinga innanfor rammene i eit avgjerdsforum. Tiltak om køprising har vorte trekt fram som eit av fleire alternativ mot luftforureininga og restriksjonar mot biltrafikken. Og det har gjentatte gonger vore oppe til diskusjon og vorte nedstemt i Bergen kommune. To av informantane uttalte følgjande:

*”...vi som byråd fremmer ikke noe sak mot køprising, men det stemmer jo, opposisjonen fremmer det jo av og til. Det stemmes ned. Sånn sett kan du si at det tas nei”* (Informant, Krf).

*”Flertallet sier nei, men opposisjonen trekker det stadig frem i forskjellige debatter”* (Informant, De Grønne).

### **7.1 Forslag til køpris og tidsdifferensierte bompengar- relevante bystyre- og komitèsaker**

#### **7.1.1 Prinsippvedtak om køprising**

I bystyremøtet 22.02.10 fremja Ruth Grung (A) interpellasjon som gjaldt i forhold til prinsippvedtak om køprising. Det vart mellom anna trekt fram at Byrådet hadde brukt seks år på å utgreie køprising i Bergen, og at dei stilte seg negative til å ta dette i bruk, til tross for at utgreiinga hadde gitt positive anbefalingar. Arbeiderpartiet meinte at det måtte permanente tiltak til for at ein skulle hindre Bergen i å havne i den same kritiske situasjonen som fann stad i byrjinga av 2010. Dei meinte at for å avgrense privatbilismen inn til sentrum, og for å sikre ein tilstrekkeleg flyt i trafikken, måtte det innførast ei tidsdifferensiert bompengavgift (køprising). Då måtte også Hordaland fylkeskommune styrke det kollektive transporttilbodet, slik at dei reisande hadde eit alternativ. Arbeiderpartiet foreslo at ein skulle auke bompengesatsane i rushtida, men redusere avgifta når plassen på vegane var god og kollektivtilbodet dårlegare. Dei peika på at eit slikt tiltak (tidsdifferensiering av bompengesatsane) kunne gjennomførast innanfor det lovverket som eksisterte på det

tidspunktet (bergen.kommune.no, BK11). Utifrå dette stilte Arbeiderpartiet spørsmålet; *”Vil byråden ta Bergensernes helse på alvor og innføre fremtidsrettede og permanente tiltak for å begrense privatbilismen, blant dem tidsdifferensierte bompenger?”*<sup>27</sup> Lisbeth Iversen frå Krf svarte på spørsmålet ved å vise til at køprising vart vurdert i Konseptvalsutgreiinga (KVU) for Bergensregionpakken<sup>28</sup>, og at dette difor var ei sak under handsaming, vidare ville køprising vere eit tema når bystyret hausten 2010 vart forelagt sak om høyringsuttalinga til kommunen til den nemte KVU. Iversen viste til at køprising og tidsdifferensierte bompengar hadde mykje likskapar i utforming og verkemåte, men vedtaka skjedd i to forskjellige lovheimlar (vegtrafikklova og veglova) og at lokale vedtak måtte vere tilstades. Ein anna del var at endringar i bompengesystemet måtte til Stortinget for handsaming. I tillegg var køprising (på dette tidspunktet) eit uavklart verkemiddel fordi lovavgjersla ikkje hadde tredt i kraft. Byråden var også klar på at dei tok helsa til Bergensarane på alvor og viste til dei ekstraordinære tiltaka som var gjort nytte av ved den «ekstreme» luftureininga i veke 2 og 3 i 2010. Desse tiltaka var mellom anna datokøyring, redusert parkeringskapasitet i sentrum, styrka innfartsparkering i bydelane, ekspressbussar frå bydelssentra og midlertidige sambruksfelt (bergen.kommune.no, BK11). Desse tiltaka ville også byrådet evaluere. Ruth Grung (A) sette fram dette forslaget til realitetshandsaming; *«Bystyret stiller seg positiv til prinsippet om innføring av køprising som miljøtiltak.»*<sup>29</sup> 35 representantar sette seg i mot realitetshandsaming av dette forslaget, dette var representantar frå Høgre, Krf og Frp.

Vidare i same bystyremøte stilte Oddny Irene Miljeteig og Lillian Blom, begge frå SV spørsmål om kva Bergen kunne lære av giftskya. Dei peika på at auke i trafikken på mellom 50- 70% på Søndre innfartsåre vart allereie varsla i 1999, og at det til tross for dette ikkje var forberedt nokon restriktive tiltak. Heller hadde parkeringsplassane auka samt vegarealet i sentrale deler. Difor peika SV på at ein heilomvending var naudsynt for Bergen, der inkludering av ei rekkje tiltak og endringar vart presentert. Eit av forslaga var system for

---

<sup>27</sup> <BK11>Interpellasjoner, 220210 sak 29-10

[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF) henta: 10.04.13

<sup>28</sup> KVU-konseptvalutgreiing er innspel til Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023) og eit fagleg grunnlag for ei eventuell etablering av regionpakke for Bergensområdet. Utgreiing av KVU er eit samarbeid med ei prosjektgruppe fra kommunar/regionråd, fylkeskommune, representantar frå miljøverninteresser og næringsliv. Konsulent er Norconsult AS i samarbeid med Urbanet Analyse og Econ Pöyry (regjeringen.no, R1).

<sup>29</sup> <BK11>Interpellasjoner, 220210 sak 29-10

[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF) henta: 10.04.13

køprising som skulle gå til betre kollektivtilbod, og at kø-avgifta skulle gjelde dersom det fortsatt var problem med kø etter ein hadde innført sambruksfelt. Byråd Iversen viste igjen til at køprising ville komme opp hausten 2010 under høyring av konseptvalutgreiinga (KVU) for regionpakke Bergen. Eit av momenta SV (Oddny I. Miljeteig) sette fram i forslag til realitetshandsaming var at dei tiltaka og endringane som dei hadde foreslått, herunder køprising måtte bli drøfta. 35 representantar (H, Krf og Frp) sette seg i mot (bergen.kommune.no, BK11).

### **7.1.2 Klimaplan for fylket**

26.04.10 hadde bystyret møte i forhold til høyringsuttale for Klimaplan for fylket. Her presenterte Haakon Lønning Aarø på vegne av SP ein merknad med tilslutnad frå A, SV, V, R, men som likevel var i mindretall. Merknaden retta seg mot at anbefalingane og konklusjonane i rapporten «Køprising i Bergensområdet?» skulle bli implementert i Klimaplan for Hordaland. Ein anna merknad med mindretall, sett fram i Komite for miljø og byutvikling, var frå Ruth Grung på vegne av Arbeiderpartiet med tilslutnad frå SV, V og Sp. Denne gjekk ut på at sykkelveg, gangveg og kollektiv måtte prioriterast på bekostning av ei tilrettelegging for privatbil. Og at det var naudsynt med tiltak som ville redusere bruk av bil, eksempelvis mindre heildagsparkeringsplassar i sentrum, køprising, og fleire bilfrie soner (bergen.kommune.no, BK12).

### **7.1.3 Ny forskrift til vegtrafikklova § 7a- køprising**

I høyring til ny forskrift om vegtrafikklova §7a om køprising i oktober 2010, argumenterte Byrådet i Bergen for at dei ikkje ynskja to innkrevjingssystem i samme geografiske område med ulike og motstridande formål. Det vil seie ein bompengering som finansierte bypakkar og var avhengig av stor biltrafikk og ei ordning med køprising som tok sikte på reduksjon av biltrafikken. Byrådet såg på bakgrunn av dette ikkje hensikta med forskrift og lov om køpris for byregionane i Norge (bergen.kommune.no, BK13).

Nasjonalt har Krf vore særleg for køprising og Knut Arild Hareide har mellom anna anbefalt at Bergen burde innføre ei form for køprising. Krf i fylkestinget endra også haldninga si i 2010 og gjekk inn for tidsdifferensierte bompengar. Gruppeleiaren til Krf i bystyret Trygve Birkeland meinte at det ikkje var aktuelt med køpris som ikkje kunne nyttast i samband med bompengane. Han peikte på at det var artig og være i eit parti som kunne styre seg mot begge sidene, til tross for sitt solide ankerfeste (Bergens Tidende 26.10.10 BT34). Til Bergensavisen



viste Krf til sin interne prosess i saka, og meinte at ein med betre kollektivtransport og ferdig bybane burde vurdere saka på nytt (Bergensavisen 26.10.10 BA11).

Følgjande forslag vart presentert under møtet i komitè for miljø og byutvikling 07.10.10 om den då nye køpris-forskrifta. Lillian Blom (SV) sette fram desse alternativa: 1- køprising skulle både redusere biltrafikken og gi kollektivtrafikken inntekter. 2- Stockholmsmodellen skulle brukast som mønster for den nye køprisforskrifta: A) Øyremerka betre kollektivtilbod og gang- sykkelveg. B) Ordninga måtte ta i betraktning og tilretteleggje for eit betre kollektivtilbod først. 3- Inntektene skulle nyttast lokalt. 4- Taksten på køpris burde minst vere slik som einingstaksten for kollektiv i området. 5- Bompeng og køpris burde kombinerast samstundes i same område. Byområda burde ha kollektivfelt på fire felt innfartsårer før ein vurderte køprising.

Sara Henriksen (V) kom med desse alternativa: 1- Bergen kommune ville understreke ulikskapane ved køpris og bompengar som verkemidlar, og at dei tilhørde ulikt regelverk. Køpris skulle ikkje vere ei inntektskjelde for ulike nivå i forvaltninga, men eit trafikkregulerande tiltak ved lokale kø og miljøproblem. Bergen kommune kunne likevel sjå desse tiltaka i samanheng, med vanleg bompengavgift og køpris oppå i rushtida. 2- Fordeling mellom stat og kommune på 50% virka urimleg. Køprising var eit lokalt miljøtiltak og Bergen kommune burde sitte igjen med hovuddelen av nettoinntektene. Ei anna fordeling burde gi fylkeskommunen staten sin andel, sidan dei hadde teke mykje av statleg ansvar etter forvaltningsreforma.

Geir Steinar Dale (Ap) kom med fem alternative forslag: 1- Bystyret såg med positive auger på at det var ei endring i vegtrafikklova som ga byane større handlefridom til betre bymiljø, auka framkome og tiltak ved dårleg luft. Bystyret såg behov for løysingar som var meir dynamiske for både finansiering av infrastruktur og reduksjon av forureining og kø. Bergen hadde allerie eit system for bompengar, og dette kunne enkelt tilpassast den styringa av trafikken som ein trengte ved køpris. 2- Ordninga burde vere så ubyråkratisk som råd. Dette kunne gjere det mogleg å samordne køpris med andre innkrevjingssystem for bompengar. Køprisprinsippa inngjekk i avgjerslene som skulle fattast for kvart bompengeprojekt. 3- Øyremerking av nettoinntekter i det området der innkrevjinga skjer. Fordeling i avtale mellom dei aktuelle kommunane, fylkeskommunane og staten. 4- Viktig med fleksibilitet i køprisinga som ville medføre ei takstdifferensiering i samanheng med årstid, tid på døgnet og miljøvennlege køyretøy. Vidare å strupe trafikken når lufta var dårleg ga god nytte av den

infrastrukturen som var og samstundes skjerma sentrum frå unødig trafikk frå bilar. 5-Kollektiv burde prioriterast av inntektene frå køpris.

Resultata vart at Sara Henriksen sitt forslag fekk ei stemme frå Venstre. Lillian Blom sine punkt 1 og 2 fekk to stemmer frå SV og Sp, medan punkt 3 og 5 fekk tre stemmer frå SV, Venstre og Sp, punkt 4 fekk to stemmer frå SV og Sp og punkt 6 fekk ei stemme av SV. Geir Steinar Dale sine alternative forslag fekk fem stemmer av Ap og Sp. Det medførte at den innstillinga som var vart tilråda med åtte stemmer frå Høgre, Frp og Krf (at dei ikkje ynskja to innkrevjingssystem med ulike formål) (bergen.kommune.no BK14).

Nokre veker seinare (01.11.10) gjekk Hilde Onarheim, gruppeleiar for Høgre og Trygve Birkeland (Krf) ut med kritikk til Ap for det dei meinte var ei ansvarsfråskrivning i forhold til høyringsuttalen om køpris. Og viste til at Høgre, Krf og Ap i 1999 gjekk inn ein avtale om Bergensprogrammet, der størstedelen av prosjekta blir finansiert ved hjelp av bompengar. Høgre og Krf lurte då på korleis Ap ville finansiere Bergensprogrammet med ei eventuell innføring av køpris. Og viste til at dei sjølve var garantistar for dette programmet (Bergens Tidende 01.11.10 BT35).

I ein høyringsuttale til Vegdirektoratet uttalte Fylkesmann i Hordaland, Lars Sponheim at ein burde få innføre køprising utan eit samtykke frå kommune og fylkeskommune i særskilte situasjonar. Han meinte likevel at "ekstremvinteren" 2010 ikkje var grunnlag nok for at ein kunne ta myndigheita frå kommunen. Men at viss det vart så gale at ein nesten mista pusten og fleirtalet i bystyret nekta på bakgrunn av ideologiske årsaker, så meinte Sponheim at Statens vegvesen måtte ha moglegheit til å få til noko. Dette kom som eit svar på forslaget som Vegdirektoratet hadde lagt fram angående forslag til den nye forskrifta (Vegtrafikklova § 7a om køprising), der direktoratet ville at kommunar og fylkeskommunar som var involverte skulle samtykke før ein gjorde noko (Bergens Tidende 23.09.10 BT36). Dette fall ikkje i god jord hjå byutviklingsbyråd Lisbeth Iversen (Krf):

*"Jeg vil ikke bo i et land der det er statlige byråkrater som bestemmer lokalt. Jeg er glad for at vi har et land som styres av folkevalgte..."<sup>30</sup>*

---

<sup>30</sup> <BT36>Bergens Tidende papiravis i Atekst Retriever- søkeord "køprising i Bergen" Vil ha grønt lys for køpris- tvang 23.09.10.

#### **7.1.4 Bergensprogrammet- plan og byggjeprogram**

I Bergen bystyre sitt møte 24.01.11 presenterte Mathias Hunskår Furevik (R) alternative forslag til Bergensprogrammet sin plan- og byggjeprogram for 2011, der punkt to var at eventuell innkrevjing av vegbetaling måtte skje som trafikkregulerande tiltak med sikte på å få ned biltrafikken (rushtidsavgift). Og at ei slik avgift ikkje kunne krevjast før kollektivtilbodet i Bergen er på eit nivå som er tilfredstillande. Han foreslo i punkt tre, at sidan bompengeneinnkrevjinga i Bergen ikkje hadde eit slikt formål burde ein leggje ned bompengeringen med verknad frå 15.02.11. Begge forslaga fall. I same møte framsette Geir Steinar Dale (A) tilleggsforslag til at Bergen skulle vere pilotby for lågutsleppssoner. Forlaget gjekk på at Bergen Kommune skulle innføre differensierte bompengesatsar for køyretøy som reiste inn til byen i rushperioden, for at bruken av kollektivtransport til sentrum skulle verte større. Forslaget fall. Lillian Blom (SV) (tok opp igjen Tom Skauge, SV sine tileggsforslag presentert i Komite for miljø og byutvikling) kom med forslag til permanente tiltak for ei betre byluft gjennom heile året. Eit av forslaga (2d) var system for køprising der ekstraintektene skulle vere øymerka eit betre kollektivtilbod. Og at denne avgifta burde gjelde dersom køproblema var dei same etter sambruksfelt var innført. Forslaget fall. Anders Skoglund (V) (Tok opp igjen Sara Henriksen sine tilleggsforslag presentert i Komite for miljø og byutvikling) der første punkt retta seg mot bakgrunn for evaluering av strakstiltak for luftureining (KMBY 07-11) at Bergen Kommune skulle innføre køprising som eit langsiktig tiltak for luft- og miljøkvalitet i Bergen. Forslaget fall (bergen.kommune, BK15).

#### **7.1.5 KVVU for transportsystemet i Bergensområdet**

Bystyremøte 28.11.11: I dette møtet tok mellom anna Geir Steinar Dale (A) opp A, V og SV sitt tileggsforslag som var sett fram i komite for miljø og byutvikling i forhold til ”konseptvalsutgreiing (KVVU- av Statens Vegvesen) for transportsystemet i Bergensområdet” som mellom anna viser til dei transportpolitiske utfordringane i dette området. Forslaget gjekk på at KVVU konkluderte med at tidsdifferensierte bompengesatsar eller køprising var ein føresetnad for å nå måla om auka framkome og større kollektivandel. Dette var også noko Bergen kommune sin eigen fagetat konkluderte med. Bystyret la difor til grunn at ei slik permanent trafikantbetaling måtte takast med i planleggjinga vidare og at dette også måtte innebere dei sambanda som er regionale (Sotrasambandet, Osvegen, Askøybrua og E39). Forslaget fall. Tina Åsgård (SV) sette fram tileggsforslag til punkt 2(KVVU dokumenterte at befolkningsveksten vil vere stor så tidleg som mot 2025 og at prosjekt må stillast ferdig tidleg

i utbyggingsfasen fram mot 2040 for at ein skal nå måla om miljø og trafikkavvisning). Forslaget gjekk på at bystyret slutta seg til dei vurderingane som var gjort for å sikre eit tilfredstillande transportsystem for framtida i Bergensregionen; trafikantbetaling som kan føre til auka kollektivtransport, samt sykkel, gange, kollektivsatsing og parkeringsrestriksjonar. Forslaget fall (bergen.kommune.no, BK16).

### **7.1.6 Interpellasjon- akuttiltak**

Sondre L. Båtstrand (MDG)<sup>31</sup> fremja interpellasjon<sup>32</sup> til bystyret sitt møte 23.01.12 i forhold til akuttiltak for lufta. Der var eit av forslaga innføring av køprising, samt ekspressbussar. Forslaget fall (bergen.kommune, BK17). Dermed sa fleirtalet igjen nei til køprising. Dag Skansen (H) meinte at det var slitsomt å diskutere køpris i bystyret gang på gang. Filip Rygg (Krf) meinte det var mest trafikkauke utanfor sentrum og då hjalp det ikkje med køprising. Trafikken inn mot sentrum var allereie redusert med mellom anna bybane og kollektivfelt i følge Rygg. Dagen før vedtok også bystyret forskrift om datokøyring også kjent som par- og oddetalskøyring. Dette ga byrådet rett til at berre annakvar bil kan køyre på dagar med særleg forureina luft. Rygg presiserte at dette imidlertid ikkje var ei forskrift dei ynskja å nytte ofte (Bergens Tidende 24.01.12 BT37).

### **7.1.7 Bompengesøknad**

I bystyremøte 20.02.12 vart bompengesøknad for vidareføring av Bergensprogrammet diskutert, dette gjaldt blant anna nye takstar i bompengeringen. I møtet sette Morten Myksvoll frå Frp fram ei protokolltilføring, der han uttalte at Frp stemte i mot bompengesøknaden primært, men for at dei med dette kunne hindre køprising ville dei stemme sekundært i denne saka. Harald Schelderup (A) sette på vegne av A, V, Sp og BY fram dette forslaget til punkt 2 (oppretthalding av dagens bompengeperiode til 2025, takst 25 kr liten bil og 50 for stor i opningsåret 2013): Ein skulle oppretthalde dagens bompengeperiode til og med 2025 med takst 25 liten bil og 50 stor bil frå 2013. Vidare skulle det innførast rushtidsdifferensierte bompengar i periodar på kvardagane med mykje trafikk. Satsen og tidsrommet måtte bli fastsett etter faglege utrekningar i eiga sak. Forslaget fall. Tina Åsgård (SV) sette på vegne av SV og MDG fram alternativ til punkt 5 (Bergen kommune ber om at heimelsgrunnlaget for miljødifferensiering vert avklart så fort som råd): der alt. 2 var 25 kr for liten bil og 50 for stor, medan taksten i rushtida skulle vere 100 kr frå og med 01.08.13. Forslaget fall. Torstein

---

<sup>31</sup> Miljøpartiet De Grønne.

<sup>32</sup> Interpellasjon er ein forespurnad i ei debatterande og avgjerande forsamling.

Dale (R) hadde i likheit med Schelderup også alternativt forslag til punkt 2, der alt. 2 var mellom anna utbygging av bybane og kollektivtransport, saman med miljøpolitisk styrt vegprising for ein effektiv overgang frå privatbil til kollektiv. Forslaget fall (bergen.kommune.no, BK18).

## **7.2 Hypotetisk spørsmål med ulike svar**

Då eg intervjuar informantane mine kunne eg ikkje la være og spørje kvar einskild av dei om dei trudde kjøprising nokon gong ville bli innført i Bergen. Dog eit hypotetisk spørsmål, men interessant og vite for kva dei ulike informantane tenkte om utsiktene til tiltaket.

Informanten frå Krf var tvilande til om det ville skje:

*”Nei, ikke med det første. Uansett hvem som kommer til å styre her i årene fremover, så er vi så orientert rundt luftforurensning og de problemene vi har med det at miljødifferensiering vil nok ligge øverst på de aller fleste sin agenda”* (Informant, Krf).

Det samme var informanten frå høgre med dette svaret:

*”Nei”* (Informant, Høgre).

Både Byluftlisten, Miljøpartiet De Grønne og Venstre hadde positive tankar rundt utsiktene til kjøprising:

*”Ja, ja. Altså en eller annen form for tidsdifferensierte bompenger, hvis du sier det er det samme, så kommer det til å komme. Fordi vi har hatt det før, hvorfor kan vi ikke ha det igjen”* (Informant, Byluftlisten).

*”Ja. Jeg tror..Det MÅ skje rett og slett. Og nå gikk jo Unge Høyre inn for kjøprising og var veldig nærme på å få Høyre til å snu. Så det er ikke så urealistisk”* (Informant, Miljøpartiet De Grønne).

*”Jo, jeg tror det. Jeg tror det er en sånn modningsprosess rett og slett. Det er litt sånn som med bybanen. Altså enkelte partier har jo jobbet for bybanen siden 1970- tallet. Og da var det jo veldig, veldig mange sterke motstandere sant. Og nå er det jo ingen som tørr og si at de er i mot bybanen lenger”* (Informant, Venstre).

### ***7.3 Oppsummering***

Denne fasen har skildra ulike forslag til kjøprising som har vorte fremja i ulike avgjerdsforum. Forslaga har i hovudsak vore bystyresaker. Kapitlet viser at tiltaket har vorte foreslått ei rekkje gonger under ulike tematikkar og saker. Fleire aktørar har vore deltakande, men kjøprising har som kjent aldri oppnådd fleirtal i bystyret.

Neste kapittel tar føre seg analysen av alle fasane samt presentasjon av sentrale empiriske funn.

## KAPITTEL 8: ANALYSE

I dette kapitlet vil eg oppsummere og analysere dei empiriske funna som vart presentert i dei tre førre kapitela. Analysen vil starte med å vise til hovudtrekka ved avgjerdsprosessen, og presentere sentrale empiriske funn. Politikksirkelen med dei tre første fasane danna bakteppet for struktureringa av empirien. I teorien vart også tre ulike modellar for avgjerdstaking; *rasjonell*, *administrative man* og *garbage can* gjort greie for. Med utgangspunkt i dei ulike avgjerdsmodellane vil eg i det vidare tolke kvar modell i høve til dei tre fasane frå kap. 5-7; *Agendasetjing/ dagsorden*, *politikkformulering* og *avgjerdstaking*. Det vil seie at dei tre ulike avgjerdsmodellane vil diskuterast kvar for seg. Mot slutten av tolkinga av kvar avgjerdsmodell vil eg teste i kva grad dei ulike forventningane som vart presentert i teorien kan seiast å vere innfridd, samt om hypotesane kan behaldast eller ei. Avslutningsvis vil eg vise til dei teoretiske perspektiva si forklaringskraft.

Analysen vil i det følgjande søke å svare på kva som kjenneteiknar avgjerdsprosessen rundt kjøprising, er den prega av rasjonalitet og struktur, interesser eller tilfeldigheiter og ustrukturering? Kan kjenneteikn ved avgjerdsprosessen knyttast til utfallet og seie noko om kvifor kjøprising ikkje er innført i Bergen?

### ***8.1 Hovudtrekk ved avgjerdsprosessen og sentrale empiriske funn***

Empirien i det førre kapitlet vart som nemt inndelt etter dei tre fasane i politikksirkelen. Naturleg nok inneheldt dei to siste fasane med formuleringa av politikken og avgjerdstakinga flest element og favna om det meste av empirien. Særleg politikkkformuleringa og avgjerdstakinga går meir eller mindre over i kvarandre og kan tidvis vere vanskeleg å skilje klart frå kvarandre. Det er vanleg at avgjerslene blir fatta samstundes som forslaga kjem opp, og dermed blir politikkkformuleringa meir innretta mot dei faktorane som ligg til grunn for at desse forslaga blir gjenstand for diskusjon. Dette kan til dømes vere fokus og debatt rundt luftforureininga, mål for reduksjon, belønningmidlar osv.

Generelt sett er kjøprising eit tiltak som har eksistert lenge før 2010, slik bakgrunnskapitlet ga ei viss innsikt i. Likevel kan ein seie at dei store luftforureiningsproblema vinteren 2009/2010 aktualiserte kjøprising og ei rekkje andre tiltak. Dette kan underbyggjast særleg ved

at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune tok initiativ til å utgreie ei eventuell køprisordning for Bergen i 2009, og dette resulterte i rapporten *”Køprising i Bergensområdet- hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger”* utført av Urbanet Analyse og Norconsult som vart lagt fram i årskiftet 2009/ 2010.

Avgjerdsprosessen til køprising kan seiast å bere preg av at dette er eit tiltak som er ein del av ein større kontekst. Som empirien har vist er dette eit tiltak som er aktuelt i samband med luftforureininga og som tek sikte på ein nedgang og regulering av biltrafikken og reduksjon av luftforureinande utslepp. Køprising har stort sett vorte trekt fram saman med ei rekkje andre forslag til tiltak. Og ei utbetring av kollektivtilbodet har særleg vore diskutert som ein viktig føresetnad for full utteljing av ei eventuell køprisordning. Dette gjer at ein på mange måtar ikkje kan karakterisere køprising som ein ”eigen” avgjerds*prosess*. Men meir som ein del av ein større prosess, der køprising er eit av mange alternativ. Dette vart også sagt av ein av informantane:

*”Det har ikke vært noen særlig prosess som jeg er kjent med, men det har jo blitt løftet frem av ulike partier til ulik tid”* (Informant, Krf).

Dette er eit funn som sådan, men også eit trekk som kan karakterisere prosessen rundt køprising. Likevel vil det kunne seiast at sidan studia fokuserer på køprising som eit eige case, har eg valt å sjå det som ein eigen prosess i den forståing at det har vore aktualisert utallige gonger, det har skapt mykje diskusjon og ein må også kunne sjå det så ”isolert” som råd er, for å få tilstrekkelig fokus på det som faktisk er caset for oppgåva.

### **8.1.2 Hovudfunn**

Det er gjort mange empiriske ”småfunn” i denne studia, dei vil imidlertid bli belyst meir inngåande i analysen av dei ulike fasane. Men det er særleg to hovudfunn eg vil trekkje fram som sentrale. Det første rettar seg spesifikt mot køprising som ein avgjerdsprosess. Det viser seg tydeleg at dette ikkje er ein prosess der køpris har komme på dagsorden, gått vegen via politikkformuleringa, vidare til eit avgjerdsforum og vorte stemt ned ved endeleg vedtak. Køprising vart som den første fasen viser for alvor dagsordenaktuelt under og like etter den velkjente ”ekstremperioden” i 2010. Særleg etter denne vinteren er dette eit tiltak som kontinuerleg har blitt og blir trekt fram, då særleg av opposisjonspartia, men også av regionale og nasjonale myndigheiter, samt forskarar og aktørar innan næringslivet. Informanten frå Miljøpartiet De Grønne uttalte det slik:



*”Flertallet sier nei, men opposisjonen trekker det stadig frem i forskjellige debatter”*  
(Informant, Miljøpartiet De Grønne).

Dette viser at den enkle kjeda frå dagsorden til avgjerdstaking går i høve til denne avgjerdsprosessen i ein evig sirkel, der tiltaket stadig returnerer til agendaen og vidare til ulike avgjerdsforum til ulik tid. At dette er eit tiltak som ofte vert fremja i bystyret vart bekrefta av leiar for komitè for miljø og byutvikling, Dag Skansen (H) i bystyremøtet 23.01.12, der han meinte det var strevsamt å diskutere køpris gang på gang.

Det andre funnet omhandlar korleis prosessen har gått føre seg. Det kan seiast å ha vore ein prosess som har bore preg av usikkerheit, usemje og konfrontasjonar. Ein kan ikkje leggje skjul på at køprising også er eit spørsmål av politisk karakter med ulike meiningar, ideologiar og standpunkt som er av betydning. Likevel viser empirien at det også har vore usikkerheit i forhold til lovheimelen til køprising, skilnaden på køpris og tidsdifferensierte bompengar og ikkje minst i forhold til belønningsordninga med staten. Hovudfunnet rettar seg dermed mot kommunikasjonen og forholdet mellom Bergen Kommune og Samferdselsdepartementet (staten). Denne samhandlinga har vore prega av motstridande meldingar i forhold til korvidt Bergen i 2010 kunne innføre køprising, men også i forhold til belønningsordninga og korvidt køprising var ein del av denne avtalen. Denne ordninga har som empirien har vist, vore eit sentralt element i debatten og diskusjonen i samband med køprising. Dette vil drøftast meir inngåande i deler av analysen.

## ***8.2 Tolking i lys av ulike avgjerdsmodellar***

### **8.2.1 Ein rasjonell modell**

Ein slik modell føresett at avgjerdstakaren er rasjonell og med ein klar målsetnad. Vidare vil han/ho kjenne til alle moglege alternativ og konsekvensar i samband med målet. Ein slik modell har imidlertid vorte ”kritisert” for si urealistiske forståing av ein avgjerdsprosess, der ein særleg viser til den avgrensa rasjonaliteten som eg har skildra i teorien. Eg vil likevel forsøke tolke ein slik modell opp i mot mitt empiriske materiale og sjå i kor stor grad den er egna til å forklare avgjerdsprosessen i samband med køprising.

*Agendasetjingsfasen:* Forventningane til denne fasen var at køprising vart sett på dagsorden fordi det klare målet til kommunen var å få ned luftforureininga. At kommunen saman med fylket valte å utgreie køprising, og det vart lagt fram ein rapport *”Køprising i*

*Bergensområdet*” i tidsrommet då forureininga var høg, viser også at kommunen sette dette tiltaket på dagsorden, til tross for at byrådet hadde brukt seks år på å utgreie det i følge Ruth Grung (A). Men då konklusjonane frå rapporten vart kjent og dei viste sær gode effektar av køprising, var ikkje byrådet interessert i dette tiltaket. Kva veg ein skal gå for å redusere luftforureinande utslepp har også vore gjenstand for stor usemje. Det er opposisjonspartia, næringslivet, fagfolk og samferdselsdepartementet som har kjempa særskilt for køprising. Ruth Grung frå Arbeiderpartiet meinte mellom anna at byrådet ikkje hadde engasjert seg i forhold til det som kom fram i denne rapporten. Monica Mæland (H) var likevel klar på at ein skulle vurdere langsiktige og kortsiktige tiltak mot luftforureininga. Men viste til deira motstand mot køprising. Byrådet har også gjort det klart at køprising ikkje er dagsordenaktuelt for dei, noko som er presisert i byrådsplattformen frå 2011, der dei har uttalt eksplisitt at dei ikkje vil innføre det. Gjennom empirien har eg heile tida fått inntrykk av at Bergen kommune har hatt ein felles oppfatning om å få ned luftforureininga, dette er også eit mål som inngår i belønningsordninga kommunen og fylkeskommunen har inngått med staten. Men målet kan synast høgare prioritert hjå opposisjonspartia enn den valde politiske leiinga. I samband med ein rasjonell modell ville ein på bakgrunn av opplysningane som kom fram gjennom køpris-rapporten innført tiltaket viss målsetnaden om å få ned luftforureininga var så tydleg slik modellen forutsett, då køprising er eit bevist effektivt tiltak. Med utgangspunkt i det vil eg seie at forventningane ikkje stemmer særleg med det faktiske. Ein må også vere seg bevisst på at kommunen ikkje kan sjåast under eitt, fordi det er mange ulike parti og interesser innad. Men at ein ser det utifrå det faktum at køprising ikkje er innført, og rasjonaliteten som ligg i det.

*Politikkformuelringsfasen:* Forventningane i denne fasen var at kommunen ville vurdere alle tiltaka som var tilgjengelege og utgreie konsekvensane av kvart einskild alternativ. I denne fasen er meininga at ein skal diskutere kva som skal gjerast med ei sak og ein vil finne alternativ og forslag til løysingar (Howlett et. al 2009: 110). Den empirien eg har lagt til grunn i studia er først og fremst konsentrert rundt køprising, eg vil difor ha eit avgrensa grunnlag til å vurdere kva alternativ kommunen har vurdert, samt kva konsekvensar dei har. Det eg kan vise til er korleis dei har vurdert køprising og dei tiltaka som særskilt har blitt trukke fram, dette vil ikkje omfatte alle som eksisterer. Som det kom fram i agendasetjingsfasen vart køprising utgreia av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gjennom rapporten *”Køprising i Bergensområdet.”* som Urbanet Analyse og Norconsult hadde produsert. Høgre og Krf har særleg trekt fram miljødifferensiering, der den

som forureinar mest må betale mest i bomringen, som eit alternativ dei føretrekk framfor køprising, dette har også Unge Høgre gitt sin støtte til sjølv om dei gjekk inn for køprising tidleg i 2010. Dette tiltaket er under utgreiing av Statens Vegvesen på noverande tidspunkt. Vidare har Bergen heilt frå 2008 gitt ein forespurnad til samferdselsdepartementet om innføring av lågutsleppsoner, noko dei ikkje har fått tillating til. Pr dags dato ligg det også ein bompengesøknad hjå Stortinget frå Bergen kommune, der ynskje er å doble bompengesatsane, der ein venta effekt er tolv prosent færre bilar i bompengeringen. Andre alternativ som blant anna Høgre har trekt fram er ekspressbussar i rushtida, meir innfartsparkering og redusering av parkeringsplassar i sentrum, kollektivfelt/ sambruksfelt på hovudinnfartsårene, bybana og utbygging av sykkelveggar. Det kjem tydleg fram at kommunen har vurdert ei rekkje tiltak og nokon er allereie på plass som til dømes bybane. Men korvidt det forelegg konsekvensutgreiing av alle er for meg vanskeleg å seie i og med at mitt case er avgrensa til eitt tiltak, dette har medført mindre fokus på andre aktuelle tiltak. Køpris og ei dobling av bompengane er utgreia. Og miljødifferensiering er som nemt under utgreiing. På bakgrunn av dette vil eg seie at ein rasjonell modell ikkje forklarar det som er realiteten i denne fasen. Og i samband med at eg som forskar vanskeleg kan vite om kommunen faktisk kjenner til alle tiltak som eksisterer og konsekvensutgreiar alle som ein, noko som i seg sjølv er lite truleg ,med tanke på avgrensa rasjonalitet, vil eg vurdere modellen som lite forklarande for denne fasen.

*Avgjerdstaking:* I denne fasen er det meininga at ein, fleire eller ingen av alternativa som har blitt diskutert i dei to foregåande fasane skal bli godkjent som den politiske løysinga (Howlett et. al 2009: 139). Forventningane mine utifrå denne fasen var at køprising ikkje vert valt fordi dei vurderer andre tiltak som meir effektive og tilfredstillande utifrå gjeldande målsetnad. Det har vorte fremja ei mengd med forslag om innføring av køprising og tidsdifferensierte bompengar, og alle har vorte nedstemt. Sjølv kor mykje tiltaket har vorte diskutert og anbefalt har ferden enda i eit avgjerdsforum, der fleirtalet har stemt forslaget ned. Spørsmålet blir då om forslaget har vorte nedstemt fordi andre forslag er meir effektive mot luftforureininga. Då Ruth Grung (A) fremja interpellasjon angående prinsippvedtak om køprising i bystyremøtet 22.02.10, peika dåverande byråd Lisbeth Iversen (Krf) på at køprising var eit uavklart verkemiddel og at lovheimelen ikkje var innført. Men at dei hadde nytta andre tiltak då det var dårleg luft denne vinteren. Dette var seg datokøyning, redusert parkering i sentrum, auka innfartsparkering i bydelane, ekspressbussar frå byddelssentra og midlertidige sambruksfelt. Men også etter forskrift om køprising var på plass hausten 2011 har alle forslag om køpris

vorte nedstemt. Høyringsforslaget til køpris- forskrifta vart også nedstemt, og byrådet såg ikkje hensikta med denne forskrifta. Det er byrådspartia med Høgre, Krf og Frp som nesten utelukkande har stemt i mot alle forslag som har vorte fremja angående køprising og tidsdifferensierte bompengar. Som politikkkformuleringsfasen viste, var miljødifferensiering og auke i bompengesatsane to ”hovudalternativ” til køprising, der det førstnemte er under utgreiing og auke i bompengesatsane er utrekna til å ha ein bilavvisingseffekt på ca tolv prosent. Særleg Krf og Høgre har favorisert miljødifferensiering, og dei fleste andre partia har også vore positive til dette, men då i samanheng med køprising. Bompengesøknaden ventar berre på godkjenning i stortinget. Ein kan sjå dette som ei usemje mellom opposisjonspartia på den eine sida mot posisjonspartia på den andre. På bakgrunn av dette vil eg seie at forventningane utifrå den rasjonelle modellen i denne fasen heller ikkje er innfridd. Ein kan rett og slett ikkje seie at køprising ikkje er innført fordi det ikkje er effektivt eller at andre tiltak er meir effektive i forhold til eit mål om å få ned luftforureininga. Dei andre tiltaka er også venta å vere effektive, men det er ikkje effekten av køprising som er lagt til grunn når tiltaket har vorte nedstemt utallige gonger.

Tabellen under oppsummerer forventningane og oppfylting av desse:

**Tabell 7. Oversikt over forventningar utleia frå den rasjonelle avgjerdsmodellen med vurdering om forventningane er oppfylt.**

<b>Fase:</b>	<b>Forventningar:</b>
<i>Agendasetjing</i>	Køprising kjem på dagsorden (i tillegg til andre forslag til tiltak) fordi kommunen har som mål og få ned luftforureininga.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	I liten grad. Det er eit mål om nedgang i luftforureining, men det vert ulikt prioritert innad i kommunen.
<i>Politikkformulering</i>	Kommunen vurderer alle tiltaka dei har tilgjengeleg på bakgrunn av tid og ressursar og utgreiar konsekvensane av kvart einskild av dei.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Nei, dette vil også vere vanskeleg på bakgrunn av den kunnskapen eg som forskar besitt, samstundes som den avgrensa rasjonaliteten er venta å vere medverkande.
<i>Avgjerdstaking</i>	Modellen seier at dei vel det eller dei tiltaka med best effekt for å få ned luftforureininga. Dei vel då vekk køprising til fordel for eit tiltak som dei har vurdert som meir effektivt utifrå målsetnaden.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Nei, betre effekt frå andre tiltak kan ikkje seiast å vere årsaken til at køpris ikkje er vedteke.

Som ein kan lese av tabellen og drøftinga ovanfor stemte ikkje forventningane særleg med det som er føresetnadene i ein rasjonell *idealmodell*. Den overordna hypotesa for modellen om at avgjerdsprosessen var prega av rasjonelle val og ein klar målsetnad kan dermed forkastast.

### **8.2.2 Administrative man modell**

Denne modellen kan seiast å vere meir ”røyndomsnær” enn den rasjonelle modellen. I ei slik forståing vil avgjerdstakaren vere rasjonell, men påverka av den organisatoriske samanhengen han/ho er ein del av, samstundes som den avgrensa rasjonaliteten er til stades i stor grad. Eg vil i det vidare vurdere ein slik modell opp mot mitt empiriske materiale.

*Agendasetjingsfasen:* Utifrå denne fasen hadde eg ei overordna forventning som var i samsvar med forventninga eg hadde i same fasen i forståinga av den rasjonelle modellen. Nemleg at eg forventa at dei fleste politikarane i Bergen hadde ein målsetnad om å få ned luftforureininga. Men eg forventa samstundes at dei også hadde fleire målsetnader som ville *konkurrere* mot kvarandre, basert på kva målsetnad som var aktiv eller passiv på det aktuelle tidspunktet. Dermed forventa eg at kjøprising kom på dagsorden då ”kampen mot luftforureininga” var eit aktivt mål. Dette viser seg i stor grad og stemme, då luftforureiningsproblema var på sitt værste vinteren 2010 vart kjøprising for alvor trekt fram. Dette gjenspeglast av talet på avisartiklar frå denne perioden, samt rapporten som utgreia kjøpris og ikkje minst alle dei ulike aktørane (næringslivet, faginstansar, aksjonsgruppe, samferdselsministaren og blant anna Ruth Grung frå Arbeiderpartiet) som aktualiserte tiltaket. Litt seinare same vinteren sa imidlertid byrådsleiar Monica Mæland og byrådet at dei ikkje var interessert i kjøprising, dette vart nok ein gong bekrefta då dei i byrådsplattformen frå 2011 sa eksplisitt at det ikkje var dagsordenaktuelt for dei. Dette er dermed eit tiltak som har vorte sett på dagsorden av andre enn den politiske leiinga i kommunen. Vidare vil eg også trekkje inn element frå politikformuleringsfasen og avgjerdstakinga som kan byggje opp under forventninga om konkurrerande mål. Utbyggjing av bybana har vore ein aktiv målsetnad for mellom anna byrådspartia, og doblinga av bompengetakstane som er inne til handsaming i stortinget skal mellom anna gå til finansiering av bybana. Hensikta med kjøpris er i utgangspunktet ei regulering av biltrafikken, men dette kan igjen føre til at det også blir ein nedgang i trafikken, dermed mindre bompengeinntekter. Byrådet argumenterte også for dette under høyringa til forskrift om kjøpris, der dei uttalte at dei ikkje ynskja to innkrevjingssystem i det same ormdådet med motstridande formål. Dette rettar seg mot kva målsetnad ein vil prioritere. Eg kan ikkje seie at byrådet ikkje prioriterer luftforureiningsproblematikken, men kjøpris kan seiast å utfordre ein av deira målsetnader som då vil vere bompengeinntekter til finansiering

av bybane og infrastruktur. Paradoksalt nok vil den trafikken ein er ”avhengig” av i bompengeringen føre til utslepp. Desse inntektene skal då igjen prioriterast på kollektiv og bybane som igjen er miljøvennleg. Men det blir ein anna diskusjon. Forventningane mine kan seiast å stemme i stor grad i denne fasen. Eg må likevel bevisstgjere meg sjølv og lesar på at fasen og forventninga koplar saman at opposisjonspartia og andre nemte aktørar sette køpris på dagsorden, medan den politiske leiinga kan ventast å ha *konkurrerende* målsetnader som kolliderer med køpris.

*Politikkformuleringsfasen:* Forventningane eg utleia frå denne fasen var at kommunen ville søke mot dei alternativa som passa best relatert til deira interesser og erfaring. *Administrative man* modellen tek utgangspunkt i at avgjerdstakaren ikkje kjenner til alle alternativa og deira konsekvensar. Mitt utgangspunkt er at dei kjenner til køpris og konsekvensane av det tiltaket, fordi det allereie er utgreia og det føreligg resultat som tyder på ein god effekt. Og byrådet vel likevel andre tiltak på bekostning av dette. Noko som tyder i retning av at dei vel utifrå eigne interesser og målsetnader. I den empiriske framstillinga av denne fasen viser tabellen-*haldning til køpris*, tydeleg korleis dei ulike politiske partia i Bergen byråd og bystyre står i forhold til spørsmålet om køpris. Haldninga vil kunne knyttast til kva interesser dei ulike partia har. Dei vil dermed vere selektive i valet av tiltak. Monica Mæland har sagt at dei har ideologiske betenkingar knytta til køpris, dei er lite interessert i å avgrense folk sin bilbruk i kvardagen. Ho har vidare uttalt at ho ikkje trur på køpris og synes det er nok avgifter. Vidare har Høgre saman med Krf vist til ei særleg interesse for miljødifferensiering, eit val dei har gjort i stadenfor køpris. Byråd(2010) for samferdsel i Bergen, Øistein Christoffersen frå Frp omtalte køprising som udemokratisk og at det ville øydeleggje for bompengane som var naudsynte til mellom anna vegfinansiering. Til tross for at Samferdselsdepartementet har ”lokka” med belønningssmidlar ved innføring av køpris og forsøkt å ”presse” byrådet har den politiske leiinga heile tida stått ved sitt standpunkt. Christoffersen syntes ikkje desse belønningssmidlane var noko særleg og underbygde det som følgande:

*”De skjønnsmidlene er bare et piss i havet. De vil ikke dekke noe som helst i videreutbyggingen av Bergensprogrammet”<sup>33</sup>*

Unge høgre derimot, har vist sin interesse for køprising då dei gjekk inn for det på årsmøtet til Bergen Høgre i 2010. Seinare inngjekk dei eit kompromiss med Høgre og byrådet om

---

<sup>33</sup> Øistein Christoffersen i Bergensavisen papiravis i Atekst Retriever- søkeord: ”køprising i Bergen” *Frp setter på håndbrekket* 21.07.10 (BA9).

miljødifferensiering, kjøprising vart dermed valt vekk til fordel for dette. Vidare er også ei dobling av bompengetakstane eit val byrådet har gjort som skal gå til mellom anna bybane. I den samanheng kan ein stille spørsmål rundt kor aktuelt kjøprising blir oppå ei dobling av takstane? Opposisjonspartia (Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Miljøpartiet De grønne, Byluftlisten, Raudt og Senterpartiet) har derimot vist ei særleg interesse for kjøprising og det er som regel dei som har trekt tiltaket fram i lyset. Dette kan me mellom anna kan sjå av forslaga som er vorte fremja i avgjerdsforuma og i den neste fasen. Eg vil seie at forventningane eg hadde til denne fasen og denne modellen stemmer i stor grad. Byrådet har ikkje særleg interesse for kjøprising, fordi hensikta med dette tiltaket vil vere uforenleg med deira prioriterte målsetnader og intensjonar, dei vil difor velje selektivt og rette merksemd mot andre tiltak som til dømes miljødifferensiering og auka bompengar. Konsekvensane av desse tiltaka vil også bidra til nedgang i biltrafikken som vist med ca tolv prosent for auka bompengar. Fortsatt usikkert i forhold til miljødifferensiering. Forventninga om at dei vel på bakgrunn av erfaring er mindre sannsynleg, då dei ikkje har prøvd ut dei alternativa som er mest aktuelle. Hadde studia strekt seg over eit lengre tidsrom ville det også vore lettare å vurdere om kommunen trakk på erfaringar frå andre tiltak som har vorte nytta tidlegare.

*Avgjerdstaking:* Eg forventa i denne fasen at kommunen stemte ned kjøpris på bakgrunn av andre alternativ som var gode nok. Dei trengte ikkje vere meir effektive enn kjøprising, men tilfredstillande utifrå målsetnaden om betre luftkvalitet. I og med at byrådet er motstandarar, er i fleirtal i bystyret og innehar mykje av den politiske makta har dei såklart eit fortrinn i avstemmingar i bystyret. Noko som betyr at deira forslag og instillingar på mange område står sterkast, dette vil gå utover kjøprising, då dei ikkje er for dette tiltaket. I bystyremøtet vinteren 2010 la Ruth Grung frå Arbeiderpartiet fram ein interpellasjon i forhold til prinsippvedtak om kjøprising, der Høgre, Krf og Frp sette seg i mot. Lisbeth Iversen frå Krf peikte på at kjøprising fortsatt var under handsaming og viste til andre tiltak som vart nytta denne vinteren; datokøyning, redusert parkering i sentrum, auka innfartsparkering, ekspressbussar frå bydelane og midlertidige sambruksfelt. Til den nye forskrifta om kjøprising var argumentasjonen til byrådet at dei som nemt tidlegare ikkje ynskja to ulike innkrevjingssystem i same område med motstridande formål, der bompengeringen var avhengig av stor biltrafikk og kjøprising som ville redusere biltrafikken. Under høyringsforslaget til denne forskrifta hausten 2010 kom både SV, AP og Venstre med forslag til ulike løysingar for kjøprising i Bergen, ingen av forslaga nådde fram. Dermed vart instillinga frå byrådet gjeldande- kjøprising var ikkje forenleg med bompengordninga. 25

oktober 2011 vart likevel forskrifta eit faktum, fastsett av samferdselsdepartementet. Alle forslag om køpris til Bergensprogrammet sitt plan- og byggjeprogram for 2011 vart stemt ned. Det vart også alle forslaga om køpris som vart fremja til KVU for transportsystemet i Bergen. Interpellasjonen angående akuttiltak for lufta frå Sondre Båtstrand i Miljøpartiet De grønne om innføring av køprising vart også nedstemt. I bystyret vinteren 2012 om bompengesøknaden for Bergensprogrammet stemte Frp for ei auke i bompengane sjølv om dei er i mot bompengar, fordi dette kunne hindre køprising- noko dei er tilsynelatande endå sterkare motstandarar av. Ulike forslag til søknaden om rushtidsdifferensiering av bompengane frå A, V, Sp, BY, SV og R fall. Forskrift om datokøyring, der berre annakvar bil kan køyre på dagar med høg luftforureining, er vedteke i bystyret. Dette er rekna som eit akuttiltak. Bompengesøknaden er også vedteke lokalt, men ikkje ferdighandsama på sentralt hald. Miljødifferensiering er eit val både Krf og Høgre har teke som eit alternativ til køpris. Det eksisterer også andre tiltak mot luftforureininga som empirien i politikkformuleringsfasen særleg viser, blant anna bybanen kan sjåast på som eit miljøtiltak. Utifrå det som har komme fram stemmer forventningane mine i stor grad. Byrådet seier nei til køprising fordi dei meiner andre alternativ er meir relevante og effektive for deira målsetnad. Opposisjonen er for køpris, men har ikkje fleirtall for tiltaket.

Tabellen under oppsummerer forventningane og oppfylting av desse:

**Tabell 8. Oversikt over forventningar utleia frå *Administrative man* modellen med vurdering om forventningane er oppfylt.**

<b>Fase:</b>	<b>Forventningar:</b>
<i>Agendasetjing</i>	Kommunen kan ha fleire målsetnader, som kan tenkast å "konkurrere" mot kvarandre. Tiltaket om køprising vil komme på dagsorden viss luftforureininga på eit tidspunkt er eit aktivt mål og røyndomsnært for avgjerdstakarane.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Ja, i stor grad.
<i>Politikkformulering</i>	Kommunen vil søke mot dei tiltaka som passar best med deira interesser og bakgrunn. Og vil sjå på deira konsekvensar.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Ja, i stor grad. Dog er ikkje erfaring særleg aktuelt i dette tilfellet.
<i>Avgjerdstaking</i>	Kommunen seier nei til køprising fordi det finst andre alternativ som er tilfredstillande nok, men dei treng ikkje nødvendigvis vere "betre" enn køprising. Så lenge dei tilfredstiller deira målsetnader.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Ja, i stor grad.

Forventningane mine samsvara i stor grad med det som viste seg å vere tilfellet i samband med denne avgjerdsmodellen, noko som tyder at den overordna hypotesa om ein avgjerdsprosess



prega av ustabile og delvis konkurrerende målsetnader, samt val knytt til interesser/preferansar stemmer, og kan dermed behaldast.

### 8.2.3 Garbage can

Enderud (1986) viser til at ein slik modell kan framstå som eit teoretisk rammeverk for avgjerdsituasjonar som kan framstå rotete og uoversiktlege ved å gi desse anarkiske prosessane eit visst system. Vidare talar ein om fire ulike straumar som opererer i eit delvis tilfeldig samspel. Desse er igjen er knytt opp mot to samanknytta prosessar- *aktivering og defineringsprosessen*. Eg vil i desse ulike fasane studere kva problem, løysingar, deltakarar og avgjerdsmoglegheiter som har gjort seg gjeldande i kvar fase, samt studere aktivering- og defineringsprosessen i samband med dette. Dette er heilt klart ein meir omfattande modell enn dei to eg har drøfta til no.

*Agendasetjingsfasen:* Forventninga ut i frå agendasetjinga var at tiltak om køprising kom på dagsorden fordi det var ei mogleg *løysing* for ei redusering av luftforureining frå biltrafikken. Det ville i utgangspunktet vere *tilfeldig* når tiltaket vart lufta. *Aktiveringsprosessen* ville pregast av *aktørar* som var positive til tiltaket og fann det som eit effektivt alternativ. Det er rimleg å forvente at dei aktørane som er for køprising også er dei som trekk dette fram på dagsorden og rettar merksemd mot eit slikt tiltak. *Defineringsprosessen* vil dermed vere farga av deira perspektiv på saka, det vil vere ei positiv tilnærming. *Avgjerdsmoglegheitene* vil ikkje vere avgjort på førehand, men dukke meir eller mindre tilfeldig opp.

Det kan seiast at då Bergen kommune saman med Hordaland fylkeskommune tok initiativet til å utgreie køprising, var det i seg sjølv ein faktor som sette tiltaket i fokus. Då rapporten "*Køprising i Bergensområdet- hovedresultater, konklusjoner og anbefalingar*" av Urbanet Analyse og Norconsult var klar og konklusjonane låg føre tok det ikkje lang tid før ulike aktørar viste si støtte til tiltaket, noko som samsvara med innhaldet i rapporten. I følgje dåverande leiar for komitè for miljø og byutvikling, Ruth Grung (A) hadde byrådet vore stille angående rapporten etter den vart lagt fram rundt juletider 2009. Og ho ville setje fram ein interpellasjon om køprising på det førstkomande bystyremøtet, der bystyret måtte svare på spørsmålet. Dette møtet var dermed ein moglegheit for å fremje køprising. Slik sett måtte tiltaket vente på ein situasjon som kunne diskutere og avgjere køprisinga. Dåverande byråd for klima, miljø- og byutvikling Lisbeth Iversen (Krf) argumenterte med at dette var eit tiltak som var under handsaming og dessutan var inga forskrift om køpris på plass på dette tidspunktet. Også Næringslivets hovudorganisasjon (NHO) ga si støtte til konklusjonane i

rapporten og gjekk ut i Bergensavisen dei første dagane i 2010 og peika på behovet for ei køprisordning i Bergen, både for tidsbesparing og løysing av trafikkproblem. Den same januarmånaden gjekk også Rolf Enger frå aksjonsgruppa Ren Luft Danmarks plass, samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) og trafikkforskar Jan Usterud Hanssen ved Transportøkonomisk Institutt (TØI) ut med oppfordringar og foreslo køprising som eit effektivt tiltak mot den sterke luftforureininga på tidspunktet. I mars viste Monica Mæland til byrådet sitt standpunkt angående køprising som ein usosial skatt og dermed som eit tiltak som ikkje var dagsordenaktuelt for dei.

Aktiveringa av aktørar i denne fasen kan seiast å ha vore mangfaldig. Sett inn i aktørane si respektive tilhøyrse var både NHO, TØI, samferdselsdepartementet, Ren Luft Danmarks plass og Arbeiderpartiet ulike ”grupperingar” med engasjement for køprising. Tom Knudsen (NHO), Ruth Grung (A), politisk rådgjevar i samferdselsdepartementet Sigrid Brattebø Handegard (Sp), Rolf Enger (RLD)<sup>34</sup>, Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) og Jan Usterud Hanssen (TØI) aktualiserte køprising på eit tidspunkt då ulike alternativ og forslag til trafikkreduserande og miljøfremjande tiltak var høgaktuelle, nemleg då luftforureininga var på sitt verste i slutten av 2009 og byrjinga av 2010. Forventningane eg hadde i forhold til aktiveringsprosessen om kva aktørar som kom til å trekkje fram tiltaket stemmer, då dette var personar som såg nytten og behovet i tiltaket. Dei *definerte* også innhaldet og forståinga, noko som gjorde at køprising vart lagt fram som eit naudsynt alternativ i forhold til den situasjonen som eksisterte den vinteren. Dette kan også sjåast på som ein naturleg del, då det vil vere spesielt om aktiveringsprosessen hadde vore prega av aktørar som var motstandarar av tiltaket, dei ville mest sannsynleg aldri gjort det dagsordenaktuelt. Det kan også vere ein av årsakene til at byrådet ikkje omtalte rapporten om køprising etter innhaldet vart kjent. Forventninga om tilfeldigheit knytt til når tiltaket kom på dagsorden stemmer derimot ikkje overens med det faktiske. Ja, tiltaket kom på dagsorden fordi det var ei aktuell løysing i forhold til luftproblema, men det synes ikkje tilfeldig når det kom opp. Konklusjonane i den nemte køpris-rapporten gav tilhengjarane ei god moglegheit for å kaste lys over tiltaket ved å vise til anbefalingane i rapporten. Det same gjorde den ekstreme luftsituasjonen. Begge desse faktorane gjorde køprising til ei heit potet.

---

<sup>34</sup> RLD forkorta frå *Ren Luft Danmarks plass*

Tabellen nedanfor oppsummerer forventningane og oppfyljing av desse:

**Tabell 9. Oversikt over dei fire ulike straumane i agendasetjingsfasen**

Kva straumar utmerka seg i denne fasen og korleis var dei sett saman?	Agendasetjingsfasen
<i>Kva avgjerdsmoglegheiter opna seg?</i>	I denne fasen slik eg har valt å strukturere fasane, var ikkje avgjerdsmoglegheitene særleg framtreddane. Det einaste som kan tolkast dit hen vil vere Ruth Grung (A) si varsling om prinsippvedtak om kjøprising på det førstekomande bystyremøtet som fann stad i februar.
<i>Kva aktørar deltok i diskusjonen?</i>	Naturleg nok var aktørar som var positive til kjøprising dei som gjorde seg mest bemerkta i denne fasen. Tom Knudsen (NHO), Ruth Grung (A), politisk rådgjevar i samferdselsdepartementet Sigrud Bratlebø Handegard (Sp), Rolf Enger (RLD), Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) og Jan Usterud Hanssen (TØI) presiserte alle behovet for ei slik ordning i Bergen. Men også Lisbeth Iversen (Krf), stortingspolitikar Øyvind Halleraker (H) og Monica Mæland (H) fronta sine syn.
<i>Kva problem viste seg på arenaen?</i>	Det særskilte problemet med høg luftforureining vintermånadene i 2009/2010. Tyst frå byrådet ang. Kjøprisrapporten
<i>Kva løysingar eksisterte?</i>	Tidsdifferensierte bompengar. Kjøprisforskrift var ikkje ferdighandsama på tidspunktet. Generelt sett eksisterte det ei rekkje andre tiltak, men det er ikkje med i denne fasen og (heller ikkje hovudfokuset i mi studie.)

*Politikkformuleringsfasen:* Politikkformuleringa vil finne stad både i og utanfor avgjerdsmoglegheitene, dermed er denne fasen hovudsakleg innretta mot den diskusjonen som har gått føre seg utanfor sjølve avgjerdsforuma. Utifrå denne fasen var det ei generell forventning om ein tilfeldig, delvis ukoordinert prosess med stadig ulike *problem* og *løysingar* som dukka opp. Eg venta ein tilfeldig *aktiveringsprosess* basert på tid og prioritering for *deltakarane*. Utifrå den empiriske framstillinga vil eg også vente ei noko anna samansetting av deltakarar i denne fasen kontra avgjerdstakinga som vert omtalt i neste fase. *Defineringa* baserer seg på dei aktuelle deltakarane sine preferansar.

Denne fasen utgjør ein betydeleg del av mi empiriske framstilling. Ein slik fase vil søke å fange inn diskusjonen i samband med kjøprising. Det er meininga at det skal komme alternativ og forslag til løysingar (Howlett et.al 2009:110). Eg vil i det følgjande særleg vektleggje samhandlinga og kommunikasjonen mellom Bergen kommune og samferdselsdepartementet. Dette var også eit av mine hovudfunn i studia. Vidare overraska det meg at kommunikasjonen var delvis uklar og sjølvmotsigande både i forhold til diskusjonen om kjøprisorifskrifta og belønningsordninga, då særleg frå sentralt hald.

Året 2010 starta imidlertid med at Bergen SV var vorte motstandarar av kjøprising og at dei dermed hadde endra syn frå tidlegare i følgje Bergens Tidende. Det tok ikkje mange dagane før SV gjekk ut og tilbakeviste dette og sa at Bergens Tidende hadde feilinformert innbyggjarane om deira haldning til tiltaket. Alt viste seg å bunne ut i ei misforståing. Bergen SV var fortsatt for kjøprising, men helst i samband med andre tiltak som auka busskapasitet, betre framkome for kollektiv og reduserte parkeringsplassar i sentrum.

I februar same år gjekk leiaren for Unge Høgre, Peter Christian Frølich inn for kjøprising. Dermed gjekk dei i mot sitt eige parti Høgre som ikkje var for eit slikt tiltak. Forskingsleiar ved TØI, Vibeke Nenseth kritiserte Monica Mæland for manglande politisk mot til å innføre eit slikt tiltak som Unge Høgre no ville innføre. Då Høgre hadde årsmøte den 20 februar kom det to forslag angående kjøprising. Det første vart lagt fram av Frølich om at kjøprising burde innførast som ei løysing på luftproblematikken, det andre forslaget var frå Høgre og det angjekk det stikk motsatte; at kjøprising ikkje var ei løysing på denne problematikken. Forslaget vart stemt ned med 52 stemmer mot 47. Desse tala indikerer eit knapt fleirtal mot løysinga. Og nettopp denne dagen hadde det møtt opp mange fleire enn det som var vanleg på årsmøtene til Høgre. Her ser ein eit klart døme på ei høg aktivering av deltakarar utover det som var vanleg på slike møter. Dette var etter alt sannsyn basert på ei prioritering frå deltakarane si side, då tema for dagsorden har vore avgjerande for oppmøtet. Avstemminga var veldig jamn og resultatet fordelte seg omtrent 50/50. Tilfeldigheitene kan ha avgjort, på bakgrunn av kva aktørar som var til stades.

Året etter dette møtet hadde pipa til Unge Høgre ein annan lyd og lojaliteten til moderpartiet vart tyngst. Då inngjekk dei eit kompromiss med Høgre om miljødifferensiering og ville dermed stemme i mot kjøprising. Her viste det seg at med sju stemmer frå Unge Høgre saman med BY, MDG, SV, Sp, og A kunne det vore nok til eit fleirtal i bystyret for tiltaket. Hadde

Unge Høgre stått ved køprising kunne dermed tiltaket i utgangspunktet vore ein realitet. Nok ein gang var det små marginalar og tilfeldigheter som avgjorde utfallet.

Kommunikasjonen mellom samferdselsministar Kleppa og byrådsleiar Mæland viste seg å by på utfordringar i samband med heimelsgrunnlaget og forskrifta til køprising. I diskusjonen kom det stadig fleire problem fram i lyset, og det kan synast som ei misforståing som kom inn i ein sirkel og vart verande der. Det starta med at Bergen kommune under den ekstreme luftforureininga i 2009/2010 i utgangspunktet ynskte auka moglegheit til å iverksetje ulike tiltak, deriblant køprising. Dette er forøvrig ein problematikk som masteroppgåva til Olsen (2012) trekk fram som eit av funna i samband med kommunen si krisehandtering av den ekstreme luftsituasjonen denne vinteren. Mangel på regelverk og heimelsgrunnlag ved bruk av tiltak lokalt viste seg å vere utfordrande. Kleppa gjekk til tross for manglande forskrift ut med påstand om at Bergen kommune kunne vedta køprising. Dette rysta Mæland.

Tidleg i juni gjekk stortinget og Magne Rommetveit frå Arbeiderpartiet ut og sa dei ville nekte Bergen bybane frå Lagunen til Flesland om dei ikkje nytta seg av sterke trafikkdempande tiltak, men at dei kunne love meir bybane om dei innførte tiltak som køprising. Mæland meinte dei hadde innført trafikkavgrensande tiltak, dessutan var bybanen i seg sjølv eit slikt tiltak. I juli same år uttalte samferdselsdepartementet at tidsdifferensierte bompengar var mest aktuelt for Bergen og ikkje eit reint køprisingssystem. Byråd for samferdsel, Øistein Christoffersen (Frp) meinte dette var ein leik med ord og begge deler var like uaktuelt. Den same månaden vart Kleppa kritisert fordi ho feilinformerte om køprising i Bergen fordi ho oppfordra til køprising, noko som ikkje var mogleg då Bergen allereie hadde bomepengar. Det er imidlertid viktig å merke seg at køprising og tidsdifferensiering av bompengesatsane vil få tilnærma samme effekt og opplevast likt for bilistane. Hovudskilnaden er kva inntektene skal nyttast til og at dei er heimla i ulike lover, noko eg tidlegare har vist til. Hausten 2010 var det igjen ei form for kommunikasjonssvikt mellom Kleppa og Mæland. Samferdselsministeren meinte byrådet gjorde saken komplisert då dei sa det ikkje var heimel for køprising på grunn av bomringen. Ifølgje forskrifta måtte bompengeringane avviklast eller forhandlast på ny. Mæland meinte dette var uaktuelt fordi då forsvann inntektsgrunnlaget for bybana og Ringveg Vest. Forskrifta måtte jobbast meir med i følgje Kleppa, men ei tidsdifferensiering av bompengane var fullt mogleg. Slik Mæland oppfatta denne forskrifta, var det ikkje mogleg. Ho ville ha det skriftleg.

Denne diskusjonen ber til dei grader preg av rot og ustruktur. Her er tydeleg forståinga av tidsdifferensierte bompengar og kjøprising gjenstand for misforståing. Dette kan vere bevisst frå lokalt hald for å trekkje tida ut, eller så har regelverket vore uklart. Det kan og vere ein kombinasjon av begge faktorane. Det var ikkje før forskrifta var på plass 25 oktober 2011 med heimel i vegtrafikklova at kommunane sjølve kunne ta i bruk kjøprising. Diskusjonen mellom Kleppa og Mæland fann stad året før forskrifta vart fastsett. Men tidsdifferensierte bompengar derimot var på plass allereie i 1988/89 gjennom ei endring i veglova, slik eg viste til i bakgrunnskapitlet. Problem i forhold til ulik tolking av forskrifta og omgrepsbruken kan ha vore ein faktor som har forsinka prosessen med kjøprising og skapt forvirring hjå kommunen. Det første problemet var knytta til at Kleppa uttalte at kommunen kunne innføre kjøprising, noko som ikkje var mogleg på tidspunktet, vidare uttalte ho at det ikkje var aktuelt med kjøpris likevel, men heller ei tidsdifferensiering av bompengane. Etter kvart dukka det opp problem i forhold til at forskrifta krevde reforhandling eller avvikling av bompengeringane, noko som ikkje var forenleg med finansiering av bybaneutbyggjing og Ringveg Vest. Men det har likevel ikkje skjedd noko sjølv etter at Samferdselsdepartementet 25.10.11 fastsette forskrift om kjøprising (§7a) i vegtrafikklova. Dette peiker i retning av ulike politiske interesser slik eg diskuterte i den førre avgjerdsmodellen. Uklåre meldingar og kommunikasjonsproblem kan også synast å ha prega diskusjonen om belønningsavtalen.

Som eg presenterte i bakgrunnskapitlet seier klimaforliket at dei byane som vil teste ut kjøprising og tidsdifferensierte bompengar, samt andre trafikkregulerande tiltak, skal verte prioritert ved tildeling av belønningsmidlar (Bergens Tidende 15.11.10 BT3). Diskusjonen mellom Bergen kommune og særleg samferdselsdepartementet i samband med belønningsmidlane, synes å ha vore prega av usikkerheit i forhold til innhaldet i avtalen. Det har vore motstridande meldingar frå sentralt hald korvidt kjøprising faktisk var og er ein del av denne avtalen. Slik klimaforliket legg til grunn vil dei som innfører kjøprising verte prioritert. Slik eg ser det kan dette i seg sjølv gi rom for mistolkingar, då det ikkje står eksplisitt at kjøprising er ein føresetnad for belønningsmidlane, ei heller at ei manglande innføring vil føre til at ein uansett får alle midlane. Samferdselsdepartementet har sjølv vore uklåre i forhold til innhaldet i avtalen. Under ein konferanse i regi av Bergens Næringsråd i februar 2010 uttalte samferdselsminister Kleppa at kjøprising ikkje nødvendigvis var ein føresetnad for at Bergen skulle få belønningsmidlane, men at dei måtte konkretisere dei bilrestriktive tiltaka sine betre. Sommaren 2010 fekk Bergen 55 millionar for at dei hadde bygd bybane. Vidare var det ein moglegheit for at Bergen kunne få ein fireårig avtale fordi fylkeskommunen hadde gått inn for

at dei ville innføre køprising når ein heimel låg føre. Tiltaket vart som kjent ikkje med i tiltakspakken året etter, då fleirtalet i kommunen sa nei. Resten av belønningsmidlane for 2010 vart imidlertid ikkje utbetalt. Stortingsrepresentant Kjersti Toppe (Sp) la skulda på eit tafatt byråd. Monica Mæland og Lisbeth Iversen meinte dette var straff frå regjeringa for manglande innføring av køpris. Vidare hevda samferdselspolitisk talsmann i Høgre, Øyvind Halleraker at det ikkje var eit køpris-krav i belønningsordninga. Tidleg i 2011 var det på ny diskusjon om belønningsmidlane, då rådgjevar i samferdselsdepartementet, Sigrid Brattabø Handegard, sa at tidsdifferensierte bompengar var ein moglegheit, noko byrådet ikkje var særleg interessert i å diskutere, dermed stod midlane i fare. Hausten 2011 peika Kleppa på at dei ikkje ville ha køpristvang ovanfor kommunane, men restriktive trafikktiltak måtte til. Ein månad seinare går Sigrid Handegard ut med at avtalen inneheldt køpris og tidsdifferensierte bompengar, og at dette måtte følgjast opp elles vart det ikkje utbetalt belønningsmidlar. Bergen fekk likevel 70 millionar seinare det året, til tross for manglande køprising. Vidare i 2012 ville regjeringa opne for at staten kunne tvinge kommunane til å innføre køprising, dette vart like etter tilbakevist av den raud-grøne regjeringa. Sommaren 2012 heldt departementet tilbake 60 av 150 millionar kroner for det aktuelle året tiltross for berekningar som tilsa at tilstrekkelig trafikkreduksjon var innan rekkevidde. Kleppa argumenterte med at køprising var ein del av avtalen. I oktober kom det resterande beløpet. Då uttalte også den nye samferdselsministaren, Marit Arnstad (Sp) at så lenge Bergen nådde kravet på fem prosent trafikkreduksjon ville dei ikkje bry seg med kva tiltak byen drog nytte av. I år (2013) har Bergen fått 168 millionar kroner. Sjølv om måla ikkje er innfridd er det venta at det vil skje med den nye bompengavtalen. Debatten om køprising er uansett ikkje over, med ein komande bymiljøavtale med felles mål og forpliktingar på tvers av forvaltningsnivåa. Dermed vil køprising fortsatt stå som eit alternativ som vil gi økonomisk gevinst.

Den politiske leiinga i Bergen kommune opplevde at dei vart straffa for manglande køprising, då belønningsmidlane til stadigheit vart heldt tilbake. Det er kjent at den raud-grøne regjeringa er særst positive til tiltak som køprising og tidsdifferensierte bompengar. Ein kan dermed argumentere for at eit politisk skilje kan vere noko av årsaken til usemja om dette er eit riktig og nødvendig tiltak eller ikkje. Politikk knytt seg til forhold om makt, kva interesser som slår igjennom og konsekvensane av dette (Østerud 2003: 31). Politikken med interesser og makt til å ta avgjerslene vil uansett spele ei rolle for korleis aktørar argumenterer og kva dei legg til grunn for sine val, og ikkje minst kven som avgjer. At partipolitikk er ein faktor i avgjerdprosessen også i forhold til køprising kan ein ikkje fornekte, slik vil det alltid vere når

ein studerer politiske styringsorgan. I forhold til denne fasen og det som kjem fram i den empiriske framstillinga og diskusjonen ovanfor kan ein likevel argumentere for at andre faktorar enn politisk tilhøyrsløse og ideologi kan ha spelt ei rolle i denne avgjerdsprosessen. Eg vil særleg trekke fram mangelen på heimel i tida før forskrifta var på plass, sjølv om tidsdifferensiering av bompengane var ei moglegheit, samt uklære og motstridande meldingar om det faktisk var mogleg å innføre køprising i tidsrommet 2010 til hausten 2011. Dette kan ha innverka på avgjerdsprosessen, vidare er det verdt å merke seg at etter forskrifta var på plass har ikkje tiltaket vorte vedteke, det kan tyde i retning av at mangel på heimel for tiltaket ikkje var årsaken til manglande innføring frå den politiske leiinga i kommunen. Belønningsordninga kan synast som ein avtale staten har brukt for å fremje køprising i byane. Den har kasta lys over køprising som tiltak. Denne avtalen i likheit med forskrifta har også vore delvis uklår. Den har i tillegg retta merksemda mot spørsmål knytta til statleg styring av kommunane på miljøfeltet, men det må i så fall vere eit forslag til vidare forskning i ei anna oppgåve.

Ulike element i prosessen peiker i retning av tilfeldigheiter og ukoordinering. Medan andre ting synes tydeleg, og ein kan lese politikk mellom linjene. Før forskrift om køpris var på plass, kan det synast som ei manglande forskrift var problemet. Etter den kom, dukka det opp andre problem som finansiering av infrastruktur. Då gjekk det meir politikk og interesser i prosessen, meir enn ein kunne antyde før forskrifta låg føre. Som nemt kan ein ikkje avskrive at prosessen har fått det utfallet berre på bakgrunn av korleis prosessen har vore strukturert, men det viser seg at avgjerdsmodellane fangar inn ulike kjenneteikn ved prosessen, noko som kan ha vore medverkande faktorar til at tiltaket ikkje er innført. I høve til *garbage can* modellen og den overordna forventninga vil eg sei den stemmer. Det har dukka opp fleire problemstillingar etter kvart som andre har blitt nøsta opp. Også ulike løysingar har vist seg. Her ser ein spesielt miljødifferensiering, der dei som forureinar mest må også betale mest i bomringen. Dette var også kompromisset Unge Høgre inngjekk med Høgre på bekostning av køprising. Ei dobling av bompengane har også delvis vore trekt fram som ei miljøløysing.

Kven var så aktivert i diskusjonen, og korleis vart saka forstått?

To sentrale aktørar gjorde seg særleg gjeldande i denne fasen, særskilt i samband med diskusjonen knytta til køpris- forskrifta og belønningsordninga. Det var naturleg nok to sentrale politikarar; byrådsleiar Monica Mæland (H) og dåverande samferdselsminister



Magnhild Meltveit Kleppa (Sp). Monica Mæland er som kjent sterk motstandar av kjøprising, medan Kleppa saman med den raud-grøne regjeringa har vore sterke forkjemparar. Desse definerte prosessen utifrå sine ulike preferansar for tiltaket. Unge Høgre leiar Peter Christian Frølich markerte seg med si positive haldning til kjøprising, og opna for at dette var eit sentralt tiltak. Dag Skansen (H), leiar for bystyret sin komitè for miljø og byutvikling var særleg positiv til eit tiltak om miljødifferensiering, saman med Krf. Noko også Byluftlisten og Venstre var positive til, (også Unge Høgre gjekk inn for dette) Lisbeth Iversen (Krf), dåverande byråd for miljø og byutvikling, og byråd for samferdsel, Øistein Christoffersen (Frp), var ikkje positive til ei eventuell kjøprisordning. Politisk rådgjevar i samferdselsdepartementet, Sigrid Handegard (Sp), tok til ordet for kjøprising i samband med belønningsmidlane. Fylkesrådmann Paul M. Nilsen saman med Hordaland fylkeskommune gjekk inn for kjøprising. Fleire deltakarar var aktivert på ulike tidspunkt og uttalte seg i større eller mindre ordelag. Deriblant Ruth Grung og Nils Olav Nøss frå Arbeiderpartiet, stortingsrepresentant Kjersti Toppe frå Senterpartiet, samferdselspolitisk talsmann i Høgre, Øyvind Halleraker og Vibeke Nenseth frå TØI som meinte byrådet måtte gå for kjøpris slik som Unge Høgre. Høgrepolitikarane Henning Warloe og Eivind Nævdal- Bolstad ga også si støtte til Unge Høgre sitt kjøprisforslag. Magne Rommetveit (A) saksordførar for Bergen sin bompengesøknad i Stortinget oppfordra kommunen til kjøprising. Samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) overtok for Kleppa (juni 2012) og uttalte seg angående belønningsavtalen hausten 2012. Byråd for klima, miljø og byutvikling Filip Rygg (Krf), fylkesordførar Tom Christian Nilsen (H), Jan J. Horn, bystyrerepresentant frå Høgre og Wencke Hystad (H), medlem i komitè for miljø og byutvikling var også på ulike tidspunkt aktivert i tiltaksdebatten i forhold til kva tiltak dei meinte var effektive som alternativ til kjøprising.

Dei ulike deltakarane hadde ulike motiv for å delta i diskusjonen om kjøprising, i forhold til korvidt dei var for eller i mot eit slikt tiltak. Diskusjonen og politikkformuleringa aktiverte ei mengd ulike aktørar som gjorde seg gjeldande i større eller mindre grad, dette kan basere seg på ei tilfeldig deltaking der til dømes ulike aktørar har vorte forspurt av aviser og liknande til å uttale seg om saka, dermed kan tid og moglegheit for deltaking vore ein sentral faktor. Dei tre "hovudaktørane" som var særleg framtreddane i diskusjonen var Monica Mæland, Magnhild Meltveit Kleppa og vidare Peter Christian Frølich. Deira deltaking vil eg vurdere som ikkje tilfeldig. Monica Mæland har ein sentral posisjon som byrådsleiar og det same har samferdselsministaren Magnhild Meltveit Kleppa. Kjøprising var viktig for dei på kvar sine ulike måtar, og dei var engasjerte for sine ulike standpunkt og målsetnader. Peter Christian

Frølich var og ein stabil deltakar i forhold til korleis han som leiar og sitt parti Unge Høgre prioriterte kjøprising. Forventningane utifrå *aktivering* og *definering* i denne fasen kan dermed seiast å vere innfridd i stor grad.

**Tabell 10. Oversikt over dei fire ulike straumane i politikkformuleringsfasen**

Kva straumar utmerka seg i denne fasen og korleis var dei sett saman?	Politikkformuleringsfasen
<i>Kva avgjerdsomlegheiter opna seg?</i>	Årsmøtet til Høgre februar 2010 Møte november 2011 om trafikkreduserande tiltak
<i>Kva aktørar deltok i diskusjonen?</i>	”Stabile” aktørar: Monica Mæland, Magnhild Meltveit Kleppa, og Peter Christian Frølich.  ”Tilfeldige aktørar”: Dag Skansen (H), Lisbeth Iversen (Krf), Øistein Christoffersen (Frp), Sigrid Handegard (Sp), Fylkesrådmann Paul M. Nilsen, Ruth Grung (A), Nils Olav Nøss (A), Kjersti Toppe (Sp), Øyvind Halleraker (H) og Vibeke Nenseth (TØI) Henning Warloe (H) og Eivind Nævdal- Bolstad (UH), Magne Rommetveit (A), Marit Arnstad (Sp), Filip Rygg (Krf), Tom Christian Nilsen (H), Jan J. Horn (H) og Wencke Hystad (H),
<i>Kva problem viste seg på arenaen?</i>	Generelt: Misforståing om Bergen SV si haldning til kjøpris, mangel på regelverk ifht kjøprising, bybanefinansiering, kjøpris krevde reforhandling av bompengesystem, Uklar tolking av regelverk-kjøpris/tidsdiff.bompengar, statleg tvang for innføring av kjøpristilbakevist like etter, forholdet kommune- stat, forholdet posisjon-opposisjonsparti.  Belønningsordninga: Tilbakehald av økonomiske midlar, uklårt korvidt kjøpris var ein del av avtalen.
<i>Kva løysingar eksisterte?</i>	Bybane, miljødifferensierte bompengar, tidsdifferensierte bompengar, kjøpris (frå okt. 2011), auke i bompengetakstane, lågutsleppsone, fleire ekspressbussar, innfartsparkeringar, fleire bussavgangar, ferdigstilling av ytre ringveggar, kollektivfelt, redusering av parkeringsplassar i sentrum, utbygging av sykkelveggar, tunnelar

*Avgjerdstaking:* Denne fasen har eg i all hovudsak innretta mot forslag som knyt seg til kjøpris og tidsdifferensierte bompengar. Forslaga er fremja i ulike bystyremøter, samt eitt møte i komitè for miljø og byutvikling. I denne fasen er det i følge teorien slik at dei alternativa som har vorte diskutert og utgreia i dei to føregåande fasane, skal bli godkjent eller ikkje godkjent

som offisiell politisk løysing (Howlett et.al 2009:139). Dette avviker imidlertid litt frå det som faktisk skjer. I den første fasen vart det presentert ei utgreiing om kjøprising i form av ein rapport, vidare peikte ulike aktørar på behovet for kjøprising i Bergen og Ruth Grung (A) varsla om interpellasjon ang. prinsippvedtak om kjøprising i tilknytning til det som kom fram i rapporten. Denne interpellasjonen er fullstendig presentert i denne fasen. I forhold til politikkkformuleringsfasen viste den meir spesifikt til diskusjonen i samband med kjøprisinga, og det vart vist til eit knippe andre aktuelle tiltak. Miljødifferentiering og auka bompengar utpeika seg som alternativ til kjøprisinga. I og med at studia er avgrensa til å omfatte kjøprising som går inn i rekkja av mange tiltak kommunen kan gjere bruk av, vil denne fasen favne om ulike forslag om kjøprising som er komme opp i ulike samanhengar.

Det som er spesielt i denne fasen og som også er eit av mine *hovudfunn*, nemt innleiingsvis i kapitlet er korleis avgjerdsprosessen rundt tiltaket har gått føre seg. Ofte kan saker komme på dagsorden og vidare verte utgreia for så og verte vedteke eller ikkje. Då kan det gjerne ta lang tid før dei vert vurdert igjen. Kjøprising har vorte trekt fram og stemt ned utallige gonger i ulike avgjerdsforum. Det vert til stadigheit problematisert i samanheng med tema som berører luftproblematikken og ulike transportpolitiske utfordringar. Tiltaket baserer seg dermed ikkje på eit endeleg nei.

Eg har i denne fasen forsøkt å belyse dei viktigaste sakene der forslaget har vorte lagt fram. Forventningane i denne fasen var at kjøprising ville stadig søkje etter tematikkar, situasjonar og moglegheiter som kunne aktualisere tiltaket. Avgjerdsmoglegheitene opna for dette. Avgjerdstakinga skjedde i samband med at ulike forslag til løysingar kom opp. *Aktiveringa* ville basere seg på kven som har moglegheit til å vere tilstades. Kva saker som er på dagsorden og kva deltakarar som har tilgang til avgjerdsmoglegheitene vil også spele ein rolle. Høvesvis i forhold til prioritering, samt rett og plikt. Deltakinga er ikkje venta å vere stabil i kvar avgjerdsmoglegheit på bakgrunn av nemte forhold. Eg vil vente ei anna samansetning av aktørar i denne fasen kontra politikkkformuleringsfasen, då ikkje alle aktørane som var representert der har tilgang til dei ulike avgjerdsforuma i kommunen. *Aktiveringa* påverkar som kjent *defineringa* av tiltaket og dermed korleis ein oppfattar kjøprising. Dette er ikkje kjent på forhand då *aktiveringsprosessen* er delvis tilfeldig.

Av bystyre- og komitèsakene eg har identifisert har tiltaket vorte fremja i samband med ulike saksforhold. Dei ulike sakene har strekt seg frå konkrete forhold i samband med kjøpris, som høyringsforslag til forskrift om kjøprising, samt prinsippvedtak om kjøprising, til meir

generelle tematikkar som klimaplan for fylket, plan- og byggjeprogram, KVV for transportsystemet, akuttiltak for lufta og bompengesøknad.

Vinteren 2010 var ein situasjon som opna for ein særleg diskusjon rundt bruken og iverksetjinga av ulike miljøfremjande tiltak. Værsituasjonen og den forureina lufta gjorde ulike bilrestriktive tiltak høgaktuelle, og Ruth Grung (A) varsla tidleg at ho og Arbeiderpartiet ville komme med ein interpellasjon om prinsippvedtak om køprising så fort moglegheita baud seg. Dette var tydeleg eit forslag til løysing på det eksisterande problemet. Også høyringa til forskrift om køpris opna for ulike forslag knytta konkret til dette tiltaket. Dei øvrige sakene var knytta meir generelt til klimatiltak, ulike utgreiingar og program. Dette var vidare saker som ga køprising ei moglegheit til å bli diskutert. Dette svarer til den generelle forventninga for denne fasen, for som empirien har vist er dette eit tiltak som har vorte diskutert under ulike tematikkar. Dette har vore tema som kunne knyttast til køprising på eit eller anna område.

Geir Steinar Dale (A), Lillian Blom (SV) og Ruth Grung (A) er tre aktørar som har fremja køpris- forslag i meir enn eit av dei aktuelle avgjerds- moglegheitene. Geir Steinar Dale fremja alternativ om køprising både i møtet om den nye forskrifta om køprising, i møtet om Bergensprogrammet sin plan- og byggjeprogram og i KVV for transportsystemet. Lillian Blom fremja forslag om køprising i same møtet som prinsippvedtak om køprising vart fremja, samt under høyringa til den nye forskrifta om køprising og Bergensprogrammet sin plan- og byggjeprogram. Ruth Grung (A) var aktiv ved to anledningar i møtet om prinsippvedtaket og klimaplan for fylket. Tina Åsgård (SV) fremja køpris- forslag både i forhold til saka angående KVV for transportsystemet og bompengesøknaden. Vidare var Sara Henriksen (V) også ein aktør som viste seg meir enn ein gang gjennom køpris- forslag, fyrste gong i møtet om køprisforskrifta og andre gang via Anders Skoglund som tok opp igjen hennar forslag frå komité for miljø- og byutvikling i møtet om Bergensprogrammet sin plan og byggjeprogram.

Dei andre aktørane i denne fasen var ikkje aktivert meir enn i ein samanheng utifrå dei sakene som her er belyst. Dette var Oddny Irene Miljeteig (SV), Haakon Lønning Aarø (Sp), Mathias Hunskaar Furevik (R), Anders Skoglund (V), Sondre L. Båtstrand (MDG), Harald Schelderup (A) og Torstein Dale (R).

Av alle dei aktørane som her er gjort greie for gjennom avgjerdstakinga, har alle vore deltakarar som har fremja forslag som rettar seg mot innføring av køprising. Deira aktivering har dermed bidrege til at køprising vart trekt fram i dei ulike avgjerdsforuma, og har vore

avgjerande for at tiltaket har komme på dagsorden. Spørsmålet blir om deira deltaking er tilfeldig? Fleire av aktørane har vore tilstades og fremja forslag i avgjerdsforuma fleire gonger, dette talar i mot ei tilfeldig aktivering. Vidare seier kommunelova at det er ei plikt for dei folkevalde å delta i møtene i kommunen, med mindre ein har gyldig fråvær, noko dei er særstrenge på. Møter i andre utval er til dømes ikkje ein gyldig grunn til og ikkje delta, så sant det ikkje er møter i utval på regionalt- eller nasjonalt nivå. (bergen.kommune.no BK19). På bakgrunn av dette vil det vere lite sannsyn for at nokon kan prioritere anleis, med mindre det er særskilte grunnar. Dermed kan ein seie at deltakinga er forholdsvis stabil. Det vil også vere ein mogleg årsak til at kjøprising blir stemt ned gong på gong. Fleirtalet (Høgre, Krf og Frp) vil etter føresetnadene vere til stades i dei fleste møtene, dermed er dei nok representantar til å slå igjennom med sine preferansar.

**Tabell 11. Oversikt over dei fire ulike straumane i avgjerdsfasen**

Kva straumar utmerka seg i denne fasen og korleis var dei sett saman?	Politikkformuleringsfasen
<i>Kva avgjerdsomlegheiter opna seg?</i>	Bystyremøte 22.02.10- <i>Prinsippvedtak om kjøprising</i> , bystyremøte 26.04.10- <i>Klimaplan for fylket</i> , møte i komitè for miljø og byutvikling 07.10.10- <i>Ny forskrift til vegtrafikklova (kjøprising)</i> , bystyremøte 24.01.11- <i>Bergensprogrammet-plan og byggjeprogram</i> , bystyremøte 28.11.11- <i>KVU for transportsystemet i Bergensområdet</i> , bystyremøte 23.01.12- <i>Interpellasjon akuttiltak</i> , bystyremøte 20.02.12- <i>bompengesøknad</i> .
<i>Kva aktørar deltok i diskusjonen?</i>	Geir Steinar Dale (A), Lillian Blom (SV) og Ruth Grung (A), Tina Åsgård (SV), Sara Henriksen (V), Oddny Irene Miljeteig (SV), Haakon Lønning Aarø (Sp), Mathias Hunskaar Furevik (R), Anders Skoglund (V), Sondre L. Båtstrand (MDG), Harald Schelderup (A) og Torstein Dale (R).
<i>Kva problem viste seg på arenaen?</i>	Byrådet negative til kjøprising- brukt 6 år på utgreiing.  Var ingen heimel for kjøpris i fire av dei nemte møtene  Høgre og KrF kritiserte Arb.partiet ansvarsfråskrivning vedr. Bergensprogrammet  Lars Sponheim foreslo kjøpris innføring utan samtykke frå kommune og fylkeskommune i særskilte tilfeller.  Filip Rygg: mest trafikkauke utanfor sentrum-lite hjelp med kjøprising  Dag Skansen tykte det var slitsomt å diskutere kjøpris gong på gong.
<i>Kva løysingar eksisterte?</i>	Utallige ulike forslag til kjøprisløysingar og tidsdifferensierte bompengar innanfor dei ulike sakene. Hovudløysinga var at kjøprising måtte innførast.

**Tabell 12. Oversikt over forventningar utleia frå Garbage Can modellen med vurdering om forventningane er oppfylt.**

<b>Fase:</b>	<b>Forventningar :</b>
<i>Agendasetjing</i>	Køprising kjem på dagsorden fordi det er ei mogleg løysing på problemet med luftforureininga. Det vil vere tilfeldig når det havnar på dagsorden. Avgjerdsmoglegheitene er ikkje definert på førehand. <i>Aktiveringsprosessen:</i> Ulike aktørar finn kjøprising som eit effektivt tiltak. Dette vil vere dei som positive til tiltaket. <i>Defineringsprosessen:</i> Køprising vil bli forstått som eit nødvendig tiltak av dei som sett det på dagsorden.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Delvis, men det var ikkje tilfeldig når tiltaket kom på dagsorden.
<i>Politikkformulering</i>	Politikkformuleringa foregår både i og utanfor avgjerdsmoglegheitene. Eg vil vente å finne ein prosess som er delvis ukoordinert, der stadig fleire problem og moglege løysingar viser seg på arenaen. <i>Aktiveringsprosessen:</i> Aktiveringa av deltakarar vil basere seg på kven som er villig til å engasjere seg for eller mot kjøprising. Kven som vil delta i debatten avhenger av kven som har sjanse til å stille opp, og evt kven som er på "rett stad" til "rett tid". Dette vil vere tilfeldig. Eg vil vente ei anna samansetning av aktørar her enn i aktiveringsprosessen i avgjerdstakinga, då denne "arenaen" er open for fleire deltakarar enn avgjerdstakinga vil vere. <i>Defineringsprosessen:</i> Kva aktørar som er tilstades når kjøprising blir diskutert vil leggje føringane for korleis dette tiltaket vil bli forstått og presentert. Aktørane innehar ulike preferansar som er med å tilegge tiltaket eigenskapar.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	I stor grad, det har vor ein ukoordinert prosess, men politiske interesser også har vore medverkande. Deltakinga har vore tilfeldig, sett vekk i frå sentrale politikarar si aktivering.
<i>Avgjerdstaking</i>	Avgjerdsmoglegheitene gjev kjøprising sjanse til å bli problematisert, vidare vil tiltaket søke etter situasjonar, tematikkar og moglegheiter som kan aktualisere tiltaket. Avgjerdstakinga skjer i samband med formulering av ulike alternativ i det aktuelle forumet det blir diskutert. Dette kan vere i til dømes bystyremøter. <i>Aktiveringsprosessen:</i> Presentasjon og formulering av alternativ går ofte hand i hand. Det vil seie at tiltaket vil som regel bli stemt over og avgjort i samband med presentasjon av alternativ. Kven som har moglegheit til å stemme og vere tilstades under avstemminga vil avgjere utfallet. Aktiveringa av deltakarar vil også avhenge av kva saker som er dagsordenaktuelle, då dei vil prioritere tida si. Det vil difor vere tilfeldig kven som er tilstades. Deltakinga vil vere ustabil. Deltakinga vil også basere seg på kven som har tilgang til avgjerdsmoglegheitene i kommunen. <i>Defineringsprosessen:</i> Kva aktørar som er aktive når avgjerslene om kjøprising blir fatta vil vere avgjerande for korleis ein ser på tiltaket. Dei som er positive vil stemme for og dei som er negative i mot, og argumenterer deretter. Kva type aktørar som er tilstades og deira ståstad vil bli avgjerande. Dette er ikkje avgjort på førehand. Preferansane til dei som er i mot tiltaket vil slå igjennom. Dei vil vere i fleirtal og dermed inneha makt til å stemme tiltaket ned.
<b>Oppfylte forventningar?</b>	Delvis, ulike avgjerdsmoglegheiter har problematisert tiltaket. Aktiveringa skil seg frå den førre fasen, men er ikkje tilfeldig på bakgrunn av rammene som er sett for deltakinga. Dermed er også defineringa ganske lik ved ulike anledningar.

Forventningane mine til denne modellen stemte i nokon grad. Den overordna hypotesa om ein avgjerdsprosess prega av tilfeldigheter og ustrukturering samsvarar på nokon område og kan dermed behaldast. Særleg politikkkformuleringsfasen samsvarar med innhaldet i hypotesa. Dette var ein fase som bar preg av rot og eit mangfald av problem, med ei rekkje ulike deltakarar involvert. Årsaka til at modellen ikkje stemmer overens på alle område vil vere

fordi ein slik modell omfattar ei rekkje delvis tilfeldige prosessar og faktorar. Alle elementa i avgjerdsprosessen har imidlertid ikkje bore preg av slike omstende.

### 8.3 Avgjerdsmodellane si forklaringskraft

Det skildrande teoretiske rammeverket i denne oppgåva har vore politikksirkelen med dei tre første fasane; *agendasetjing*, *politikkformulering* og *avgjerdstaking*. Dei har fungert som ei overordna strukturering for det empiriske datagrunnlaget. For å forklare det som har komme fram i skildringa av avgjerdsprosessen har eg nytta meg av eit analytisk rammeverk bestående av tre ulike modellar for avgjerdstaking; *den rasjonelle "idealmødel"*, *administrative man modellen* og *garbage can modellen*. Desse modellane har vore til hjelp for forståinga av korleis avgjerdsprosessen har gått føre seg og på kva måte dette kan ha hatt betydning for utfallet. I avsnittet under vil den samla forklaringskrafta til modellane verte drøfta.

Tabell 13. Avgjerdsmodellane si forklaringskraft

	<i>Den rasjonelle modell</i>	<i>Administrative man modell</i>	<i>Garbage Can modell</i>
<b>AGENDASETJING</b>	Låg	Høg	Middels
<b>POLITIKKFORMULERING</b>	Låg	Høg/middels	Middels /høg
<b>AVGJERDSTAKING</b>	Låg	Høg	Middels

Som modellen viser har eg tolka det dit at *administrative man* modellen innehar høgst forklaringskraft. *Garbage can* modellen ligg på middels til høg forklaringskraft, avhengig av kva fase ein ser den utifrå. *Den rasjonelle "idealmødel"* har låg forklaringskraft. Dette kan ha sine årsaker i den avgrensa rasjonaliteten som gjer at ein vanskeleg kan treffe avgjersler i høve til det modellen seier. Føresetnadene i denne modellen er prega av så rigide rammer for strukturert og rasjonell avgjerdstaking, at dei færreste avgjersler vert fatta under slike omstende. Studia har dessutan vist at politiske interesser, verdiar og ideologiar gjer ein slik modell vanskeleg og delvis urealistisk, fordi avgjerdstakarane er ikkje berre rasjonelle, men også prega av sine grunnleggjande preferansar som vil påverke avgjerslene. *Administrative man* modellen fanga inn *politiske* og *organisatoriske* faktorar ved avgjerdsprosessen, som har vist seg å vere ein viktig del av årsaka til at kjøprising ikkje har vorte innført. Dette vil eg gå nærare inn på i avslutningskapitlet. *Garbage can* modellen var nyttig for forståinga av mangfaldet i prosessen, gjennom ulike problematikkar, løysingar, aktørar og



avgjerdsmoglegheiter som til ei kvar tid prega dei ulike fasane i avgjerdsprosessen, og som også til ei viss grad kan ha medverka til utfallet, særskilt på dei tidlegaste tidspunkta i prosessen.

## KAPITTEL 9: AVSLUTNING

I dette avsluttande kapitlet vil eg forsøke å svare på problemstillinga som danna utgangspunktet for denne studia. Vidare vil eg gje ei kort oppsummering av dei sentrale empiriske funna som eg presenterte i byrjinga av kapittel 8. Eg vil også vurdere dei teoretiske implikasjonane i høve til oppgåva. Mot slutten vil mine empiriske funn drøftast i lys av tidlegare studiar på feltet, samt peike på forslag til vidare forskning som kan vere interessant å rette merksemd mot.

### **9.1 Svar på problemstilling og oppsummering av sentrale funn**

Utgangspunktet for oppgåva var følgjande problemstilling:

*Skildre avgjerdsprosessen i samband med kjøprising i Bergen, samt forklare denne prosessen opp i mot utfallet.*

Vidare utleia eg tre generelle hypotesar i samband med det analytiske rammeverket;

- 1- Avgjerdsprosessen med kjøprising er prega av rasjonalitet og klar målsetnad.*
- 2- Avgjerdsprosessen med kjøprising er prega av ulike interesser/ preferansar og ustabile målsetnader.*
- 3- Avgjerdsprosessen med kjøprising er prega av tilsynelatande tilfeldigheter og ustrukturerte rammer.*

For å forsøke å besvare denne problemstillinga har eg kartlagt og samla inn dokument som kunne kaste lys over det eg ynskja å finne ut av. Både dokumenta og kva informantar som har vore aktuelle for studia er gjort greie for i henholdsvis metodekapitlet og i vedlagt informantliste. I empirien nytta eg meg av eit overordna skildrande rammeverk for å strukturere datamaterialet, dette var dei tre første fasane i politikksirkelen. I analysen vart empirien drøfta med bakgrunn i dei ulike fasane, opp imot tre ulike modellar for avgjerdstaking. Desse modellane har søkt å forklare korleis avgjerdsprosessen med kjøprising har gått føre seg og vidare om dette kan ha hatt innverknad på utfallet.

Gjennom empirien har det vist seg at kjøprising ikkje var ein *eigen* avgjerdsprosess, men vart som regel diskutert og fremja i samband med andre tiltak. Vidare var desse ein del av ein større kontekst eller tematikk. Difor var det naudsynt for meg å setje kjøprising inn i nettopp ein slik kontekst for å få fram heilskapen i problematikken rundt tiltaket. Ramma rundt kjøprisinga var i hovudsak diskusjonen i samband med *luftforureininga* i Bergen.

Avgjerdsprosessen følgde ikkje den enkle avgjerdskjeda frå dagsorden til avgjerdstaking, men kom stadig opp igjen og returnerte til startpunktet. Og som fasen om avgjerdstakinga viste var dette eit tiltak som stadig vart fremja i ulike samanhengar til ulik tid.

Sjølv diskusjonen i samband med avgjerdsprosessen bar preg av usemje, usikkerheit og konfrontasjonar. Særleg viste dette seg i samhandlinga mellom lokalt og nasjonalt styringsnivå. Det var lenge ei tilsynelatande forvirring rundt Bergen sin moglegheit for å innføre kjøprising (i tida før lovheimelen var på plass), og samferdselsdepartementet ga motstridande meldingar angående kjøprising og tidsdifferensierte bompengar. Før forskrift om kjøpris var på plass i oktober 2011 hadde ikkje Bergen sjølv råderett til å innføre kjøprising, men dei kunne tidsdifferensiere bompengesatsane. Som nemt tidlegare har desse tiltaka tilnærma akkurat same effekt med trafikkregulering, men det er heimla i ulike lovverk, samt at sjølv administrasjonssystemet vil vere ulikt. Desse ulike benemningane på eit nesten identisk tiltak og dei uklåre meldingane i samband med dette kan ha hatt innverknad på avgjerdsprosessen, særskilt i tida før hausten 2011. Men sjølv etter forskrifta var på plass, og det ikkje lenger var noko tvil om kommunen kunne innføre kjøprising har tiltaket vorte nedstemt av den politiske leiinga i Bergen kommune. Dette peiker i retning av ein avgjerdsprosess med eit ideologisk og interessebasert utfall.

Dermed har *den rasjonelle modellen* egna seg lite til å forstå denne prosessen. Den fangar ikkje inn ideologi, interesser, kompromiss og verdiar slik som er vanleg i det politiske liv, samt ulike strukturar i samband med ein avgjerdsprosess. Det treng ikkje berre vere det innhaldsmessige, men også det strukturelle vil spele ein rolle.

*Administrative man modellen* opna som kjent for at det eksisterte fleire interesser og at ein dermed vel selektivt utifrå det som stemmer best overens med egne preferansar, men fanga ikkje inn ”rotet” og mangfaldet i prosessen. Det gjorde derimot *garbage can modellen*. Den har også fanga inn dei ulike *tilfeldighetene* som har gjort seg gjeldande undervegs i prosessen. Som vist gjennom dei ulike modellane si forklaringskraft i slutten av analyse kapitlet, vurderte eg det likevel dit hen at *administrative man modellen* hadde høgast

forklaringskraft i denne studia, då eg meiner avgjerdsprosessen og utfallet i størst grad er kopla til avgjerdstakarane sine interesser og deira bakgrunn.

Eg har difor beholdt hypotese 2 og 3 i studia. Prosessen var prega av ulike interesser/preferansar og ustabile målsetnader, samstundes som den i mange tilfeller bar preg av tilsynelatande tilfeldigheiter og ustrukturerte rammer.

## **9.2 Teoretiske implikasjonar**

I høve til den skildrande teorien fungerte faseinndelinga i denne studia som ei nyttig overordna strukturering av empirien. Det var imidlertid ikkje alltid like lett å skilje prosessen i dei ulike fasane, då teorien viser ei relativt enkel kjede frå agendasetjing til avgjerdstaking. Medan avgjerdsprosessen til kjøprising var meir dynamisk i sin karakter. Difor var det naudsynt å kategorisere innhaldet også utifrå eigne ”kategoriar.”

Som eg viste i kapittel 2 under teorien var det mest hensiktsmessig å nytte seg av ein utfyllande strategi i samband med dei ulike analytiske modellane, då desse har forklart ulike sider ved avgjerdsprosessen. Gjennom den ulike forklaringskrafta til kvar modell kan det likevel argumenterast for at modellane har vorte vurdert i høve til kvarandre, i samband med kva grad dei egna seg, slik ein konkurrerande strategi legg til grunn.

Dei ulike avgjerdsmodellane var nyttige verktøy i forståinga av ein kompleks avgjerdsprosess. Dog hadde den rasjonelle modellen låg forklaringskraft, men det treng ikkje nødvendigvis tyde at ein slik modell er dårleg eigna for studia. Då ei slik forklaring mest sannsynleg kan utelukkast, vil det i seg sjølv vere eit funn. Vidare utfylte administrative man og garbage can modellen kvarandre godt. Den førstnemte kan seiast å ha høgst forklaringskraft på bakgrunn av det som kom fram av prosessen, men sistnemte var nyttig for forståinga av faktorar som ikkje administrative man modellen fanga inn.

I og med at dei politiske preferansane har spelt ei sentral rolle i avgjerdsprosessen, kunne det vore fruktbart å ha nytta seg av modellar som knytta seg til makt (politisk makt) og partipolitikk i seg sjølv. Slike modellar ville nok forklart meir av bakgrunnen for at nokon val vert føretrakt framfor andre og kvifor nokon saker får gjennomslag, medan andre vert vekkprioritert. I ein artikkel av Reimut Zohlnhöfer (2009: 100)- *How Politics Matter When Policies Change: Understanding Policy Change as a Political Problem, Journal of*

*Comparative Policy Analysis: Research and Practice* vises det mellom anna til at politikk kan vere knytta til valkonkurranse og at eit parti som vert i posisjon vil forfølge den politikken som er i samsvar med veljarane sine interesser. Ei slik forståing kunne vore nyttig i samband med politiske avgjerdsprosessar. Då det vil fange inn det *typiske* ved politiske prosessar og prioriteringar. Likevel vil eg seie at dei valde modellane i denne studia danna eit grunnlag for å skildre og forklare funna, og fekk fram sentrale og avgjerande element i avgjerdsprosessen i samband med køprising.

### **9.3 Funn opp mot tidlegare forskning**

Ulike tema knytt til luftforureining er forska på gjennom fleire masteroppgåver. Dei er gjort inngåande greie for i kapittel 4. Av oppgåver som er skrivne spesifikt om lokal luftforureining i Bergen, utifrå ein statsvitskapleg ståstad, er masteroppgåva til Olsen (2012). Den omhandla Bergen kommune si handtering av den ekstreme luftforureininga vinteren 2009/2010. Denne studia viste mellom anna til kompleksiteten i lovverket, ved at Bergen kommune ikkje hadde råderett over alle tiltak under denne perioden. Dette var også ein del av problematikken som eksisterte i samband med køprising før lovheimelen var på plass hausten 2011. Vidare viser oppgåva til Olsen (2012) at samordninga mellom Bergen kommune og nasjonale myndigheiter bar preg av spenningar og utfordringar. Dette er også eit funn som er gjort i samband med mi oppgåve i høve til køprising, der denne kommunikasjonen bar preg av konfrontasjonar og generell uklårheit.

Dei to andre studiane er frå Institutt for Samfunnsmedisinske fag ved UIB og geografi ved UIB. Dei er henholdsvis frå 2012 og 1993. Den førstnemte samanliknar legekonsultasjonar i periodar med høg versus låg foureining i Bergen sentrum og indikerte at det kunne vere ein viss samanheng mellom luftvegsplagar og luftforureiningsnivå. Dette er imidlertid ein studie som vanskeleg kan samanliknast med mi studie, då fagfeltet er totalt forskjellig. Men studia frå geografi som omhandla menneske si oppfatning av luftforureining og konsekvensane lokalt og globalt, kan til ei viss grad knyttast opp i mot mitt tema. Ones (1993) påpeikte i sine konklusjonar at det var behov for fleire tiltak i samband med ein reduksjon av forureininga frå biltrafikken. Køprising er jo eit av fleire tiltak som har til hensikt å skape ein slik reduksjon. Samstundes er effektane venta å vere positive i høve til dette tiltaket.

Desse studiane i tillegg til mi eiga, viser korleis ein kan belyse same tema utifrå ulike teoretiske og samfunnsmessige føresetnader. Og at alle kan bidra med viktig og nyttig informasjon som kan kaste lys over luftforureiningsproblematikken lokalt. At funna mine samsvarar med deler av funna til Olsen (2012) er på mange måtar med på å styrke datamaterialet i begge studiane.

#### ***9.4 Forslag til vidare forskning***

Her vil eg peike på nokon forslag til vidare forskingsmoglegheiter. Studia mi om kjøprising, kan danne grunnlag for andre studiar på same området. For det første har ikkje denne studia vore ei fullstendig prosess-studie, då tiltaket ikkje har vorte vedteke. Viss det ein gang skjer at kjøprising vert vedteke og innført i Bergen, kunne det vore interessant og følgt avgjerdsprosessen frå agendasetjinga og heilt til evaluerings-stadiet. Dermed kunne ei slik studie nærmast fungert som ei komparativ-studie i høve til mi oppgåve, der sentrale spørsmål hadde vore; Kva kjenneteikna den eventuelle avgjerdsprosessen, samanlikna med den eg har diskutert? Kva var årsaken til at det eventuelt vart innført? Var effekten slik som ein venta? osv.

Ei anna mogleg studie ville vore og sett på avgjerdsprosessen til eit anna tiltak i samband med luftforureininga. Eit som allereie er innført og teke i bruk, til dømes datokøyring, og vidare sett på effektane av tiltaket.

Det kunne også vore interessant og sett på avgjerdsprosessen i samband med kjøprising i andre byar, som til dømes Trondheim og Kristiansand der det er innført henholdsvis tidsdifferensierte bompengar og kjøpris. Kva var likt/ ulikt ved denne avgjerdsprosessen samanlikna med Bergen?

Vidare er generelle tema som makt, politikk og parti-politikk sentrale tema som kan vere interessante å rette merksemda mot. Det kan også vere fruktbart å studere utfordringane knytt til det lokale styringsnivået i samband med avgjerdsprosessar som går på tvers av styringsnivå.

## 10. LITTERATURLISTE

### FAGLITTERATUR:

- Aall, Carlo, Karl Georg Høyer og William M. Lafferty (red.) (2002) «*Fra miljøvern til bærekraftig utvikling- locale agendaer, tiltak og utfordringer i kommunene*» Oslo, Gyldendal Norsk Forlag AS
- Andersen, Svein S. (1997) *Casestudier og generalisering- Forskningsstrategi og design*. Bergen, Fagbokforlaget
- Berg, Bruce L. (2007) *Qualitative research methods for the social sciences* Inc: USA, Pearson Education,
- Dye, Thomas R. (1987). *Understanding Public Policy- sixth edition*. Inc., Englewood Cliffs, N.J. 07632. USA, Prentice-Hall.
- Enderud, Harald. (1986) *Beslutninger i organisationer- I adfærdsteoretisk perspektiv*. Denmark, Aalborg Stiftsbogtrykkeri A/S.
- Grønmo, Sigmund (2004) “*Samfunnsvitenskapelige metoder*” Bergen, Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS
- Howlett, Michael. M. Ramesh, Anthony Perl. (2009). *Studying Public Policy- Policy Cycles & Policy Subsystems*. Canada, Oxford University Press.
- King, Gary, Robert O. Keohane og Sidney Verba (1994) *Designing Social Inquiry- scientific inference in qualitative research*. UK , Princeton University Press
- Lindblom, Charles E. (1972) *Den politiska beslutsprocessen*. Malmö, ALMA serien. Beyronds AB
- March, James G. (1988) *Decisions and Organizations*. New York. USA, Basil Blackwell Inc.
- March, James G. (1994) *A Primer on decision making- how decisions happen*. New York. USA. The Free Press. A Division of Macmillan, Inc.
- Olsen, Johan P. (1984) *Politisk organisering- Organisasjonsteoretiske synspunkt på folkestyre og politisk ulikhet*. Bergen, Universitetsforlaget.
- Roness Paul. G (1997) *Organisasjonsendringar- teoriar og strategiar for studiar av endringsprosessar*. Bergen. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

- Thagaard, Tove (2003) *Systematikk og innlevelse- en innføring i kvalitativ metode*. Bergen. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.
- Østerud, Øyvind. (2003) *Statsvitenskap- Innføring i politisk analyse*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Yin, Robert K. (2003) *Case study research- Design and Methods* (third edition). USA, Sage Publications, Inc.
- Zohlnhöfer, Reimut (2009)- *How Politics Matter When Policies Change: Understanding Policy Change as a Political Problem, Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*. (University of Bamberg, Germany) UK, Routledge.

### **OFFENTLEGE DOKUMENT:**

#### **BERGEN KOMMUNE:**

- <BK1> *Det politiske systemet i Bergen*  
<https://www.bergen.kommune.no/politikk/slik-styres-bergen/7005/article-79641>  
henta: 23.04.12
- <BK2> *Pandemisk influensa - lokal plan for Bergen 2009*. Byrådssak 1144/09  
[https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00056/Pandemiplan\\_for\\_Berg\\_56552a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00056/Pandemiplan_for_Berg_56552a.pdf) henta: 29.10.12
- <BK3> Byrådsavd. for byutvikling, klima og miljø  
<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byradsavd-for-byutvikling-klima-og-miljo> henta: 02.11.12
- <BK4> Filip Rygg (Krf) <https://www.bergen.kommune.no/politikk/byradet/filip-rygg-krf> henta: 02.11.12
- <BK5> Statens Vegvesen, Bergen Kommune- etat for helsetjenester (2012: B), *Luftkvalitet i Bergen 2011*  
[www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00130/Luftkvalitet\\_i\\_Berg\\_130873a.pdf](http://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00130/Luftkvalitet_i_Berg_130873a.pdf) henta: 23.10.12
- <BK6> Høring- *Tiltak ved akutt luftforurensning*  
<https://www.bergen.kommune.no/aktuelt/tema/klimaogmiljo/article-85627> henta: 24.04.12



- <BK7> *Vil redusere bilbruk og bedre kollektivtilbudet*,  
<https://www.bergen.kommune.no/politikk/byradet/7055/7059/article-90431> henta:  
14.09.12
- <BK8> Bergen Kommune, byutvikling (2007) ”*Handlingsplan for bedre luft i Bergen 2007- revisjon av handlingsplanen for 2004*”  
[www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00018/Handlingsplan\\_for\\_be\\_18267a.pdf](http://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00018/Handlingsplan_for_be_18267a.pdf) henta: 26.10.12
- <BK9> Bergen Kommune- *Politisk grunnlag for videreføring av Bergensbyrådet*  
[https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00117/Politisk\\_plattform\\_117124a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00117/Politisk_plattform_117124a.pdf) henta: 02.05.13
- <BK10> *Signerte avtale om 550 belønningsmillioner*
- <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byradsavd-for-byutvikling-klima-og-miljo/2263/article-85900> henta: 13.05.13
- <BK11> Bergen kommune- *Interpellasjoner*, 220210 sak 29-10  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010031460-2674949.PDF) henta: 10.04.13
- <BK12> Bergen kommune- *Klimaplan for fylket- høringsuttalelse fra Bergen kommune* 260410 sak 98-10  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010067472-2726765.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010067472-2726765.PDF) henta 10.04.13
- <BK13> Bergen kommune- *Høring; ny forskrift til vegtrafikkloven §7a om kjøprising*  
251010 sak 246-10  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010162806-2867930.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010162806-2867930.PDF) henta 10.04.13
- <BK14> Bergen kommune- komitè for miljø og byutvikling 071010  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2010%5CKMBY%5C2010150481-2850772.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CKMBY%5C2010150481-2850772.PDF) henta: 10.04.13
- <BK15> Bergen kommune- *Bergensprogrammet- plan- og byggeprogram for 2011*  
240111 sak 7-11  
[http://polsak.ivest.no/polsak\\_filer/0%5CVEDLEGG%5C2011005427-658596.pdf](http://polsak.ivest.no/polsak_filer/0%5CVEDLEGG%5C2011005427-658596.pdf)  
henta: 02.05.13

- <BK16> Bergen kommune- *Høring- konseptvalgsutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet* 281111 sak 228-11  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2011%5CBEBY%5C2011220829-3247744.PDF](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2011%5CBEBY%5C2011220829-3247744.PDF) henta: 02.05.13
- <BK17> Bergen kommune- *Interpellasjoner til bystyrets møte 230112* 230112 sak 3-12  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2012%5CBEBY%5C2012016008-3295057.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2012%5CBEBY%5C2012016008-3295057.pdf) henta: 22.03.13
- <BK18> Bergen Kommune- Bergen bystyre- *protokoll* 20.02.12  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak/2012/BEBY/2012030500-3317766.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/2012/BEBY/2012030500-3317766.pdf) henta: 20.05.13
- <BK19> Bergen kommune- *Plikter og rettigheter*  
<https://www.bergen.kommune.no/politikk/bystyret/for-folkevalgte/9121> henta: 01.03.13

#### REGJERING OG STORTING:

- <R1> Prop. 81 L (2011–2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven*  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dokument/proposisjonar-og-meldingar/prop/2011-2012/prop-81-l-20112012/2.html?id=677390> henta: 29.10.12
- NOU (2004:2) «*Effekter og effektivitet*» Kommunal- og regionaldepartementet.  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/dok/nouer/2004/nou-2004-2/7/12/2.html?id=383814> henta: 13.06.13
- <STM1> St.meld. nr. 26 (2006- 2007), «*Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*» 9- Et stabilt klima og ren luft  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2006-2007/Stmeld-nr-26-2006-2007-/9.html?id=465411> henta: 25.04.12
- <STM2> St.meld. nr.16 2008-2009, Nasjonal Transportplan 2010-2019  
<http://www.regjeringen.no/pages/2162529/PDFS/STM200820090016000DDDPDFS.pdf> henta: 07.05.13
- <S1> Prop 81 L (2011-2012), Inst. 290. L (2011-2012), Lovvedtak 61 (2011-2012) *Endringer i veglova og vegtrafikkloven* <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=53378> henta: 21.02.13

- <S2> Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i veglova og vegtrafikkloven Innst. 290 L (2011–2012) <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2011-2012/inns-201112-290/1/#a1> henta 29.10.12
- <S3> Innst. 290 L(2011–2012) Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen Prop. 81 L (2011–2012) <http://www.stortinget.no/Global/pdf/Innstillinger/Stortinget/2011-2012/inns-201112-290.pdf> henta: 29.10.12

#### LOVDATA:

- <LD1> Lovdata- FOR-2011-10-25-1044. ”Forskrift om kjøprising” [www.lovdata.no/ltavd1/filer/sf-20111025-1044.html](http://www.lovdata.no/ltavd1/filer/sf-20111025-1044.html) henta:19.10.12
- <LD2> Lov om vegtrafikk (Vegtrafikkloven) Kap 2. Trafikk m.m. <http://www.lovdata.no/all/tl-19650618-004-002.html#7> henta: 21.02.13
- <LD3> Lov 1963-06-21 nr 23: Lov om vegar (veglova) <http://www.lovdata.no/all/hl-19630621-023.html> henta: 21.02.13
- <LD4> Forskrift om kjøprising (2011: C) [www.lovdata.no/nyhet/2011/20111026-2181.html](http://www.lovdata.no/nyhet/2011/20111026-2181.html) henta: 19.10.12

#### **ARTIKLAR MED FORFATTAR:**

- Aas, Harald, Harald Minken og Hanne Samstad (2009) TØI rapport 1010/2009, *Myter og fakta om kjøprising*, Oslo, Transportøkonomisk institutt- Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning <https://www.toi.no/publikasjoner/myter-og-fakta-om-koepriking-article27806-8.html> henta: 22.02.13
- Andersland, Julie Venstre, E-post 08.03.13
- Elliott, Stig Erik (2010), «Nå er luften i Bergen så forurenset at du bør la bilen stå i garasjen» <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.6936846> 08.01.10 henta: 16.03.12
- Foss, Trond (2009) Kronikk i *Adressa.no/ adresseavisen, bompenger og vegprising*. [www.adressa.no/meninger/article1268996.ece](http://www.adressa.no/meninger/article1268996.ece) 28.01.09 henta: 22.02.13

- <BT33> Haga, Anders *Derfor står bompenggeprisen stille*  
<http://www.bt.no/nyheter/trafikk/Derfor-star-bompenggeprisen-stille-2837733.html#.Ubdz-f0GSo> 01.02.13 henta: 11.06.13
- Lepperød, Trond, (2010) «Nye tiltak mot luftforurensning i Bergen»  
<http://www.nettavisen.no/nyheter/article2822222.ece> 04.02.10 henta: 09.05.12
- Nerland, Embla Helle, *fikk pokal for kjøprising* <http://nu.no/samferdsel/fikk-pokal-for-koepriking-article4542-205.html> 22.06.12 henta: 07.05.13
- Norheim, B. m.fl. (2010), *Kjøprising i Bergensområdet?- Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger*. Bergen, Urbanet Analyse og Norconsult. (Samarbeid med Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune og Statens Vegvesen)  
[www.urbanet.no/media/publiseringer/Hovedresultater\\_Kprising\\_07\\_01\\_10pdf](http://www.urbanet.no/media/publiseringer/Hovedresultater_Kprising_07_01_10pdf) henta: 29.10.12
- Olsen, Henning S. (2012) Masteroppgåve- «Krisehåndtering i en flernivåkontekst» Institutt for administrasjon og organisasjonsvitenskap, UIB.
- Ones, Frøydis. (1993) Hovudfagsoppgåve- «Mennesker og luftforurensning» Institutt for geografi, UIB.
- <BA8> Opheim, Steffen *Får 168 millioner kroner*  
<http://www.ba.no/nyheter/article6565021.ece> 21.03.13 henta: 13.05.13
- <BT1>Skauge, Tom (2010) *Kjøprisingens Dilemma*  
<http://www.bt.no/meninger/kronikk/Koprikingens-dilemma-1767723.html#.UUhklB1g-5w> 06.01.10, henta: 19.03.13
- Strand, A., m.fl. (2010) *Bergen vinteren 2010- Evaluering av tiltak mot lokal luftforurensning*. Oslo, Transportøkonomisk Institutt.  
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1091-2010/1091-2010-elektronisk.pdf> henta: 29.10.12
- Tage Erlend Tellnes *Kan bli kjøprising i Kristiansand* <http://nu.no/klimavennlige-byer/kan-bli-koepriking-i-kristiansand-article4393-207.html> 22.05.12 henta: 07.05.13

#### ANDRE NETTADRESSER:

- Fylkesmannen i Hordaland, «Lokal luftforureining.»  
[http://hordaland.miljostatus.no/msf\\_themepage.aspx?m=932](http://hordaland.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=932) henta: 16.03.12

- Bomringen i Bergen, om prosjektet <http://www.bomringenbergen.no/Om-prosjektet-387.aspx> henta: 18.03.13
- Klima- og forurensningsdirektoratet, "Lokal luftkvalitet- Veiledning om gjennomføring av tiltak rettet mot luftforurensning" TA 2842 [www.klif.no/publikasjoner/2842/ta2842.pdf](http://www.klif.no/publikasjoner/2842/ta2842.pdf) henta: 26.10.12
- Bergensprogrammet: *Om Bergensprogrammet* <http://bergensprogrammet.no/om-bergensprogrammet> henta: 20.05.13
- NAF- Samferdsel- *Hva er kjøprising?* <http://www.naf.no/Alle-saker/NAF-eksperten/Samferdsel/Hva-er-kopprising/> henta: 04.12.12

#### **AVISARTIKLAR HENTA I ATEKST RETRIEVER - I rekkjefølgje etter nummer**

##### **Bergens Tidende:**

<BT1> (Skauge, sjå kjelde under artikkel med forfattar)

<BT2> Bergens Tidende 21.01.10 *Ber byrådet gi gass*

<BT3> Bergens Tidende 15.11.2010 *Bergen står fremst i køen*

<BT4> Bergens Tidende Morgen 17.04.1997 *Fortsatt gratis å kjøre i kø*

<BT5> Bergens Tidende 08.01.10 *Innfør kjøprising for helsens skyld*

<BT6> Bergens Tidende 19.01.10 *Gammel bilvane er vond å vende*

<BT7> Bergens Tidende 09.03.10 *Kjøprising virker ikke*

<BT8> Bergens Tidende 12.11.11 *Ideologiske skylapper i byrådet*

<BT9> Bergens Tidende 20.01.10 *Vi vil ha en kjøprising som virker*

<BT10> Bergens Tidende 25.10.10 *Dette mener partiene om kjøpris*

<BT11> Bergens Tidende 17.01.10 *Bergen SV og bilen*

<BT12> Bergens Tidende 04.06.10 *Ikke mer bane uten kjøprising*

<BT13> Bergens Tidende 25.10.10 *Krangler om forskrift*

<BT14> Bergens Tidende 05.02.10 *Kjøprising før oddetall*

- <BT15> Bergens Tidende 08.02.10 *Byrådslederen skylder på været*
- <BT16> Bergens Tidende 20.02.10 *Køpris i Høyre-feltet*
- <BT17> Bergens Tidende 21.02.10 *Slapp med skrekken*
- <BT18> Bergens Tidende 20.02.10 *Alle vil tjene på kjøprising*
- <BT19> Bergens Tidende 27.11.11 *Er for kjøprising- stemmer imot*
- <BT20> Bergens Tidende 10.12.11 *Byrådet hindrar kjøprising*
- <BT21> Bergens Tidende 18.02.10 *Må belite seg på belønning*
- <BT22> Bergens Tidende 05.06.10 *Mildt press for mer bybane*
- <BT23> Bergens Tidende 04.10.10 *Bergen straffes*
- <BT24> Bergens Tidende 26.01.11 *Vil tvinge Mæland i kne*
- <BT25> Bergens Tidende 16.11.11 *Fylket dropper kjøprising*
- <BT26> Bergens Tidende 22.10.11 *Gambler med en halv milliard*
- <BT27> Bergens Tidende 23.06.12 *Straff eller belønning*
- <BT28> Bergens Tidende 31.10.12 *Kollektivpengar til Bergen likevel*
- <BT29> Bergens Tidende 15.03.13 *Milliardpott sikrer bybane til Åsane*
- <BT30> Bergens Tidende 25.01.10 *Bergenserne er delt om kjøpris*
- <BT31> Bergens Tidende 24.02.11 *Høyre på sakte glid*
- <BT32> Bergens Tidende 16.08.2011 *Bilistene må bla opp*
- <BT33> (Haga, sjå kjelde under artikkel med forfattar)
- <BT34> Bergens Tidende 26.10.10 *Stemte mot seg selv*
- <BT35> Bergens Tidende 01.11.10 *Arbeiderpartiets massive kampa*
- <BT36> Bergens Tidende 23.09.10 *Vil ha grønt lys for kjøpris-tvang*
- <BT37> Bergens Tidende 24.01.12 *Bilistene får svi tross kjøpris-nei; fakta ny bompengepakke*

### **Bergensavisen:**

<BA1> Bergensavisen 02.01.10 *Næringslivet trenger kjøprising*

<BA2> Bergensavisen 23.02.10 *Nei, nei, nei!*

<BA3> Bergensavisen 21.07.10 *Frp setter på håndbrekket*

<BA4> Bergensavisen 23.07.10 *Kleppa må følge opp*

<BA5> Bergensavisen 21.02.10 *Mislykket kuppforsøk*

<BA6> Bergensavisen 06.06.10 *Baner vei*

<BA7> Bergensavisen 22.11.11 *Miljødilemma*

<BA8> (Opheim, sjå kjelde under artikkel med forfattar)

<BA9> Bergensavisen 11.03.10 *Kjøprising er ikke løsningen*

<BA10> Bergensavisen 16.02.10 *Om kjøprising*

<BA11> Bergensavisen 26.10.10 *Snakker med to tunger*

### **Øvrige aviser:**

<NTB> NTB 16.01.10 *Kleppa: - Flere tiltak kommunene kan bruke*

<K1> Klassekampen 06.07.10 *Belønner bilstans- tillater kjøprising*

<A1> Aftenposten 24.09.11 *Slår et slag for luften*

<A2> Aftenposten 16.03.13 *Regjeringen får kollektivros*

<DB1> Dagbladet 24.01.12 *Tid for kjøprising*

Agderposten 20.07.12 *Bomringer og kjøprising*

### **Papiravis:**

Bergens Tidende- papiravis/utgåve, (03.04.12) «*Bergenserne blir syke av giftlokket*» nr 93, uke 14- 145.årg.

# Vedlegg 1

Tabell (14)

Konsentrasjonen av forureining i utandørs luft skal ikkje overskride grenseverdiane frå og med dei fastsette fristane fleire enn antal tillate gonger:

<u>Komponent</u>	<u>Midlingstid</u>	<u>Grenseverdi</u>	<u>Antall tillatte overskridelser av grenseverdien</u>	<u>Dato for oppnåelse av grenseverdi</u>
<i>Svoveldioksid</i>				
1. Timegrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 time	350 µg/m <sup>3</sup>	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 24 ganger pr. kalenderår	1. januar 2005
2. Døgn grenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 døgn (fast)	125 µg/m <sup>3</sup>	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 3 ganger pr. kalenderår	1. januar 2005
3. Grenseverdi for beskyttelse av økosystemet	Kalenderår og i vinterperioden (1/10–31/3)	20 µg/m <sup>3</sup>		4. oktober 2002
<i>Nitrogendioksid og nitrogenoksider</i>				
1. Timegrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 time	200 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub>	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 18 ganger pr. kalenderår	1. januar 2010
2. Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	40 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub>		1. januar 2010
3. Grenseverdi for beskyttelse av vegetasjonen	Kalenderår	30 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>x</sub>		4. oktober 2002
<i>Svevestøv PM<sub>10</sub></i>				
1. Døgn grenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 døgn (fast)	50 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 35 ganger pr. år	1. januar 2005
2. Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	40 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub>		1. januar 2005
<i>Svevestøv PM<sub>2,5</sub></i>				
Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	25 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>2,5</sub>		1. januar 2015
		20 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>2,5</sub>		1. januar 2020
<i>Bly</i>				



Årsgrenseverdi for beskyttelse menneskets helse	for av	Kalenderår	0,5 µg/m <sup>3</sup>		4. oktober 2002
<i>Benzen</i>					
Årsgrenseverdi for beskyttelse menneskets helse	for av	Kalenderår	5 µg/m <sup>3</sup>		1. januar 2010
<i>Karbonmonoksid</i>					
Grenseverdi for beskyttelse menneskets helse	for av	Maks. daglig 8-timers gjennomsnitt	10 mg/m <sup>3</sup>		1. januar 2005

Kjelde: Tabellen er henta frå lovdata.no(2004)<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Tabell: FOR 2004-06-01 nr 931: Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) Kapittel 7- Lokal luftkvalitet § 7 -6: Grenseverdier for tiltak <http://www.lovdata.no/for/sf/md/xd-20040601-0931.html> henta: 26.10.12.

## Vedlegg 2

### Intervjuguide

- 1) Veit du når køprising kom opp på den politiske dagsorden i Bergen eller først vart trekt fram som eit mulig tiltak? Kan du tidfeste det?
- 2) Veit du noko om kva aktørar som har vore særleg framtradande i den politiske debatten/ prosessen? Kvifor?
- 3) Eg har hatt litt vanskeleg med å finne konkrete vedtak som er gjort i forhold til køprising, føreligg det eit endeleg vedtak om nei til køpris?
- 4) Korleis stiller du og ditt parti seg i forhold til køprising? Kan du seie noko om de er positive eller negative til eit slikt tiltak?
- 5) **For:** Kan du utdjupe det ved å gi argumentasjon som seier noko om kvifor køprising er viktig og riktig?

**Mot:** Kan du utdjupe det ved å gi argumentasjon som seier noko om kvifor køprising ikkje er viktig og riktig? Kva tiltak meiner du heller bør prioriterast? Kvifor?

- 6) Kvifor trur du det er så stor politisk usemje rundt dette tiltaket?
- 7) Kvifor trur du at tiltak om køprising har fått så mykje merksemd i media?
- 8) Eit hypotetisk spørsmål, men trur du køprising vil bli innført i Bergen nokon gong?
- 9) Det har blitt trekt fram at eit godt kollektivtilbod er ein forutsetning for innføring av køprising. Viss det hadde blitt køprising i Bergen, vil du då seie dagens kollektiv tilbod er tilfredstillande?
- 10) Avslutningsvis, er det noko du vil legge til?

+ to spørsmål som eg hadde med i dei to siste intervju:

(3) Skal ei køpris-avgift oppå dei eksisterande bompengane eller er det enten bompeng eller køpris?

(5) Kva andre tiltak vil Bergen Kommune prioritere, evt kva tiltak har dei vedteke at dei vil nytte seg av mot luftforureininga?

## **Vedlegg 3**

### **Oversikt over informantar og dato for intervju:**

Informant 1- Representant *Miljøpartiet De Grønne*. Dato for intervju: 31.01.13

Informant 2- Representant *Kristleg folkeparti*. Dato for intervju: 01.02.13

Informant 3- Representant *Byluftlisten*. Dato for intervju: 14.02.13

Informant 4- Representant *Venstre*. Dato for intervju: 08.03.13

Informant 5- Representant *Høyre*. Dato for intervju: 08.03.13



