

Bærekraftig byutvikling, bare en frase?

Dilemmaer og utfordringer i en utbyggingsprosess av et handelssenter

Ola Aronsen

Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse - Mai 2016

Sammendrag

Denne oppgaven handler om hvordan Tromsø kommune forholder seg til bærekraftig utvikling samtidig som byen ønsker etablering av et attraktivt handelssenter som IKEA. Bærekraftig utvikling er blitt et viktig begrep innenfor planlegging og byutvikling, men i min oppgave viser jeg til ulike dilemmaer og utfordringer som kan oppstå i en prosess der målsettingene er både å styrke næringslivet og samtidig skape en bærekraftig utvikling. I mitt teoretiske rammeverk trekker jeg inn neo-liberalismens påvirkning på planlegging og politikk, og hvilke konsekvenser dette kan få for en bærekraftig utvikling. Jeg vil også debattere bærekraftbegrepet i seg selv, da dette kan tolkes på ulike måter. Oppgaven basere seg i hovedsak på kvalitative data som intervju og bruk av dokumentanalyse.

Forord

Min tid som masterstudent er snart forbi og jeg kan se tilbake på to utfordrende men også lærerike år. Nå som jeg skal levere fra meg min masteroppgave er det flere som fortjener en takk.

En stor takk rettes til mine informanter som sa seg villig til å delta i min studie. Deres bidrag har vært til stor berikelse for min oppgave som ikke ville vært den samme uten. Jeg retter også en stor takk til veileder Halldis Valestrand for sin stødige veiledning og gode tilbakemeldinger underveis. Retter også en takk til alle mine medstudenter og andre på samfunnsplanlegging som jeg har møtt gjennom årene

Ola Aronsen

Tromsø mai 2016

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	iii
Forord	v
1 Innledning og presentasjon av tema	
1.1 Innledning	1
1.2 Tromsø kommune og bærekraftig utvikling	3
1.3 Problemstilling	4
1.4 Disposisjon	5
2 Bærekraftig utvikling	
2.1 Innledning	6
2.2 Global oppvarming	6
2.3 Bærekraftig utvikling	7
2.3.1 Agenda 21 og Lokal Agenda 21	10
2.4 Nasjonale klimamål	11
2.4.1 Nasjonal klimapolitikk	11
2.4.2 Plan- og bygningsloven	12
2.4.3 Nasjonale forventninger	13
2.5 Lokale klimamål	14
2.5.1 Miljøbyen Tromsø	14
2.5.2 Klimaplan og kommuneplan	15
3 Tromsø og IKEAs etablering i Nord-Norge	
3.1 Innledning	17
3.2 Tromsø	17
3.3 IKEA til Nord-Norge og Tromsø	19
3.3.1 IKEA og Nord-Norge 2000-2010	19
3.3.2 IKEA velger Tromsø 2010-2015	24
4 Teoretisk rammeverk	
4.1 Innledning	28
4.2 Neo-liberalisme	28

4.3 NPM og kommunal planlegging	29
4.4 Neo-liberalistisk innvirkning på urban planlegging	32
4.5 Legitimitet	34

5 Metode

5.1 Innledning og valg av metode	37
5.2 Valg av informanter	37
5.3 Intervjuform og gjennomføring av intervjuene	38
5.4 Etske prinsipper og forskerens rolle	40

6 Tromsø: Bærekraftig utvikling og IKEA

6.1 Innledning	41
6.1.1 Bærekraftig utvikling	41
6.2 Bærekraft i by	42
6.3 Hvordan forholder Tromsø kommune seg til sine klimamål?	44
6.4 Parlamentarisk modell og formannskapsmodell	48
6.5 Utbygging av IKEA-varehus i Tromsø kommune og bærekraftig utvikling	51
6.6 Tidligere forskning angående utbygging av IKEA og bærekraftig utvikling i Sverige	57

7 Avslutning

7.1 Innledning	61
7.2 Viktige funn	61
7.2.1 Begrepet bærekraftig utvikling	61
7.2.2 Neo-liberalistisk innflytelse på politikk og planlegging	62
7.2.3 Politikere og planleggeres ulike perspektiver	63

8 Kilder	64
----------------	----

9 Vedlegg 1-2	69
---------------------	----

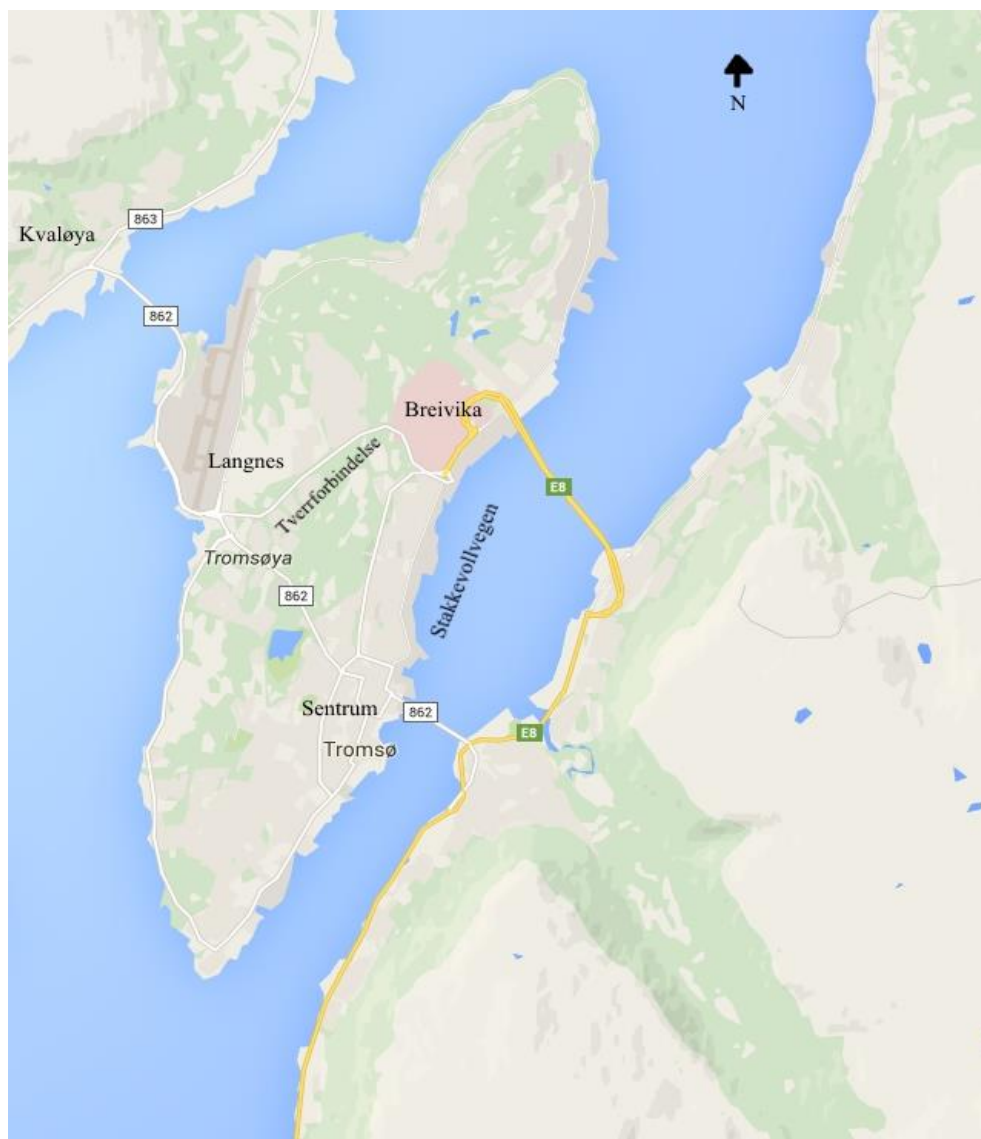
1 Innledning og presentasjon av tema

1.1 Innledning

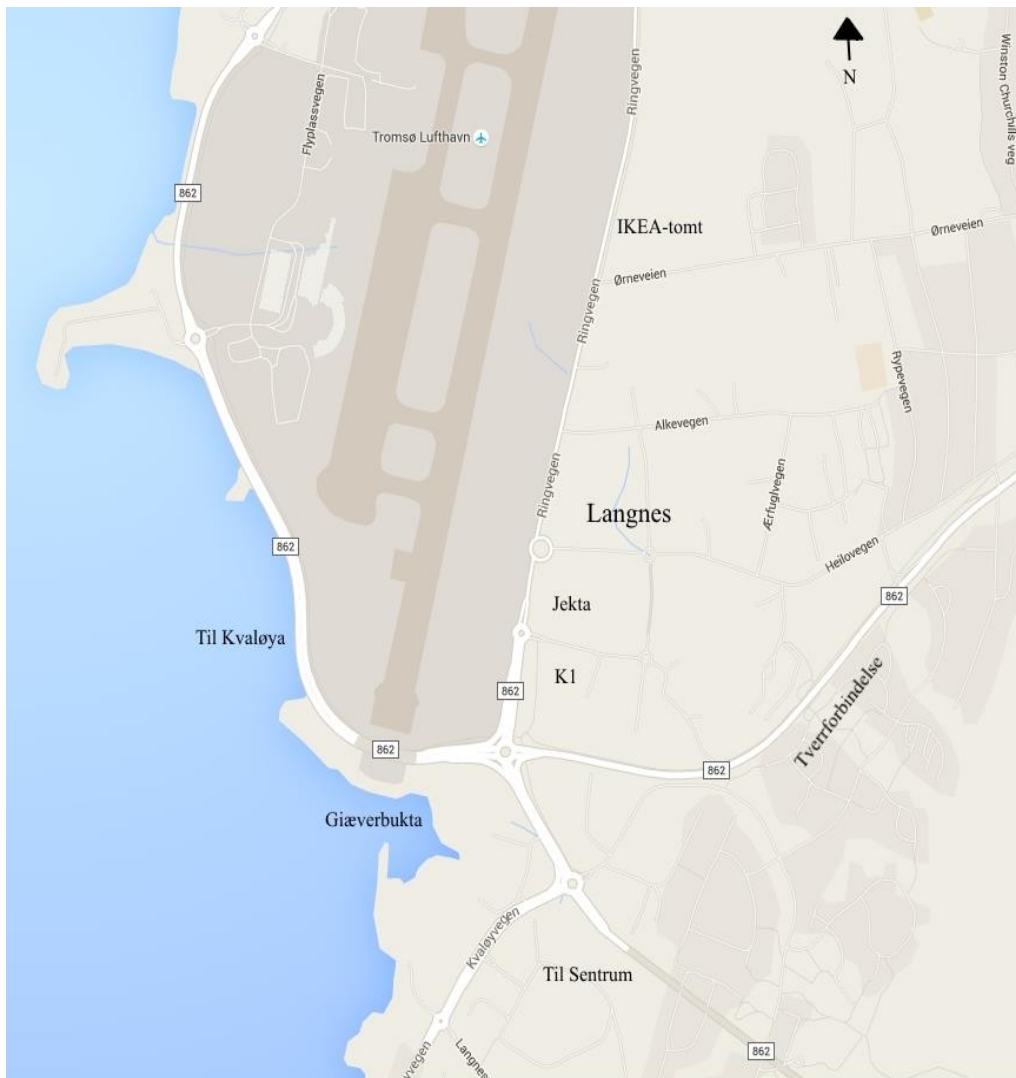
Folk i Nord-Norge har alltid måtte reise langt for å kunne handle på IKEA, og ønsket om å få etablert et eget varehus i regionen har engasjert mange. Opp gjennom årene har det vært opprette flere underskriftskampanjer for å overtale IKEA-konsernet til en etablering og de mange postordrebestillingene av IKEA-møbler til regionen viser hvor ettertraktet den svenske møbelgiganten er. Allerede på midten av 2000-tallet tok debatten seg for alvor opp men det skulle gå lang tid før noen endelig avgjørelse om lokalisering ble tatt. Spørsmålet om varehusets lokalisering ble heftig debattert i lokale medier. Mange kommuner i Nord-Norge hev seg inn i debatten og det ble diskutert hvor den mest gunstige plasseringen ville være. Hvilket tettsted som hadde flest innbyggere innenfor en viss radius, hvilket trafikkknutepunkt hadde flest bilpasseringer på et år og hvilket sted egnet seg best med tanke på varetransport var argumenter som ble brukt. Narvik, Indre Troms og Tromsø virket å være de mest aktuelle kandidatene. Media kunne ved flere anledninger i løpet av årene melde om at representanter fra IKEA var på befarings i regionen, men det var ikke før i 2011 at en beslutning om lokalisering ble tatt av IKEA.

Valget falt på Tromsø, Nord-Norges største by. Avgjørelsen var tatt etter at IKEA-konsernet hadde gjennomført stedsanalyse av de ulike stedene, der faktorer som infrastruktur, kollektivtransport og nærhet til kundene var viktige. Hvor varehuset skulle bygges var ennå ikke avgjort og det ville gå tre år før et tomtekjøp var på plass. Media var tidlig ute med å fortelle at en tomt på Langnes var den mest aktuelle, noe som skulle vise seg å stemme. Dette var med på å få fart i lokaliseringsdebatten. Mange mente Langnes var uegnet på grunn av allerede eksisterende trafikkproblemer i område. Langnes er et handelsområde med flere store kjøpesenter, som Jekta og K1, i tillegg til flere andre butikker og bedrifter. Området er også et trafikkknutepunkt som binder sammen flere veier med stor trafikk slik som Tverrforbindelsen (Erling Kjeldsen veg) og tunnelforbindelsen til sentrum. Veinettet er lagt opp slik at trafikken som kommer til og fra Kvaløya og skal videre, må innom Langnes. Dette gjør at i rushtider oppstår det lange køer i flere retninger, noe som også skaper utfordringer for kollektivtrafikk og nødteater. Samtidig kommer spørsmålet om bærekraftig utvikling inn i bilde, der Tromsø kommune har satt seg flere ulike mål knyttet til dette. Men hvordan innvirkninger vil

etableringen av et slikt varehus få for ambisjonene som de ulike planene legger til grunn? Vil en etablering være i tråd med ønsket om bærekraftig utvikling, er et spørsmål som bør stiles.



Figur 1.1 Kart over Tromsø Kilde: Google Maps og mine markeringer



Figur 1.2 Kart over Langnes Kilde: Google Maps og mine markeringer

1.2 Tromsø kommune og bærekraftig utvikling

Tromsø er en by som lenge har opplevd vekst og fortsatt vokser. Kommunen hadde en befolkning på 71 590 innbyggere per. 1. januar 2014 som gjør den til 9. største kommune i Norge i forhold til folketall, og byen virker også som et regionsenter i fylket. Mesteparten av befolkningen bor på og rundt Tromsøya. Siden 2000 har kommunen hatt en gjennomsnittlig befolkningsvekst på rundt 1,4 prosent som utgjør ca. 1000 innbyggere i året. I 2012 og 2013 var veksten på over 1,7 prosent. Fødselsoverskudd og netto innflytting fra utlandet er hovedårsaken til befolkningsveksten (Tromsø kommune 2015: 5-7). Veksten er med på å skape utfordringer med tanke på bærekraftig utvikling som kommunen må løse. Kommunen har gjennom ulike planer ambisjoner om å være en bærekraftig kommune, samtidig som den skal legge til rette for vekst både i næringsliv og på andre områder. I kommuneplanens samfunnsdel slås det fast at kommunen skal skape grunnlag for offensiv næringsutvikling og

vekst. Samtidig skal denne veksten møtes på en mest mulig bærekraftig og miljøvennlig måte som skal oppfylle de statlige målene om reduksjon av klimagasser (Tromsø kommune 2015: 3, 52). Kommunen har også en egen miljøplan som setter opp flere målsettinger angående bærekraft. I min oppgave vil jeg se nærmere på hvilke dilemmaer byggingen av et populært kjøpesenter vil skape når man samtidig ønsker å oppnå en bærekraftig utvikling der privatbilismen skal reduseres og samtidig ønsker økt bruk av kollektivtrafikk.

Jeg bor og er oppvokst i Tromsø, og kom tidlig fram til at jeg ville studere noe som hadde tilknytning til byen og dens utvikling. Bærekraftig utvikling er blitt et veldig aktuelt og viktig tema, derfor ville jeg også ta dette inn i min oppgave. Hvordan en by i stadig utvikling velger å forholde seg til bærekraftig utvikling så jeg på som interessant da det kan oppstå mange ulike utfordringer og viktige prioriteringer som må tas stilling til. Å kunne være med å debattere slike utfordringer er noe som jeg synes er veldig relevant for mitt fagfelt. For å snevre inn problemstillingen og gjøre oppgaven mer håndgripelig valgte jeg å konsentrere meg om en konkret sak. Jeg valgte utbyggingen av IKEA fordi dette er en sak som har skapt mye debatt og engasjement.

1.3 Problemstilling

Jeg vil i oppgaven ta for meg spørsmålet om bygging av et IKEA-varehus kan være forenelig med kommunens ambisjoner om bærekraftig utvikling og klimamålene. Problemstillingen lyder som følge:

Er utbygging av et IKEA-varehus på Langnes i Tromsø forenelig med kommunens klimamål?

Dette innebærer at jeg må ta for meg hva planene sier om bærekraftig utvikling og da er det også viktig å se på hvordan begrepet i seg selv tolkes. Det har også vært nyttig for meg å heve blikket mitt når jeg har jobbet med bærekraft og ikke kun ta for meg saken om IKEA men inkludere andre aspekter også, som trafikken generelt og byspredning. Jeg vil se på hvordan kommunen forholder seg til planene, og hva som blir gjort i realiteten. Jeg vil også forsøke å si noe om hvilke konsekvenser et slikt stort varehus vil innebære for Tromsø, noe som har vist seg å være utfordrende, da det ennå ikke er bygget og det ikke foreligger noen reguleringsplaner i skrivende stund. Jeg vil også komme inn på hvilke roller planleggere og politikere har hatt i denne prosessen for å kunne si noe om hvem som har vært med på å ta avgjørelsene i saken og om bytte av politisk styringsmodell i Tromsø kommune har hatt noen innvirkning på saken. I mitt teoretiske rammeverk vil jeg ta for meg innvirkningene neo-

liberalisme har hatt på norsk og urban planlegging. Dette kan være med på å forklare situasjonen som vi nå ser utspiller seg i Tromsø.

1.4 Disposisjon

Jeg har her i kapittel 1 presentert bakgrunn for valg av oppgave, en kort introduksjon til temaene som min oppgave berører og problemstillingen. I kapittel 2 vil jeg si litt om de utfordringer som global oppvarming kan forårsake. Jeg vil også se kort på historien til begrepet bærekraftig utvikling og hvordan dette er blitt implementert i de ulike nasjonale og lokale planene, og hva disse planene innebærer og hvilke målsettinger de har. Jeg vil også ta for meg utfordringer som begrepet kan skape med tanke på hvordan det defineres.

I kapittel 3 vil jeg først kort ta for meg Tromsøs nyere historie fordi det er med på å forklare dagens næringsstruktur. Deretter vil jeg ta for meg kronologien til etableringen av IKEA i Tromsø. Jeg vil komme inn på hvilke debatter som har vært mest dominerende i media. Dette for å få et inntrykk om bærekraftig utvikling har vært et tema.

I kapittel 4 vil jeg presentere mitt teoretiske rammeverk som oppgaven min bygger på. Jeg vil i hovedsak ta for meg neo-liberalismens innvirkning på planlegging som har ført til at markedet og private aktører i større grad er mer fristilt når det kommer til utbygging. Det offentlige har samtidig fått en mindre betydelig rolle når det kommer til overordnet planlegging. I kapittel 4 vil jeg også greie ut for mine metodologiske valg og metoder. Jeg vil beskrive hvordan jeg har valgt ut mine intervjuobjekter og annet datamateriale.

I kapittel 5 vil jeg presentere mine funn og min analyse. I første del vil jeg anlegge et mer helhetlig syn på bærekraftig utvikling i Tromsø kommune, og ta for meg hvordan kommunen forholder seg til planene. Deretter vil jeg komme mer konkret til saken angående IKEA. Jeg vil også vise til lignende studier som er gjort i Sverige. Kapittel 6 er et avslutningskapittel der jeg sammenfatter mine viktigste funn.

2 Bærekraftig utvikling

2.1 Innledning

Hva som menes med bærekraftig utvikling er noe som vil være viktig for min oppgave. Bærekraftig utvikling er et begrep som er mye brukt i debatten om miljøutfordringer og inngår i de fleste statlige og lokale dokument som tar for seg miljø og vekst. Men ofte utdypes det ikke hva som ligger til grunn for bruken av begrepet, noe som kan være problematisk da det kan tolkes på forskjellige måter. Definisjonen av begrepet slik det er beskrevet i «Brundtlandrapporten» er ofte utgangspunktet for hvordan det tolkes i disse dokumentene, men som vi skal se senere kan denne definisjonen også skape utfordringer. I dette kapitlet vil jeg derfor kort ta for meg historien til begrepet bærekraftig utvikling og se hva som ligger i begrepet. Deretter vil jeg ta for meg hvilken klimapolitikk Norge fører og hvilke mål som er satt opp både nasjonalt og lokalt. Dette vil gjøre det mulig for meg å se om bygging av et IKEA-varehus vil kunne komme i konflikt med bærekraftmålene. Jeg skriver innledningsvis litt om global oppvarming og problemene menneskeskapt utslipp skaper og hvor viktig det er å forsøke å få disse under kontroll.

2.2 Global oppvarming

Global oppvarming forårsaket av menneskeskapt utslipp er i dag en av våre største utfordringer. Det krever handling fra alle parter skal man klare å redusere klimagassutslipp. I 2013/2014 kom FNs klimapanel ut med en ny rapport som slår fast at det er meget sannsynlig at utslipp fra menneskelig aktivitet er årsaken til temperaturøkningen vi i dag ser på jorda (Miljødirektoratet 2013: 3).

Temperaturmålinger som strekker seg tilbake 130 år viser at temperaturen har steget og de tre siste tiårene har vært varmere enn de foregående. Fra 1880 til 2012 har temperaturen i atmosfæren steget med 0,85 grader (ibid: 6). Menneskelig utslipp av CO₂ er hovedårsaken til den stigende temperaturen. 70 prosent av utslippene de siste 250 årene kommer fra forbrenning av fossilt brensel som olje, gass og kull. 30 prosent kommer fra avskoging og endret bruk av landarealer. Noe av CO₂-utslippet blir tatt opp igjen av vegetasjonen og havet, mens 43 prosent blir værende i atmosfæren (ibid: 7). Allerede i dag ser vi konsekvenser av global oppvarming. Innlandsisen på Grønland og i Antarktisk har minket i masse de siste 20 årene og det samme skjer med isbreer verden over. Utbredelsen av havisen på den nordlige halvkule er blitt redusert (ibid: 4, 5). Smelting av isen som ligger på land fører til at havnivået

stiger. Fra 1901 til 2010 steg havet med 19 cm og i de siste 20 årene har havet steget mye raskere enn tidligere. Temperaturen i havet er også en faktor som spiller inn på havnivået. Vann utvider seg i høyere temperaturer og gjør at havet stiger. Oppvarming av havet utgjør 39 prosent av havnivåstigningen fra 1993 til 2010 (ibid: 6). Global oppvarming har også ført til mer ekstremvær. På verdensbasis er det flere varme dager og netter enn tidligere. Hetebølger forekommer oftere i enkelte deler av verden samtidig som andre deler opplever oftere kraftig nedbør (ibid: 5).

Global oppvarming fører med seg flere alvorlige konsekvenser. Hyppigere ekstremvær vil føre til mer skader på infrastruktur som kan sette liv i fare. Lavtliggende land og øystater er betydelig utsatt for havnivåstigning og kan føre med seg enorme kostnader for å tilpasse seg høyere vannstand (ibid: 17). Det er folk i fattige land som vil rammes hardest av klimaendringer. Flom, hetebølger, ekstremtørke og erosjon vil gjøre det vanskelig å produsere nok mat. Avlinger av hvete, ris og mais vil mange steder blir redusert, som igjen fører til høyere matvarepriser og går utover de med dårligst råd. Det er også forventet at fisk vil trekke mot polene etter hvert som havet blir varmere (ibid: 17). FNs klimapanel slår fast at de kan ikke si nøyaktig hvor alvorlige klimaendringene kommer til å bli, da det avhenger av hvor mye vi klarer å redusere klimagassutslippene. Klimapanelet ønsker at man skal klare å oppfylle togradersmålet. Det vil si å unngå at den globale gjennomsnittstemperaturen stiger med mer enn to grader i 2100 i forhold til 1850. Med en økning på fire grader kan man risikere å komme i en situasjon som gjør det umulig å komme tilbake til situasjonen vi hadde før, og det vil føre til alvorlige konsekvenser for miljøet (ibid: 16). For å klare togradersmålet kreves at en rekke tiltak blir gjennomført. I dag står energiproduksjon for store deler av det totale CO₂-utslippet. Det må bli mer bruk av fornybare energikilder til produksjon av energi, og fanging og lagring av CO₂ vil også være viktig (ibid: 22). Transportsektoren må også omorganiseres med mindre bruk av, eller effektivisering av transportmidler som går på fossile brensler. CO₂-utslipp fra transportsektoren må reduseres med 15-40 prosent innen 2050 slår FNs klimapanel fast (ibid: 25).

2.3 Bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling er som nevnt et begrep som blir mye brukt, men samtidig kan det være vanskelig å forstå seg helt på, da det kan tolkes på mange ulike måter. Begrepet dukket opp rundt 1980-tallet men ble for alvor satt på den politiske dagsordenen i 1987 etter at «Brundtlandkommisjonen» la fram rapporten «Vår felles framtid» (også kalt «Brundtlandrapporten»). Rapporten var et resultat av økende bekymring over den sterke

befolkningsveksten og bruken av ressursene på kloden. På 60- og 70-tallet ble flere og flere oppmerksomme på hvilken skade mennesket kunne påføre naturen og miljøet. I 1962 ble boken «Den tause vår» gitt ut av den amerikanske biologen Rachel Carson. Boken tok for seg bruk av syntetiske sprøytemidler og hvilken effekt dette hadde på dyrelivet. I 1972 presenterte tenketanken «Romaklubben» rapporten «Hvor går grensen?» som omhandler menneskers ressursbruk. Rapporten peker på at kloden har begrenset med ressurser og mennesket må bruke disse med omhu for å unngå katastrofer i fremtiden. Nær utrydding av blåhval, utslipp av kvikksølv fra en fabrikk i Japan og amerikanernes bruk av kjemikalier i Vietnamkrigen var hendelser som fikk mange til å rette sin oppmerksomhet mot klodens miljø (Black 2012).

Disse hendelsene lå som bakteppe da FN i 1972 arrangerte den første miljøkonferansen, som ble holdt i Stockholm. Delegater fra 114 regjeringer var med å diskutere utfordringene angående miljøet. Konferansen resulterte i opprettelsen av FNs eget miljøprogram (UNEP) og en deklarasjon på 26 prinsipper som tok for seg temaer slik som: preservering av dyreliv og habitater, utvikling av lover angående forurensing, utvikling av koordinerte planer og viktigheten av å spre kunnskap om naturens sårbarhet. Stockholmkonferansen var et viktig steg for en mer miljøvennlig verden (Boudes 2014).

Arbeidet fortsatte da FNs generalsekretær i 1983 satte sammen Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, også kalt «Brundtlandkommisjonen», etter Gro Harlem Brundtland som ble valgt til leder. Oppgaven deres var å lage en oversikt over globale miljøproblemer og komme med forslag om hvordan disse kunne løses. I 1987 la de fram rapporten «Vår felles framtid», også kalt «Brundtlandrapporten». Rapporten er et omfattende dokument og består av 12 kapitler og tar for seg mange ulike utfordringer, blant annet den sterke befolkningsveksten, de mange som lever i fattigdom, innvirkninger av en global økonomi, matsikkerhet og vern av arter og økosystemer. Men det rapporten huskes best for er introduksjonen til begrepet bærekraftig utvikling (Jarive 2015). Rapporten definerer begrepet slikt:

«En bærekraftig utvikling skal ivareta den nåværende generasjons behov uten å ødelegge mulighetene til kommende generasjoner til å tilfredsstille sine behov».

Vår felles framtid: Kap. 2. Avsnitt 1. (Min oversettelse)

Rapportens kapittel to tar for seg begrepet bærekraftig utvikling, og utdyper at målet med utvikling er at alle mennesker skal kunne være tilfreds og ha sine grunnleggende behov dekket. Men mange mennesker opplever at deres behov for mat, klær, boplass og jobb ikke

blir møtt. Disse har et legitimt ønske om å kunne forbedre sine liv. Med bærekraftig utvikling skal man møte de grunnleggende behov for alle og gi dem mulighet til å tilfredsstille deres ambisjoner (Vår felles framtid: Kap. 2. Avsnitt 4). Dette innebærer at alle skal ut av ekstrem fattigdom. Videre utdyper rapporten at mennesker oppfatter behov på ulike måter. Behov er sosialt og kulturelt betinget. Derfor er bærekraftig utvikling avhengig av å oppfordre til verdier om lavere forbruk. For at de grunnleggende behovene skal kunne bli møtt er man avhengig av vekst, men vekst i seg selv er ikke alltid nok. Rapporten understreker at det er mulig å ha høy produktivitet og samtidig ha omfattende fattigdom. Derfor er det viktig at bærekraftig utvikling også tilfredsstiller de menneskelige behovene (Vår felles framtid: Kap. 2 Avsnitt 6).

Samtidig sier «Brundtlandrapporten» at vi må ta vare på naturen og være sparsomme med utnyttelsen av ikkefornybare ressurser. Jordbruk, omlegging av vassdrag, mineralutvinning, utslipp av farlige gasser i atmosfæren, skogbruk og genmanipulering kan ha stor innflytelse på livgivende systemer både globalt og lokalt. Bærekraftig utvikling skal ikke utgjøre en fare for naturlige systemer (natural systems) som opprettholder liv på jorda. Dette gjelder både i atmosfæren, på land og i vann (Vår felles framtid: Kap. 2 Avsnitt 9). Samtidig skal man kunne benytte seg av økosystemer ved å ta forhåndsregler. Fornybare ressurser som en skog eller en fiskebestand skal forvaltes med omhu slik at de kan vokse til igjen. Innvirkning på andre økosystemer må også tas med i vurderingene (Vår felles framtid: Kap. 2 Avsnitt 11). Ikkefornybare ressurser, som olje og kull kan brukes, men ikke i for stor hastighet. Før ikkefornybare ressurser er brukt opp skal det finnes akseptable alternativer som kan erstatte de ikkefornybare ressursene (Vår felles framtid: Kap. 2 Avsnitt 12).

«Brundtlandrapporten» og begrepet bærekraftig utvikling har også blitt utsatt for kritikk. Bærekraftig utvikling kan defineres på mange ulike måter og kan ha veldig ulike implikasjoner. Boken *Bærekraftig utvikling* (Lafferty og Langhelle 1995) tar opp flere av problemene begrepet står overfor. Både «bærekraft» og «utvikling» kan tolkes ulikt. Utvikling kan bli sett på som endringer over tid uavhengig om de er gode eller dårlige eller utvikling kan tolkes som kun utelukkende gode endringer. «Brundtlandrapporten» legger sistnevnte tolkning til grunn (ibid: 14). Bærekraftbegrepets mening har også endret seg over tid. Begrepet ble først brukt innenfor økologien og skogbruk på 1700-tallet i Tyskland. Bærekraft var da kun et fysisk konsept som omhandlet en enkelt ressurs, som for eksempel en skog. For at skogen skulle være bærekraftig måtte det ikke tas ut mer enn tilvekst av ny skog. Skogen kan da bli utnyttet uten at den fysiske beholdningen reduseres (ibid: 15). Bærekraft kan også

brukes om et helt økosystem eller flere. Men da oppstår det flere problemer. Er det økosystemet som skal opprettholdes eller ressursene. Hogst av urskog kan få svært alvorlige konsekvenser for det opprinnelige dyr- og plantelivet, og det opprinnelige økosystemet kan bli påvirket. Samtidig er bærekraftig vanskelig å bruke om ikkefornybare ressurser siden disse vil bli brukt opp og ikke er opprettholdbar over tid (ibid: 16). «Brundtlandrapporten» har en veldig vid oppfatning av bærekraft. Her omfatter begrepet et individs sosiale velferd som skal opprettholdes og utvikles.

Slik «Brundtlandrapporten» bruker begrepet kommer utviklingen og menneskets behov i første rekke, og bevaring av miljøet vil sette begrensninger for hvordan dette kan oppnås (ibid: 14). En kritikk rettet mot rapporten dreier seg om hvordan den forholder seg til menneskets nødvendige behov for overlevelse og samtidig retten for et anstendig liv. Thomas Chr. Wyller (gjengitt i Lafferty og Langhelle 1995) mener at dette er to vidt forskjellige ting og ikke lar seg gjennomføre på samme tid. Bærekraftig utvikling bør først og fremst dreie seg om å redde verden, og alt annet må komme i annen rekke. Wyller mener at rapporten ikke identifiserer de faktorene som truer liv og at den ikke utformer et verdienes hierarki som gjør det vanskelig å ta stilling hvis det oppstår verdikonflikter. En verdikonflikt som kan oppstå er hvis målsettingene om sosial rettferdighet ikke lar seg forene med minstekravet for en bærekraftig utvikling (ibid: 22, 23).

2.3.1 Agenda 21 og Lokal Agenda 21

I 1992 arrangerte FN en ny internasjonal klimakonferanse i Rio de Janeiro. 179 land var representert sammen med representanter fra FN, kommunale myndigheter, private organisasjoner, næringsliv, urbefolkninger og andre grupper. Aldri før hadde så mange politiske ledere vært samlet, og konferansen ble godt dekket av media, som var med å skape stor oppmerksomhet rundt utfordringene som ble diskutert (ProSus og Idébanken 1996: vii). Konferansen videreførte arbeidet fra «Brundtlandrapporten» og nå ønsket man å få på plass en handlingsplan og samtidig knytte de miljøutfordringene kloden stod ovenfor ned til et lokalt nivå. Agenda 21 var en av handlingsplanene som ble forhandlet frem og består av 40 kapitler som tar for seg hvordan utvikling kan gjøres sosialt, økonomisk og miljømessig. Et av hovedmålene var å redusere fattigdommen i verden på en bærekraftig måte. Den rike delen av verden ble oppfordret til en mer måteholden bruk av ressurser, mens utviklingslandene ble oppfordret til mer forbruk men på en bærekraftig måte. Agenda 21 sier at rike land måtte ta på seg mer ansvar i kampen mot miljøproblemene siden de forurenses mer. Overføring av

penger, kunnskap og informasjon skal hjelpe utviklingsland til å til å skape en bærekraftig utvikling (ibid: viii).

Et også viktig aspekt med Agenda 21 var inkludering av lokalsamfunnene og hvordan de skulle bidra med å skape en bærekraftig verden. Agenda 21 slår fast at mange av miljøutfordringene skapes, og derfor også må løses på lokalt nivå. Lokale myndigheter er de som står mennesker nærmest og har dermed gode muligheter for å kunne engasjere sine innbyggere og gi dem kunnskap om miljøvennlige løsninger (Agenda 21 1992: Avsnitt 28.1).

Innbyggere, private aktører og lokale myndigheter skulle komme sammen i en dialog og gjennom konsensus utvikle en egen lokal agenda, som forsøker å rette seg etter målene i Agenda 21.

Til å begynne med mente myndighetene i Norge at daværende miljøpolitikk var tilstrekkelig nok og et godt bidrag til gjennomføring av Lokal Agenda 21 (LA 21). Ulike naturverngrupper var uenig og mente at det måtte gjøres mer enn det tradisjonelle miljøvernet. Dette ledet til en debatt om hva LA 21 skulle innebære. Handlingsplanen fra Rio-konferansen var ikke tydelig på hva LA 21 skulle innebære, og det ble opp til lokale myndigheter å fortolke. Debatten i Norge dreide seg blant annet om hvordan LA 21 kunne inngå som en del av kommuneplanarbeidet. Først i 1996-97 da Jagland-regjeringen la fram stortingsmeldingen «bærekraftmeldingen» ble LA 21 til nasjonal politikk. Miljøvern skulle nå integreres bedre i kommunes arbeid, og dette skulle skje med blant annet egne sektorplaner. Evaluering av LA 21 viste at mange kommuner fikk utfordringer med gjennomføringen. Globale og langsiktige tiltak ble ofte til symbolpolitikk. Planer var ofte fritatt for handling, og det ble gjort lite for å få på plass forpliktende vedtak om oppfølging (Kleven 2011: 268, 269).

2.4 Nasjonale klimamål

Siden bærekraftig utvikling ikke har en klar definisjon og begrepet gir muligheter for ulike tolkninger vil jeg også ta for meg relevante nasjonale og lokale dokumenter som setter opp konkrete og mindre konkrete mål med tanke på bærekraftig utvikling, miljø og reduksjon av klimagassutslipp. Mange av de lokale målene tar utgangspunkt i de nasjonale målene.

2.4.1 Nasjonal klimapolitikk

Norges klimapolitikk har de siste 8 årene vært basert på forlik som har vært inngått mellom alle partiene på Stortinget unntatt Frp. Det første klimaforliket ble inngått i 2008 og var basert på Stortingsmelding nr. 24 (2006-2007) Norsk Klimapolitikk og en kravliste på 61 punkter

satt sammen av opposisjonspartiene Høyre, Krf og Venstre. Det andre forliket ble inngått i 2012 og var basert på Stortingsmelding nr. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk (også kalt klimameldingen) og bygger videre på det første klimaforliket (Regjeringen 2014).

Klimameldingen fra 2012 tar for seg hvilke mål Norge skal sette seg, og har en gjennomgang av utslipp for de ulike sektorene, med egne delmål. Som overordnet mål skal Norge forplikte seg til å kutte 30 prosent i klimagasser innen 2020 i forhold til utslippsnivåene i 1990. I tillegg skal Norge ha som mål å være karbonnøytralt innen 2050 (Meld.St. 21 (2011-2012): Kap. 1.2).

Klimameldingen har også sett på utslipp for de ulike sektorene og satt seg delmål. I 2010 utgjorde utslippene fra landtransportsektoren 19 prosent av Norges samlede utslipp. Reisevaneundersøkelser viser at de daglige reisene er blitt lengre de siste årene (ibid: Kap. 6.3.). Klimameldingen har satt seg som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. Kollektiv og sykkel skal gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidler. Kommunene skal ha som sentral oppgave i å redusere transportbehovet gjennom samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging, slår klimameldingen fast (ibid: Kap. 6.1). Det er i de store byene Norge vil oppleve den største befolkningsveksten. Derfor er det viktig å satse på løsninger som takler det økende behovet for transport.

2.4.2 Plan- og bygningsloven

I 2008 ble den nye plan- og bygningsloven vedtatt og bærekraftig utvikling har fått et mye større fokus enn tidligere. Det nye loven er mer detaljert når det kommer til hvilke hensyn som skal tas i planlegging. Det skal legges til rette for økonomisk, sosial og kulturell utvikling samtidig som miljøet skal beskyttes og befolkningens helse og sikkerhet skal fremmes (Kleven 2011: 210).

Første setning i første paragraf slår fast at plan- og bygningsloven skal fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Hvilken definisjon for hva som legges til grunn for bruken av begrepet er ikke spesifisert i lovteksten. Videre står det at for å fremme bærekraftig utvikling skal regjeringen hvert fjerde år legge frem et dokument med nasjonale forventninger for kommunal planlegging som skal følges opp (PBL 2008: §6-1). I tillegg skal det gjennomføres konsekvensutredninger for kommuneplaner og omfattende reguleringsplaner. Konsekvensutredninger skal ta for seg hvilke innvirkninger planene vil ha for miljøet og samfunnet (PBL 2008: §4-2). Selv om

loven slår fast at vi skal ha en bærekraftig utvikling har den ikke definert nærmere hva som ligger i begrepet. Dette gjør at i loven får begrepet ikke så mye mening og begrepet kan tolkes på ulike måter. Loven viser til «Nasjonale forventninger» som setter opp flere virkemidler for hvordan man skal gjennomføre en bærekraftig utvikling.

2.4.3 Nasjonale forventninger

Stoltenberg-regjeringen la i 2011 fram dokumentet «Nasjonale forventninger til kommunal og regionalplanlegging» som en del av de nye betingelsene plan- og bygningsloven innførte. Dokumentet er utarbeidet av miljøverndepartementet og tar for seg hva som forventes av fylket og kommunen når det kommer til planlegging, og er ment å være retningsgivende og ikke bestemmende. Dokumentet skal først og fremst brukes i arbeidet med kommunenes utvikling av deres planstrategi som igjen skal være deres utgangspunkt i arbeidet med kommuneplanen. Samtidig skal forventningene bidra med å skape en målrettet planlegging som ikke tar for seg mer enn det som er nødvendig (Regjeringen 2011: 2, 5). Etter kommunevalget i 2011 ble det bestemt at det skulle utarbeides en ny planstrategi for Tromsø kommune, som sa at kommuneplanen skulle revideres i inneværende periode (Tromsø kommune 2015). Gjennom utarbeiding av planstrategi og ny kommuneplan er det forventet at Tromsø kommune skal ta virkemidlene som Nasjonale forventninger presenterer til ettertanke i arbeidet med planene. Nasjonale forventninger skal være retningsgivende, men som nevnt ikke bestemmende (Regjeringen 2011: 5). Mye av ansvaret om å drive bærekraftig utvikling havner da hos politikere, som jeg vil komme tilbake til senere i oppgaven.

Dokumentet tar for seg mange ulike områder som tettstedsutvikling, samferdsel, næringsutvikling og klima. Et gjennomgående tema er at planlegging skal bidra til å redusere utslipp av klimagasser og det foreslås en rekke måter dette kan gjøres på. Et overordnet tiltak er at kommuner skal ta hensyn til klimautfordringene. Det skal legges til rette for redusert energibruk og utslipp av klimagasser og det forventes at tiltak blir vurdert (Regjeringen 2011: 14). Innenfor by- og tettstedsutvikling forventes det at kommunene skal ha en aktiv rolle i arealutviklingen, der fortetting skal skje i sentrum og rundt allerede eksisterende kollektivknutepunkt, som igjen skal bidra til å forhindre byspredning. Handelstilbud som er flyttet ut av sentrum gjør det vanskelig å ta seg fram uten bil siden boligområder ofte er lokalisert der det er begrenset kollektivtilbud (ibid: 18). Innenfor samferdsel forventes det at det tas hensyn til klimagassutslipp og forurensning når det skal planlegges ny infrastruktur. Grunnlaget for miljøvennlig transport skal styrkes gjennom å gjøre det mer attraktivt å ta i bruk og forbedre tilgjengelighet for alle brukere. Bygging av gang- og sykkelveier skal

prioriteres. Reduksjon av transportbehovet skal også skje gjennom å samordne areal- og transportplanlegging (ibid: 22).

2.5 Lokale klimamål

2.5.1 Miljøbyen Tromsø

I 1992 inviterte miljødepartementet de 20 største norske byene til å søke om å bli miljøby. Fem byer ble utvalgt og Tromsø var en av disse. Målet med miljøbyprogrammet var å få til en helhetlig byutvikling som samtidig kunne finne løsninger på de mange ulike miljøutfordringene. Samtidig skulle disse byene fremstå som rollemodeller når det gjaldt bærekraft i by (Kleven 2011: 275)

I 1996 vedtok Tromsø kommune «Miljøbyprogram for Tromsø» som tar for seg hvordan det skal jobbes for å skape en by som er bedre å bo i og er mer miljøvennlig. Programmet viser til oppfordringen fra «Brundtlandkommisjonen» og LA 21 til å tenke globalt og handle lokalt, og «Miljøbyen» skal være et av flere forsøk på å konkretisere dette (Tromsø kommune 1996: 2). Det presenteres sju hovedområder som det skal satses på, og hvert område har flere delmål. Hovedområdene er som følger; arealbruk og transport, Tromsø sentrum, lokalsamfunn og oppvekst, natur og nære friområder, avfall, kulturminner og holdningsendringer. Programmet tar opp flere utfordringer Tromsø står ovenfor når det kommer til arealbruk og transport. Byspredningen skjer mye raskere enn det befolkningsveksten skulle tilsi. Det medfører flere negative konsekvenser. Behovet for motorisert transport øker og kundegrunnlaget for butikker og buss tynnes ut. Mer transport fører også med seg økte kostnader og mer tidsforbruk i bil, mer forurensning og flere ulykker (ibid: 19). Programmet viser også til statistikk som sier at bilbruken i Tromsø økte med 60 prosent fra 1980 til 1990, samtidig som kollektivtrafikken gikk ned med 26 prosent fra 1980 til 1990. Satsing på ulike veiutbyggingsprosjekter har ført til et dårligere busstilbud. Bybussen har blitt dyrere og en busstur tar to til tre ganger så langt tid som en biltur over tilsvarende strekning (ibid: 21). «Miljøprogrammet» setter en rekke delmål som skal snu denne negative utviklingen. Byspredningen skal opphøre ved at yttergrensene til byen skal være de samme i 2005 som i 1995 og man skal opprettholde prosentandelen som bor 5 km fra sentrum som i 1995 er 57 prosent. Det skal også jobbes for å forbedre forholdene for kollektivtransport, gående og syklende. Kollektivtrafikkandelen av totaltrafikken skal økes med fire prosent til 18 prosent innen 2000. Samtidig skal det bygges sammenhengende gang- og sykkelveinett langs hovedveiene (ibid: 23).

I 2000 ble resultatet av miljøbyprosjektet presentert i «Byrapport for Tromsø». I arbeidet med å begrense byspredningen ble det gjort flere positive fremskritt. Det ble laget flere planer som skal sikre at dagens bebygde områder blir ytterligere fortettet. Her trekkes det nye boligområdet Strandkanten, som ligger sør for Tromsø sentrum, frem som et eksempel. Analyser som er gjennomført viser at det er tilstrekkelig areal som vil dekke fremtidig behov for næringsareal (Tromsø kommune 2000: 12). Når det kommer til kollektivtrafikk har man ikke oppnådd de resultatene man ønsket. Til tross for gjennomføring av flere tiltak som frekvensøkninger, forbedret billettsystem og bedre holdeplasser har andelen som bruker kollektivtrafikk gått ned fra 14 prosent til 13 prosent. Passasjertallene har økt men biltrafikken har økt ennå mer. Dette skyldes at det samtidig også har vært satset på veiutbygging. Hovedveisystemet fikk flere utbedringer gjennom «Tromsøpakken» og det ble brukt ca. 800 millioner kroner der 10 prosent gikk til tiltak for å forbedre kollektivtrafikken og gangsykkelveier (ibid: 13). Rapporten fremhever at prosjektet har vært viktig for å skape en holdningsendring for hvordan man tenker rundt miljøvern. Politikere har fått en økt forståelse angående miljøutfordringer. Administrativt og faglig blir miljøvern integrert i større grad enn tidligere. Den daglige driften av kommunen har større fokus på å være miljøvennlig og i arbeid med planer samarbeides det i større grad på tvers av avdelinger som skal sikre bedre miljøvern. I grunnskolen blir det også gjennomført undervisning som setter miljø i fokus (ibid: 37).

2.5.2 Klimaplan og kommuneplan

I 2008 vedtok Tromsø kommune Klima- og Energiplan 2008-2018 (Tromsø kommune 2008) som tar for seg kommunens målsettinger når det kommer til miljø og omhandler de lange linjene i kommunens klimapolitikk. Blant disse er å redusere kommunens klimagassutslipp med 50 prosent i 2020, i forhold til 1990- nivå som var mer enn de statlige målsettingene den gang. Kollektivandelen skal økes til 50 prosent innen 2018 og gis forrang på veinettet i Tromsø. Samtidig skal det jobbes for å legge begrensninger på privatbilismen og gjøre samfunnet mindre avhengig av denne (ibid: 3). For å oppnå målsettingen om redusert biltrafikk skal kommunen bruke virkemidler som å lage flere gang og sykkelstier, fortau og turstier. Kollektivtrafikken skal også få bedre forhold med egne filer for forkjørersrett (ibid: 29). Planen slår også fast at kommunen skal legge mer vekt på at byutviklingen skjer på en slik måte at man reduserer bruken av fossile brensler og drivstoff. Det skal legges til rette for etablering av mindre miljøbelastet næringsvirksomhet slik at transportbehovet reduseres (ibid: 5, 8).

I skrivende stund jobber Tromsø kommune med å lage en ny klimaplan som skal erstatte den fra 2008. På sensommeren 2015 ble kommuneplanens samfunnsdel for Tromsø vedtatt i kommunestyret. Kommuneplanens samfunnsdel skal fungere som kommunens langsiktige overordnede plan som skal ha en tidshorisont på rundt 12 år. Planen tar for seg utfordringene angående miljøutslipp men ikke på en like omfattende måte som en klimaplan. I kapittelet for naturressurser og miljø er et av hovedmålene at kommunens sterke vekst skal møtes på en bærekraftig og miljøvennlig måte (Tromsø kommune 2015: 51). Planen legger seg på sammen linje som tidligere planer og mange av de samme tiltakene videreføres for å skape en mer bærekraftig kommune. Tromsø kommune skal oppfylle de statlige mål om reduksjon av klimagasser og at 50 prosent av reisene til og fra jobb skal foretas kollektivt eller ved gang- og sykkelsti. Økning i behovet for persontransport skal dekkes ved kollektivtransport, gange eller sykkel er også et av målene (ibid: 52). Dette skal oppnås ved bedre tilrettelegging for gang- og sykkelstier og bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken (ibid: 53). I arbeide med å styrke næringslivet skal kommunen stimulere til etablering av bærekraftige næringer og disse skal være førende for kommunen (ibid: 54). Andre tiltak som også foreslås er; mer bruk av fjernvarme til oppvarming av bygg, stimulere til mer produksjon av fornybar energi og utfasing av fyring med fossile brensler. Planen sier at kommunen også må ta i betraktning utfordringer som er forårsaket av global oppvarming.

3 Tromsø og IKEAs etablering i Nord-Norge

3.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg først si litt om hvordan Tromsø kommune har vokst fram de femti siste årene til å bli Nord-Norges største by. Jeg vil kort komme innpå hvilken næringsstruktur som vi finner i Tromsø, da byen har et stort innslag av offentlig virksomhet. Dette var noe det forrige byrådet så på som viktig å gjøre noe med. De ville legge til rette for økt verdiskapning og sysselsetting for privat næringsvirksomhet (Tromsø kommune 2015: 9), noe et IKEA-warehouse ville oppfylle. Til slutt vil jeg ta for meg kronologien for etableringen av IKEA i Tromsø. Ved å gjennomgå kronologien og de ulike offentlige debattene knyttet til etableringen vil jeg få et inntrykk av hvilke momenter og argumenter som har vært brukt i denne saken, og om hvordan spørsmålet angående bærekraftig utvikling har kommet opp.

3.2 Tromsø

Tromsø er i dag Nord-Norges største by og kommune med 71 590 innbyggere per. 1. januar 2014 (Tromsø kommune 2015: 5). Byen kan på mange måter regnes som hovedstad i regionen med sine mange ulike funksjoner innenfor kultur, næring, service og utdanning. Tromsø har alltid vært en av de største byene i Nord-Norge men etter krigen vokste byer som Harstad, Narvik og Bodø raskt og mange trodde disse byene skulle vokse fra Tromsø (Karlsen 2013: 1). Narvik hadde lenge vært et avsidesliggende sted men etter at jernbanen ble fullført og utskiping av jernmalm fra Sverige tok seg opp vokste byen kraftig og utviklet seg til å bli ett moderne sentrum i Nord-Norge før krigen. Harstad opplevde også befolkningsvekst i denne tiden på grunn av oppgang i sildefiske og i den lokale verftsindustrien (Karlsen 2013: 7). Etter gjenoppbyggingen av Narvik og Bodø etter krigens ødeleggelser ble disse byene beskrevet i samtiden som blomstrende og moderne mens Tromsø hadde havnet i bakleksa med dårlige botilbud. Wilhelm Karlsen peker på at en slik analyse ikke nødvendigvis var korrekt da folketallet kunne være vanskelig å tolke på grunn av hvordan kommunegrensene var tegnet opp. Mange var bosatt utenfor bygrensene i omegnskommunene, men var integrert i byen sosialt, økonomisk og kulturelt. Slik hadde Narvik større innbyggertall enn Tromsø i 1950 og 1960, men hadde omegnsbefolkningen vært talt med hadde Tromsø vært størst (Karlsen 2013: 2). Fra 1960-tallet og utover stagnerte befolkningsveksten i Narvik og Harstad mens Bodø og Tromsø ble de klart største byene i Nord-Norge.

Mye av veksten Tromsø opplevde etter 1960-tallet kan tilskrives ønsket om å skape et regionscenter og satsingen på kompetanse og utdanning. Ved krigens slutt var det flere argumenter som talte for at Tromsø skulle bli et regionscenter. Byen fungerte som et handelssenter for omlandet og hadde i tillegg flere viktige funksjoner som å være sete for fylkesadministrasjonen og politi. Biskopen i Hålogaland holdt til her og Tromsø hadde et av fylkets to gymnas og den eneste lærerskolen nord for Bodø (Tjelmeland 1996: 257). I 1960 ble det bygget bru som bandt Tromsøya sammen med fastlandet og fire år etter ble flyplassen på Langnes åpnet. Dette var et gjennombrudd kommunikasjonsmessig for byen. I 1964 ble Tromsø kommune slått sammen med fire nabokommuner og ble den klart største kommunen i Nord-Norge med god margin. Nasjonal politikk på 60- og 70 tallet så nytten av å ha sterke byer med viktige sentrumsfunksjoner. Det ble pekt på at Tromsø og Bodø kunne fungere som landsdelsentere (Tjelmeland 1996: 260, 261). I 1968 vedtok Stortinget at Tromsø skulle tildeles universitet. Et viktig argument for at Nord-Norge skulle tildeles et universitet var at folk som hadde høyere utdanning ofte ikke ble værende i regionen og det var stor gjennomtrekk i høyere stillinger. Ved å kunne rekruttere folk som hadde tilhørighet i regionen håpet man å kunne løse problemet. Et argument for at universitetet skulle plasseres i Tromsø var at her eksisterte det allerede et vitenskapelig miljø. Holt forsøksgård, Tromsø Museum, Værvarslingen for Nord-Norge og Nordlysobservatoriet er eksempler på dette og ble alle etablert før krigen (Tjelmeland 1996: 267). Etableringen av Universitetet i Tromsø og Universitetssykehuset og deres ringvirkninger har hatt mye å si for veksten i Tromsø og utgjør i dag to store institusjoner med mange ansatte.

I NIBR sin analyse av Tromsøregionen slås det fast at Tromsø kommune i årene 2004-2014 har hatt en sterk vekst både i offentlig sektor men også i privat sektor. Veksten i offentlig sektor har vært noe høyere i Tromsø enn på landsbasis, mens privat sektor har hatt en lavere vekst. I Tromsø har arbeidsplasser i offentlig sektor økt med 19,7 prosent de ti siste årene sammenlignet med 17,2 prosent på landsbasis. Arbeidsplasser i privat sektor har økt med 13,7 prosent i Tromsø sammenlignet med 20,6 prosent på landsbasis (NIBR 2015: 107). I 2014 utgjorde offentlige arbeidsplasser 45 prosent av de totale arbeidsplassene i Tromsø kommune. Dette skyldes i hovedsak de statlige institusjonene og Tromsøs funksjon som et landsdelssenter for omlandet som skal tilby en rekke funksjoner (NIBR 2015: 109). Som nevnt var dette noe daværende byråd ønsket å gjøre noe med og de ville være en «ja-kommune» som gjorde det enklere for private bedrifter å kunne etablere seg. Kommunen

skulle være serviceinnstilt og løsningsorientert (Nordlys Leserinnlegg 2012). I neste avsnitt vil jeg først si kort om hvordan IKEA ble til, deretter kronologien for etableringen i Tromsø.

3.3 IKEA til Nord-Norge og Tromsø

Historien om IKEA begynner med Ingvar Kamprad som vokste opp på en gård i Småland i Sverige. Han ble tidlig interessert i kjøp og salg av varer for å tjene penger. Syv år gammel begynte han å selge fyrstikker som han hadde kjøpt i store kvanta og solgte dem videre med god avanse. En eske ble innkjøpt for halvannen øre og solgt for fem. Etter hvert som han ble eldre utvidet han sitt repertoar og han studerte avisannonser nøye på utkikk etter noe som kunne selges. Han solgt alt fra penner og klokker til juleglitter og frø. Dette var hans lidenskap og gjennom hele hans skolegang drev han alltid med salg på fritiden. 17 år gammel overbeviste han faren sin at det var nødvendig å starte et firma, og sommeren 1943 ble IKEA opprettet. Etter endt skolegang startet han postordrefirma fra hjemgården sin. Vareleveringen ble gjort med melkebil. Det var også rundt denne tiden at en tidlig versjon av IKEA-katalogen ble tatt i bruk. Kamprad fikk laget små reklameblad som han sendte rundt til tidligere kunder. I nærområde rundt gården var det flere møblerfabrikker og etter hvert inkluderte Kamprad møbler i sine reklameblad, og snart var det møbler han solgte mest av (Bjørk 2000: 71, 73).

I 1953 kjøpte han en gammel snekkerfabrikk som han gjorde om til et utstillingslokale. Tanken var å kunne vise fram hvilken god kvalitet produktene hadde samtidig som prisene var lave. I 1958 ble det første IKEA-varehuset åpnet og utover 60-tallet vokste omsetningen hurtig. En del av suksessen til IKEA forklares med at markedet for møbler hadde et stort potensial som ikke var utnyttet. De etablerte møbelselgerne tok stor avanse som gjorde møbler dyre. Kamprad kom inn i bransjen som en utenforstående med nye ideer og strategier. Billige og moderne møbler med kvalitet var det Kamprad strevde etter å oppnå (ibid: 84). I 1963 åpnet det andre IKEA-varehuset i Oslo, og to år etter stod Stockholm for tur (ibid: 98, 104). 70-tallet ble et ekspansivt tiår, og det internasjonale markedet stod for tur. Først med varehus i Sveits så Tyskland og slik gikk det slag i slag. På 10 år fra 1970 til 1980 gikk IKEA fra seks varehus til ca. 30 varehus på fire ulike kontinent (ibid: 124). I dag har IKEA over 380 varehus fordelt på 47 ulike land verden over. Bare i løpet av 2015 ble det åpnet 11 nye varehus og på de tre første månedene i 2016 har seks til blitt åpnet (IKEA 2016).

3.3.1 IKEA og Nord-Norge 2000-2010

Debatten om etablering av IKEA i Nord-Norge har strukket seg over veldig lang tid og vært innom flere ulike faser. I arbeidet mitt med denne gjennomgangen har jeg i hovedsak benyttet meg av databasen Atekst som gir tilgang til artikler fra et bredt utvalg av papiraviser. Allerede i 1993 kunne Nordlys melde om at IKEA hadde vært i dialog med eierne av Skarphallen, som ligger ved Langnes, om et mulig kjøp. IKEA måtte komme ut og avkrefte at det var aktuelt å etablere seg i Tromsø (Nordlys 29.01.1993: 21). Det skulle bli lenge til neste gang vi fikk høre noe mer fra IKEA.

I 2000 skrev Nordlys at folk fra Tromsø-området bestilte IKEA-varer for 10 millioner kroner årlig, og dette utgjorde 10 prosent av postordreomsetningen til IKEA Norge. Dette til tross, forklarer IKEA at det ikke er noen planer for etablering av varehus i regionen. En representant fra IKEA forteller at en etablering krever en befolkning på 300 000 innenfor en radius på en times kjøring, eller 200 000 ved etablering av et mindre varehus. Samtidig slår representanten fast at de følger med på demografien i landsdelen og at de stadig får tilbud om tomteplass (Nordlys 19.01.2000: 32). Året etter ble det bråk da fraktprisene skjøt i været. Nordlys kunne fortelle om at kunder måtte ut med nærmere 7000 kr i frakt på enkelte varer som tidligere hadde kostet 2000 kr. Prisøkningen ble forklart med at IKEA tapte penger på å frakte til Nord-Norge. Og i 2002 måtte IKEA ta grep og senke fraktprisene da deres omsetning i Nord-Norge gikk ned med seks prosent. Samtidig forteller daværende informasjonssjef for IKEA at de fremdeles ikke har noen konkrete planer for et varehus i nord til tross for at flere miljøer har vært frempå med ønsker om en etablering, og det vises til prosessen i Trondheim som tok 20 år før en etablering der var klargjort. Samtidig bekrefter informasjonssjefen at de har hatt representanter som har reist rundt i regionen for å se på lokaliseringsspørsmålet (Nordlys 30.07.2002: 12).

Høsten 2003 ble det opprettet en underskriftskampanje for å få IKEA til Nord-Norge og etter 10 dager var det samlet inn 5000 underskrifter (Nordlys 25.09.2003: 1). Kampanjen var opprettet av tre jenter fra Tromsø som jobbet for et designfirma. Engasjementet for IKEA tok seg opp igjen, og flere ordførere hev seg også inn i kampen. Daværende Tromsø-ordfører forteller at han var en av de første til å skrive under på kampanjen og at det er mange gode grunner for at IKEA skal etablere seg i Tromsø. Ordførerne i Bardu og Narvik hadde også innspill til hvor IKEA burde bygges. Ordføreren i Bardu mente at Setermoen ville være best egnet på grunn av sin sentrale beliggenhet. Innenfor en radius på et par timer med bil ville man kunne nå 300 000 innbyggere. I tillegg til de mange potensielle kundene som kommer til regionen gjennom jobb i forsvaret, ville man ha en stor kundegruppe. Ordføreren kunne også

tilby gratis tomt og god tilrettelegging for en eventuell etablering. Ordføreren i Narvik argumenterte også for deres sentrale beliggenhet i tillegg til toglinjen som går til Sverige. Toglinjen vil gjøre at IKEA kan spare mye penger hvis de etablerte seg i Narvik mente ordføreren (Nordlys 25.09.2003: 8). I forbindelse med den lave oppslutningen til kommunevalget i 2003 skrev en journalist i Nordlys at politikere skulle i større grad brukt IKEA som en sak i valgkampen. Journalisten skriver at tanken om et IKEA varehus i sitt nærområde engasjerer folk, og viser til underskriftskampanjen. Folk er opptatt av å kunne skape harmoni og hygge i sine egne hjem, og et IKEA ville innfri disse ønskene og skape kjøpelykke skriver journalisten. Journalisten hadde også fått en kommentar fra en representant i Framtiden i vår hender og skriver: «Selv ikke Framtiden i våre hender har stort å innvende mot IKEA.» Representanten mente at det var forståelig at folk i Nord-Norge ønsket seg et IKEA, men påpeker at varehuset blir lokalisert på et sentralt sted for å unngå ekstra trafikk som vil genereres (Nordlys 26.09.2003: 2).

IKEA Norge kunne fortelle at de satte stor pris på engasjementet fra folk i nord, men kunne ikke komme med noen lovnader angående et varehus. Men for å vise sin takknemlighet ble det satt opp «IKEA-fly» fra Tromsø Harstad og Bodø til Trondheim. Dette var først og fremst et eksperiment fra IKEA sin side, og kan sies å være et vellykket sådan. Tre minutter etter at billettene var lagt ut for salg var de revet bort (Nordlys 24.11.2004: 6).

I 2004 dabbet entusiasmen litt av og det var lite skriverier angående IKEA og mulig etablering i Nord-Norge. Framtiden i våre hender skrev et leserinnlegg til IKEA men nå hadde de et mer kritisk syn på møbelgiganten. Artikkelen påpeker at IKEA er med på å skape et stort kommersielt kjøpepress, ved at de påvirker smaken til forbrukeren som til stadig må gå til innkjøp av nytt inventar for å holde seg moderne og være oppdatert på de nyeste motene. De er også kritiske til at IKEA reklamerer for å fjerne klistrelappen som sier «Nei til reklame» for at flest skal få IKEA-katalogen, og peker på hvor mye papir som en husstand årlig får (Nordlys 19.08.2004: 50).

I sitt svar skriver IKEA at de er en miljøbevisst organisasjon. De forklarte at veldig mange av deres kunder har klaget over å ikke ha mottatt deres katalog, og de ønsket å informere at den var på vei. I innlegget påpekte de at IKEA er positiv til alle tiltak som reduserer avfall og jobber selv aktivt for dette. De viser også til deres rapport om miljø og sosialt ansvar der de tar opp hvilke utfordringer de står ovenfor og hvordan disse skal løses. De peker også på at kundegruppen «miljøbevisste» er sterkt økende, og de foretrekker å handle på IKEA (Nordlys 06.09.2004: 44).

Skuffelsen var også stor blant en av initiativtakerne til underskriftkampanjen, som i løpet av et år hadde fått 6000 underskrifter, da IKEA kunngjorde at de heller ville satse på å ekspandere de eksisterende varehusene i Norge enn å bygge nytt. Vedkommende var overrasket over et kontant nei fra IKEA og forteller til Nordlys at hun synes det er frekt å snu ryggen til Nord-Norge (Nordlys 16.09. 2004: 14).

I starten av 2005 var det klart for en ny underskriftkampanje. Initiativtakeren fra Sørreisa laget egen nettside der man kunne velge hvor man ønsket at varehuset skulle lokaliseres (Troms Folkeblad 15.01.2005). På sensommeren blomstret interessen for IKEA opp på nytt. IKEA hadde latt seg imponere over de ulike kampanjene og kunne annonsere at de ønsket å bygge et varehus i Nord-Norge og var nå på utkikk etter tomt. Erfaringene som ble gjort etter åpningen i Trondheim i 2002 hadde vært positive og daværende IKEA-sjef i Norge følte seg mer trygg med en etablering nordpå etter den store tilstrømmingen av nordlendinger til Trondheim. Det mest aktuelle stedet for etablering ville være mellom Narvik og Tromsø, og det ble antatt at prosessen vil ta mellom 5 til 10 år hvis alt går etter planen (Nordlys 07.09.2005: 6). Ikke lenge etter var mange kommuner igjen klare for kamp. Narvik, Bardu, Lenvik, Målselv, Storfjord og Tromsø var alle på banen igjen om å vinne gunsten til IKEA. Næringsforeningen i Nordkjosbotn i Balsfjord kommune argumenterte med at de kunne vise til tall som sa at 1,4 millioner kjøretøy passerte krysset årlig ved Nordkjosbotn/Vollan som binder sammen E8, som går videre til Tromsø, og E6 som går nordover til Finnmark og sørover mot midt troms og Narvik. Eksisterende dypvannskai ville gjøre det mulig å frakte varer sjøveien (Nordlys 12.09.2005: 42). Daværende regionsrådsleder i midt troms og samtidig ordfører i Lenvik kommune fryktet at gammel rivalisering ville igjen komme til syne, og tok til ordet for at midt tromsregionen måtte samarbeidet i stedet for å krangle (Nordlys 15.09.2005: 46).

Mot slutten av 2006 åpnet IKEA et varehus i Haparanda i Nord-Sverige på grensa til Finland. Dette er i dag det varehuset som ligger nærmest Troms fylke med en avstand på ca. 60 mil med bil. Åpningen ble godt dekket av media i Nord-Norge. Ingvar Kamprad var selv tilstede under åpningen og ble godt tatt imot. Her presenterte han sine planer om å skape Haparanda og Tornio om til et senter i Barentsregionen som kunne samle de fire nasjonene og de fem folkene; nordmenn, samer, svensker, finlendere og russere. Nordlys skrev at Kamprad ble hyllet som en statsleder og kunne meddele at;

«Det var nesten en religiøs stemning i det 24.000 kvadratmeter store varehuset da (...) Ingvar Kamprad, talte til sine gjester og ansatte...» (Nordlys 16.11.2006: 18).

Det var knyttet stor optimisme til IKEAs etablering. Haparanda og den finske nabobyen Tornio hadde lenge slitt med dårlige økonomiske tider. I Haparanda hadde arbeidsledigheten vært på 12 prosent før etableringen og var nå nede på 3,8 prosent, med håp om å synke ennå mer. I kjølvannet av IKEA-etableringen forventet kommunen at det ville etableres flere nye bedrifter som kjøpesenter, hotell, spa og leiligheter (Nordlys 09.12.2006: 4).

I 2007 ble det nok engang klart at Nord-Norge ikke var en del av IKEAs femårsplaner. Representanten fra IKEA understreker at de er fornøyd med at mange nordlendinger tar tur til Haparanda og overvåker markedsgrunnlaget i nord tett (Nordlys 26.06.2007: 4). Dette til stor skuffelse for mange. Den nettbaserte underskriftskampanjen hadde mot slutten av 2007 klart å samle inn over 27 000 underskrifter der Narvik ledet foran Tromsø med 15 000 underskrifter mot Tromsø sine 6000 stemmer (Itromsø 03.12.2007).

Etter et par rolige år med lite nytt kunne IKEA Norge i 2009 igjen bekrefte at de var på utkikk etter en konkret lokalisering. Drakampen om varehuset var på nytt i gang igjen. Infrastruktur og kollektivtransport blir nevnt som viktige faktorer for en etablering. I tillegg er IKEA avhengig av en tomt på 100 mål, plass til et bygg på 30 000 kva. meter og plass til 1200 parkeringsplasser forteller en representant fra IKEA (Nordlys 17.07.2009: 10). Ordførerne i Narvik og Tromsø kunne begge fortelle at de hadde hatt samtaler med IKEA om tomter. (Myreng, Zimowski & Hamran 2009).

Flere andre steder hev seg med i debatten om lokalisering. Rana kommune, Skånland kommune, Bardufoss i Målselv kommune og Vollan i Balsfjord kommune var alle ute i media og proklamerte sitt kandidatur for å bli utvalgt av IKEA. I en avstemning avholdt på Nordlys sine nettsider om hvor varehuset skal ligge, fikk de inn nesten 25 000 stemmer og Tromsø fikk flest med 42 prosent, andre og tredje plass gikk til Vollan og Bardufoss (Nordlys 29.08.2009: 8).

Til tross for at Tromsø fikk flest stemmer kunne man lese flere kommentarer på nett som mente Tromsø var en uegnet plass på grunn av sin plassering. Mange mente Tromsø var for avsidesliggende i forhold til resten av fylket og andre tettsteder i nord, Ved å legge IKEA til et mer sentralt sted som innlandet ville man kunne dekke mange flere med en radius på 2-3 timer med bil (Itromsø 26.06.2009: 2).

På tampen av året kunne Itromsø (tidligere Bladet Tromsø) fortelle at de hadde god grunn til å tro at IKEA var interessert i de kommunale tomtene som lå nord for Ørneveien på Langens i

Tromsø. I ettertid skulle det vise seg at det var en av disse IKEA endte opp med å kjøpe. Men ingen ville bekrefte noen om spekulasjonene avisen kom med (Itromsø 02.12.2009: 4).

Reaksjonene angående varehusets plassering lot ikke vente på seg. Daværende distriktssjef i Statens vegvesen var kritisk til plasseringen og kunne fortelle at det ville føre med seg store endringer i planene for området. Distriktssjefen forklarer at veiene på og rundt Langnes allerede er utsatt for stor trafikk og kapasiteten er nesten allerede nådd. I rushtiden på morgenen og på ettermiddagen er det lange køer i alle retninger som er med på å skape problemer for kollektivtrafikken. Tall fra IKEA i Trondheim og Haparanda viser at begge varehusene hadde ca. to millioner kunder hver og det utgjør ca. 750 000 biler i året.

Distriktssjefen beregner at et varehus i Tromsø vil generere rundt halvparten så mange kunder og det vil utgjøre ca. 300 000 til 400 000 biler per år. Dette vil kreve flere store investeringer til etablering av nye innfartsveier, rundkjøringer, gang og sykkelstier og kollektivtrasser, og hele Langnes-området må sees på under ett slår distriktssjefen fast (Itromsø 03.12.2009: 12).

Lederen i Tromsø næringsforening stilte også spørsmål med plasseringen på Langnes og tenkte på hvilke konsekvenser dette ville ha for sentrum i Tromsø når mye av handels-arealet ville bli konsentrert på Langnes (Itromsø 03.12.2009: 13).

3.3.2 IKEA velger Tromsø 2010-2015

Til tross for ryktet om en konkret plassering stagnerte prosessen igjen og først høsten 2011 tok IKEA en avgjørelse om plasseringen av varehuset. I mellomtiden hadde IKEA flere møter med Tromsø kommune og Narvik kommune, og valget så ut til å stå mellom disse to. Avisen Fremover kunne fortelle at Narvik kommune hadde utarbeidet en rapport som viste til at Narvik-regionen hadde et potensielt marked på 340 000 mennesker, det dobbelte av Tromsøs potensielle marked. En privat eiendomsutvikler i Narvik hadde også vært i dialog med IKEA om mulige plasseringer (Fremover 20.01.2010: 4).

Vinteren 2011 fortsatte diskusjonen i Tromsø om plasseringen av IKEA. Plansjefen i Tromsø kommune mente at det måtte iverksettes byggestopp på Langnes, slik at utviklingen i andre bydeler og sentrum av byen ikke stoppet opp. Plansjefen mente at de allerede påbegynte utbyggingene av Langnes ville dekke behovet for framtidig salgsareal til 2022, samtidig kom han med flere andre forslag i Tromsø-område hvor IKEA kunne etablere seg (Itromsø 18.03.2011: 3).

Samtidig fikk daværende ordfører kritikk fra en grunneier som hadde tilbudt IKEA tomt i nærheten av Langnes, og mente de måtte få etablere seg der de ønsket. Grunneieren mente at ordføreren hadde kommet med uttalelser om at det ikke var ønskelig med en etablering på Langnes. I sitt svar på kritikken aviser ordføreren at han har skremt bort IKEA fra en etablering på Langnes og sier at det er mulig med en etablering der. Samtidig påpeker han at trafikken kan skape utfordringer men disse kan også løses (Itromsø 19.03.2011: 2, 3).

På en pressekonferanse høsten 2011 ble Tromsø presentert som IKEAs utvalgte by i Nord-Norge. Statsminister Jens Stoltenberg var også til stede som et ledd i kommunevalgkampen og gratulerte Tromsø med mange nye arbeidsplasser (Itromsø 01.09.2011: 6). Plasseringen av varehuset var fortsatt ikke avgjort. Representanter fra IKEA mente Tromsø var den best egnete plassen, for her var de nært kundene. God kollektivtransport, andre næringer i nærheten, infrastruktur av en viss størrelse var kriterier IKEA la til grunn for sine vurderinger av tomer. I tillegg foretrakk de å bygge nytt i stedet for å overta bygg. På spørsmål om hvordan de opplever interessen fra Tromsø svarer IKEA at interessen har vært helt formidabel og det er bare Sørlandet som kunne måle seg mot Tromsø (Nordlys 19.12.2011: 12)

Politikerne i Tromsø tok nyheten godt imot. Arbeiderpartiets byråds kandidat mente at dette var den viktigste næringsetableringen på lang tid i Tromsø som vil gi mange positive ringvirkninger for reiseliv, hotellnæringen og handelsstanden. Han understreker også at det vil bli viktig å støtte IKEA slik at de finner den mest optimale løsningen og han kunne love raske prosesser angående plan- og reguleringsarbeid tilknyttet næringslivet (Nordlys 05.09.2011: 59). Høyres byråds kandidat vil også legge til rette for at IKEA skal kunne etablere seg i Tromsø (Itromsø 01.09.2011: 7). Kommunevalget høsten 2011 i Tromsø ble vunnet av Høyre, Frp og Venstre og kommunen gikk fra formannskapsmodell til byrådsmodell.

Et år etter annonseringen var det ennå ikke kommet noe nytt om lokaliseringen. IKEA Norge kunne fortelle at de hadde sett seg ut fem ulike tomter, men ville ikke avsløre hvilke. Prosessen tok lang tid fordi Nord-Norge var et ukjent marked for dem, og Tromsø lot seg ikke sammenligne med Trondheim og Oslo som har mye større markedsgrunnlag og kortere avstander (Itromsø 09.08.2012: 4). Tomtepriser skulle også vise seg å være en utfordring. IKEA Norge var overasket over det høye prisnivået i kommunen og dette var med på å forlenge prosessen. Et tomtekjøp måtte kunne forsvares overfor moderselskapet og de legger til at det ikke var mangel på velvillighet fra den politiske ledelsen i Tromsø (Nordlys 25.09.2012: 7).

Nyheten om utfordringen IKEA møtte i Tromsø gjorde at flere andre kommuner gjorde seg klar for omkamp. Ordførerne i Balsfjord, Målselv og Narvik var klar for å ta opp dialogen igjen med IKEA og hadde nye innspill og tomteforslag klare (Nordlys 27.09.2012: 18). Men IKEA var raske med å legge debatten død og stadfestet at Tromsø var det eneste alternativet. En representant fra IKEA forklarte at det var gjort grundige stedsanalyser av Nord-Norge, der marked, sentralitet, kapasitet, infrastruktur, kollektivdekning, vei, tomtestørrelse og parkeringsdekning var blitt nøye vurdert (Nordlys 28.09.2012: 20).

Først julen 2014 kunne IKEA annonsere at de hadde kjøpt en kommunal tomt på Langnes. Media hadde lenge spekulert i at dette var IKEAs utvalgte tomt. På spørsmål fra Nordlys om IKEAs mulige plassering på Langnes svarer regiondirektøren i Statens vegvesen at område er allerede tungt belastet og det er store trafikale utfordringer i området. Han legger til at utfordringene kan løses med planer som Statens vegvesen foreløpig ikke har behandlet. Byrådslederen mente Tromsø har god nok vegkapasitet for IKEA, en kommentar regionsdirektøren stilte spørsmål ved (Nordlys 11.06.2013: 19).

I et saksframlegg for salget av den kommunale tomten til IKEA går det fram at kommunen har over lang tid utredet mange ulike beliggenheter, private og offentlige tomter både på Tromsøya og på fastlandet. Saksframlegget sier at IKEAs egne føringer har vært sentrale i utredningsarbeidet. IKEA har selv ønsket å kjøpe den aktuelle tomten på Langnes da de mente at de øvrige beliggenhetene ikke har vært gjennomførbar med tanke på å bygget et varehus. Tomten er i kommunens arealdel avsatt til næringsformål. Prisen på tomten ble regnet ut etter at taksten pr. m². ble satt av et eksternt firma fra Tromsø og i tillegg har IKEA forpliktet seg til å betale 5 millioner kr. for opparbeiding av infrastruktur (Tromsø kommune Saksnr. 0380/14: 2, 3).

På grunn av de allerede eksisterende trafikkproblemene på Langnes har det lenge vært behov for en bedring av trafikksituasjonen i området. I områdeplanen for Langnes er det planlagt flere tiltak som skal forbedre situasjonen. Langnes og Gjæverbukta er i dag et trafikknutepunkt som binder sammen flere ulike bydeler i Tromsø. All trafikk som kommer fra Kvaløya og flyplassen må igjennom Langnes. Her møtes også flere trafikale hovedfartsårer. Tverrforbindelsen går fra Langnes over Tromsøya til Breivika hvor universitetet og sykehuset er lokalisert. Langnes har også inn- og utløp til tunell som strekker seg i en nord- sørretning langs øya, og binder sammen Sentrum, Langnes og Breivika. I tillegg til den høye konsentrasjonen av næringsvirksomhet på Langens i form av store kjøpesenteret som Jekta og K1 og andre butikker gjør at området er utsatt for høy trafikal

belastning. I områdeplanen for Langnes presenteres det en rekke tiltak som skal forbedre situasjonen. Et av dem er oppgradering og bygging av en ny internvei som skal lede trafikken bort fra en av de mer belastede rundkjøringene. Den nye internveien vil gå forbi tomten til IKEA og det forventes at mye av dagens trafikk vil overføres til denne veien. I kommunens budsjett er det satt av 31 millioner kr for etableringen av denne veien. (Østring & Pedersen 2014).

I dette kapitlet har jeg kort sett på næringsstrukturen i Tromsø og trukket fram de viktigste aspektene fra den offentlige debatten angående etableringen av IKEA i Nord-Norge. Jeg sitter med et inntrykk av at bærekraftig utvikling i form av reduksjon av klimagasser har vært lite diskutert og kommet i skyggen av andre temaer. I neste kapittel vil jeg ta for meg mitt teoretiske rammeverk for oppgaven.

4 Teoretisk rammeverk

4.1 Innledning

Planlegging kan implementeres på mange ulike måter. Det kan være stor grad av offentlig styring eller man kan gi mere rom til private aktører. Det er også mulig med en blanding. Hvilken retning som velges kan gi ulike innvirkninger på samfunnet. I mitt teorikapittel vil jeg ta for meg hvilken påvirkning neo-liberalisme har hatt på planlegging. Først vil jeg si litt om hva neo-liberalisme er og hvordan den påvirket norsk kommuneplanlegging på 1980-tallet og utover. Jeg vil også si litt om hvordan neo-liberalisme har påvirket den urbane planleggingen og hvilke trender den har brakt med seg. Jeg vil forsøke å bringe det teoretiske rammeverket mitt inn i analysen og se om det er noen paralleller jeg kan trekke til IKEAs etablering i Tromsø.

4.2 Neo-liberalisme

Neo-liberalisme fikk fotfeste i store deler av den vestlige verden på 1980- og 1990 tallet og kom som en respons på dårlige økonomiske tider på 1970-tallet. Etter andre verdenskrig opplevde vesten flere tiår med økonomisk framgang. Lønningene var høye og inflasjonen lav og veldig mange fikk ta del i denne veksten. Masseproduksjon av ulike varer som middelklassen hadde råd til å kjøpe, var et veldig profitabelt system, og inntektene ble fordelt ut i samfunnet. I USA har denne tiden blitt kalt for «den kontrollerte kapitalismens» gullalder og idealene til økonomen John Keynes var fortsatt gjeldene om en aktiv stat, regulering av industri og høye skatter for de rikeste. (Steger & Roy 2010: 7, 8, 9). Men på 70-tallet stagnerte vekst og flere land i vesten som USA og Storbritannia ble rammet av en økonomisk krise med høy arbeidsledighet og lav inntjening for bedrifter. Som respons på denne krisen fikk neo-liberalistisk tankegang fotfeste i politikken. Det ble argumentert at statens regulering, høyt offentlig forbruk og høy skatt hadde skylden for den dårlige økonomien (ibid: s10). Kjennetegn på neo-liberalisme er et fritt marked, fri handel og en stat som involverer seg minst mulig, og bruker virkemidler man finner i det private næringsliv som; risikoanalyse, kost- nytteanalyse, fokus på å skape overskudd og belønning etter måloppnåelse (ibid: 12). Ofte føres det en politikk som deregulerer og liberaliserer økonomien. Skattelett for bedrifter blir prioritert og velferdsprogrammer blir redusert. Med et marked som la opp til økt konkurranse skulle bedrifter bli mere effektive og innovative. Denne tankegangen skulle også overføres til de som jobbet i offentlig sektor slik at også staten skulle bli mere effektiv. Neo-liberalismens innvirkning på offentlig styring og de virkemidlene som oppstod innenfor

forvaltningen blir kalt for New Public Management. Borgere blir til kunder og klienter i dette systemet (ibid: 13).

4.3 NPM og kommunal planlegging

New Public Management (NPM) fikk også innflytelse i Norge. Allerede ved Gro Harlem Brundtlands første regjering i 1981 kunne man se tendenser til en reformering av offentlig forvaltning. En sterk tro til et dominerende hierarki og en sentral styring ble erstattet med mer markedsvennlige metoder. Brundtlands reform Langtidsprogrammet skulle effektivisere og forenkle offentlig forvaltning gjennom å legge større vekt på resultatmåling og belønningssystemer. Trenden fortsatte med Kåre Willochs to regjeringer der boligmarkedet og finansmarkedet ble liberalisert og deregulert. Å bryte opp monopoler var også viktig for Høyre regjeringen da disse ble sett på som uheldige inngrep i næringslivet. Blant annet falt NRKs kringkastingsmonopol på denne tiden. Når Arbeiderpartiet fikk tilbake makten i 86 var de klar med en ny reform som fortsatte i samme spor som den forrige, der regler skulle forenkles og staten og kommune skulle produsere bedre tjenester gjennom å være mer lydhør (Kleven 2011: 228, 229).

Sammenlignet med andre land finner man forskjeller i hvordan NPM ble brukt. I Storbritannia under Margaret Thatcher ble offentlig sektor kraftig redusert gjennom privatisering av det som tidligere hadde vært offentlige tiltak. Desentralisering ble sett på som lite gunstig og lokale myndigheter ble ofte betraktet som lite effektive. Thatcher fikk også avskaffet den lokale skatten, noe hun senere måtte gå tilbake på (Steger & Roy: 40). I Norge var situasjonen annerledes. I stedet for nedlegging av offentlig sektor gjennomførte man en restrukturering av den, og mer fokus på desentralisering og offentlig- privat samarbeid. Terje Kleven (2011) skriver at gjennom NPMs ideologi skulle politikere skilles fra forvaltningen. Politikernes oppgave skulle være å bestille, mens forvaltningen skulle utføre. Kommunen skal måles etter de tjenestene den klarer å levere til sine brukere som om den var en bedrift. Det må vektlegges krav til resultater, effektivitet og kvalitet. Administrasjon og faglig ledelse må få nok spillerom til å kunne tilby deres tjenester. Dette vil føre til en markedslignende situasjon for den offentlige virksomheten som gjør det mulig å sammenligne den opp mot private bedrifter og andre institusjoner. Skillet mellom ledelse i en offentlig og en privat bedrift blir mindre. For det offentlige blir det viktig å legge frem rapporter angående måloppnåelse og kunne vise til effektiv ressursutnyttelse (Kleven 2011: 231)

Gjennomføring av de ulike reformene på 80- og 90-tallet fikk også konsekvenser for kommunal planlegging. Planlegging gikk i retning fra «government» til «governance». Det ble stilt krav om at kommunene skulle legge til rette for mer samarbeid utenfra. Sivilsamfunnet og private aktører skulle enklere få slippe til gjennom partnerskap med kommunen for å skape mer medvirkning. Det ble også fremmet flere forslag av næringslovutvalget om å fjerne eller forenkle bestemmelser som skulle gjøre det enklere å drive næringsutvikling. I plan- og bygningsloven ble det foreslått innføring av tidsfrister, enklere planprosesser og regler for å begrense innsigelsene fra sektormyndigheter (Kleven 2011: 232).

Utviklingsprogrammet «Bedre Boliger Billigere» (3B) og Holt-utvalget var med på å legge føringer for hvordan planlegging skulle gjennomføres og fikk gjennomslag for flere argumenter i den nye plan- og bygningsloven fra 2008. 3B-programmet hadde som mål å redusere kostnader ved planlegging, bygging og drift av boliger. Programmet ble gjennomført fra 1984-88 i regi av Norges tekniske- naturvitenskapelige forskningsråd (NTNF) og var et samarbeid mellom forskning, forvaltning og næringsliv (Kleven 2011: 235). 3B-programmet mente planlegging måtte fornyes og hadde lite tiltro overordnet planlegging. De mente utbyggerbransjens krav måtte komme sterkere til syne og at det var behov for en gjennomgripende nytenkning. Tversektoriell samfunnsplanlegging ble sett på som upraktisk og lite realistisk. De var uenige i oppfattelsen av at rettferdighet bare kunne oppnås gjennom kontinuerlig offentlig planlegging. 3B-programmet mente at planlegging måtte være mere fleksibelt og tilpassingsdyktig. Planleggingsloven burde være en minimumslov med sentrale mål og rammevilkår. Den må gi rom for initiativtaking og handlingsfrihet slik at flere private aktører blir stimulert til å handle (Kleven: 237).

Samhandling, dialog, høringer og mekling ble også vektlagt av 3B-programmet. Det måtte skapes større forståelse for de økonomiske realitetene og spillereglene de private stod ovenfor, noe mer bruk av tidsfrister og foreldelsesfrister ville gjøre. Myndighetene burde også fungere mere som rådgivere og veiledere i utbyggingsprosesser. Tidlige oppstarthøringer og konsekvensutredninger ville skape en intensitet i starten av plan- og byggesaksprosessen. Med dette håpet man å få avdekket hvilke utfordringer man står ovenfor så tidlig som mulig, som igjen ville føre til et bedre beslutningsgrunnlag (Kleven: 237).

Holt-utvalg ble oppnevnt av Willochs andre regjering. Utvalget fikk i oppgave å utrede en mer samlet og rasjonell byggesaksbehandling og gjøre rede for sammenhengen mellom arealplan og byggesak og om dette reiste behov for justering i planbestemmelsene. Holt-utvalget fortsatte i samme spor der 3B-programmet slapp og man finner igjen mange av de

samme synspunktene her. Det ble lagt fram forslag om et nytt lovkonsept der kommuneplanen skulle ha en mindre detaljeringsgrad. Dette skulle bli flyttet over til kommunedelplaner og det obligatoriske påbudet til reguleringsplan skulle oppheves og erstattes med en mer konkret prosjektplan. Slik ville private få en utvidet rett til å utarbeide prosjektforslag og retningslinjene skulle gjøre det slik at man lettere kunne godkjenne endringer i planer underveis (Kleven: 239, 241).

Innstilligen fra Holt-utvalget ble lagt fram i 1987 men ble aldri tatt opp til politisk behandling, antakeligvis på grunn av at Brundtland hadde tatt over regjeringsmakten og tidligere på året hadde hun lagt fram «Brundtlandrapporten» som fremmet bærekraft og der samfunnsplanlegging var et virkemiddel. Til tross for at Holt-utvalget ikke fikk gjennomført sine ønsker om gjennomgripende lovendringer fikk de gjennomslag for flere argumenter og forslag. Terje Kleven (2011: 244, 245, 251) mener dette markerer et paradigmeskifte i norsk planlegging. Neo-liberalisme og NPM fikk stor innflytelse, offentlig styring fikk en mer tilbaketrukket rolle, og samarbeid med private aktører ble viktig. Kleven (2011: 253) mener derfor det også er et paradoks at den nye plan- og bygningsloven på mange måter styrker ambisjonene angående kommunal planlegging og samtidig gir stort spillerom til private aktører. Tidligere hadde kommunen en rolle som utbygger og eiendomsutvikler men dette er ikke tilfelle nå. Disse oppgavene er nå tatt over av det private markedet som svekker kommunens sin rolle som overordnet planlegger.

Nils Aarsæther (2012) peker på hvordan den nye plan- og bygningsloven legger opp til at det er de folkevalgte som skal stå for en helhetlig og kunnskapsbasert planlegging. Politikerne skal ikke lengre få en plan tilsendt men være aktiv i å utvikle den (Aarsæther 2012: 64). Dette gjør at mye av ansvaret for å drive bærekraftig planlegging ligger på de folkevalgte, som ofte ikke sitter med tilstrekkelig kunnskap. Ofte blir det tatt beslutninger der det ikke ligger langsiktige vurderinger til grunn eller utilsiktede virkninger ikke er gitt god nok ettertanke. Aarsæther mener at det er viktig at de i administrasjonen med planfaglig kompetanse skal hjelpe politikere til å tenke langsiktig (ibid: 69). Nasjonale forventninger vil også være et viktig dokument som skal hjelpe kommunepolitikere til å skape bærekraftige samfunn, men Aarsæther stiller spørsmål med i hvor stor grad kommunen blir å følge opp de ulike punktene. Det ligger ingen sanksjonsmidler i plan- og bygningsloven eller i Nasjonale forventninger for dem som ikke følger opp punktene. Desto viktigere er det at engasjerte fagfolk er aktiv i sin kommunikasjon av klima- og miljøpolitikk til de folkevalgte, som må ta det videre inn i planene (ibid: 78).

4.4 Neo-liberalistisk innvirkning på urban planlegging

I kapittel 5 av boken *Reviving Critical Planning Theory* gjør Tore Sager (2013) en gjennomgang av ulik litteratur som tar for seg hvilken innvirkning neo-liberalisme har for dagens urbane planlegging i byer.

Den økende globaliseringen de siste tiårene er en av grunnene til at neo-liberalisme har vokst fram. I dag konkurrerer byer på et globalt nivå for å tiltrekke seg kapital, investeringer, nye industrier og hovedkontorer til multinasjonale selskaper. Kapital fra store selskaper kan lett krysse landegrensene og størrelsen på disse investeringene er ofte mye større sammenlignet med skatteinntekter og lokal kapital. Derfor blir det viktig for byer å framstå som attraktive. Planleggere må vise til at de kan samarbeide og spille på lag med private næringsdrivende, og ha et felles mål om å realisere prosjekter, i motsetning til å framstå som byråkrater som ønsker å regulere og kontrollere (Sager 2013: 132).

Nedbyggingen av industrien gjør at dagens moderne og urbane byer blir veldig like og slåss om å tiltrekke seg de samme folkene, nemlig de som Sager kaller for den kreative klassen. Den «kreative klassen» er et begrep som ble introdusert av teoretikeren Richard Florida. Byer blir utviklet for å legge til rette for «big business». Dette innebærer ofte dyre og eksklusive leilighetskomplekser, store kjøpesentre, gentrifisering av sentrale deler av byen, bredt kulturtilbud, velutbygget transportsystem og store sportsarenaer som tilbyr konferansemuligheter. Byens fysiske utseende blir også et viktig tema og må stå i stil med resten av utviklingen. Ofte gjøres dette ved å bygge en innbydende strandpromenade og ikoniske bygg. Arrangering av store sports- og kulturbegivenheter er også med på å skape en attraktiv by (Sager 2013: 132).

Det argumenteres for at dagens økonomiske situasjon er veldig avhengig av kreative ideer som skaper nye teknologier og nye industrier. I en urban by utgjør den kreative klassen ca. 30 prosent av arbeidsstyrken og kan bestå av alt fra artister, arbeidere innenfor teknologiindustri, ledere og andre med høyere stillinger. Å tiltrekke seg denne klassen er viktig for en urban by, og byen må derfor tilpasses slik at den kan være konkurransedyktig. Ulike kulturtilbud, et aktivt natteliv, «playscapes», boliger med god kvalitet, steder for rekreasjon og et åpent og tolerant samfunn er noen kvaliteter som kreves av den kreative klassen (Sager 2013: 151).

Et annet kjennetegn for neo-liberalisme er den hyppige bruken av offentlig-privat samarbeid. Offentlig-privat samarbeid kan brukes i mange ulike sammenhenger, slik som: bygging av nye veier og infrastruktur, transformering av gammel bygningsmasse til nye formål og

revitalisere forfallende bydeler. Offentlig-privat samarbeid er nyttig i et neo-liberalistisk syn fordi noe av kontrollen overføres fra det offentlige til det private markedet. Dette gir rom for kostnadseffektivisering av prosessen og kommersielle aktører får ofte et utbytte av at for eksempel veier blir bygget ut og får bedre kapasitet, samtidig vil risikoen være delt. Graden av samarbeid kan variere veldig. I noen tilfeller er det offentlige involvert i stor grad i alle stadiene av prosjektet. På denne måten kan et offentlig-privat samarbeid være positivt for befolkningen mens i andre tilfeller er det lite involvering av det offentlige. I slike tilfeller får private konsesjon av det offentlige til å styre prosjektet. Ofte betales det penger for denne konsesjonen men dette gjør at samarbeidet er minimalt. Det offentlige blir til en kjøper av tjenester i motsetning til selv å tilby tjenester (Sager 2013: 135, 136).

Neo-liberalisme har på mange måter svekket rollen til den tradisjonelle planleggeren. Planleggeren må godta at markedet har mye makt, og dette fører til en forenkling av planarbeidet og et avslappet forhold kvalitetskontroll. Dette har gjort at planleggeren sin rolle i dag dreier seg mer om å legge til rette for utvikling, sammenlignet med tidligere. Dette kan gjøre at viktige prosesser som risikoanalyse og konsekvensutredninger blir oversett.

Sager sier videre at med neo-liberalisme har man også fått et veldig fokus på eiendomsutvikling. Private aktører er først og fremst opptatt av at deres eiendommer skal være profitable og attraktive, og dette er også viktige egenskaper for urbane byer som ønsker å være konkurransedyktige. Men slik eiendomsutvikling vil ha negative konsekvenser for overordnet planlegging. En masterplan for en by tar for seg en langsiktig utvikling og bruker ofte soneinndeling for å kunne skape en funksjonell, bærekraftig og trygg by. Det skjer oftere at slike masterplaner blir satt til side for at private skal kunne bygge hvor de ønsker. I et neo-liberalistisk syn kan soneinndeling bli sett på som unødvendig og en restriksjon på privatlivet. Det blir gjort flere unntak i planer og markedskrefter er med på å definere arealbruken i byen (Sager 2013: 133, 146, 147).

Medvirkning i planlegging vil bli veldig begrenset når private markedsaktører får stor innflytelse i de ulike utviklingsprosessene. Normalt er det planleggeren selv som må ta initiativ og legge til rette for medvirkning ved for eksempel å arrangere folkemøter eller «workshops». Men når planleggeren selv ofte havner utenfor og ikke har like mye makt, vil medvirkning gjennom offentlige prosesser være liten. Man kan også tenke seg tilfeller der det har vært medvirkning i planprosesser, men medvirkningen blir forgjeves når det så gjøres unntak i planene.

4.5 Legitimitet

I artikkelen “Challenges to Democracy in Market-Oriented Urban Planning in Norway” tar Falleth, Hanssen og Saglie (2010) opp spørsmål rundt legitimiteten og ansvarlighet i planlegging i et norsk perspektiv. Hvilke demokratiske utfordringer står planlegging ovenfor i dag og hvem kan holdes ansvarlig for beslutninger som tas?

Etter krigen var planlegging i Norge veldig ekspertdominert. Dette ønsket man å gjøre noe med. I 1985 kom det ny plan- og bygningslov som åpnet opp for mer deltakelse i form av annonsering av oppstart av planarbeid og offentlige høringer av planforslag. Det ble også mulig å fremstille private reguleringsplaner. Dette skulle fungere som et verktøy for å motvirke den ovenfra- og nedstyringen som var ledende før. Men private utbyggere så mulighetene dette kunne gi. I dag er så mange som 90 prosent av reguleringsplaner laget av private utbyggere (Falleth, Hanssen og Saglie: 740, 741).

Reguleringsplaner er viktige verktøy for å kontrollere og regulere utvikling. Et demokratisk dilemma oppstår i den innledende fasen i arbeidet med en reguleringsplan. Første steg består av et lukket møte mellom den private aktøren og planmyndigheter fra kommunen. Her fastlegges ofte rammene for hva utbyggingsprosjektet skal inneholde. De private aktørene vil at så mye som mulig skal avklares i denne fasen. De vil minimere risikoen for deres investeringer og holde kostnadene for planleggingen så lav som mulig. Av og til blir det inngått juridisk bindende avtaler som sier hva som kan bli bygget og hvordan kostnadsfordelingen skal være. Utfordringen er at disse møtene ofte er lukket for offentligheten og politikere. De har ingen formell rolle i det første stadiet i utarbeidningen av en reguleringsplan (Falleth, Hanssen og Saglie: 741). Offentlig medvirkning kommer først inn på det andre stadiet, når den private aktøren skal sende inn planforslaget til planmyndigheten. Reguleringsplanen blir lagt ut offentlig og berørte parter som organisasjoner, naboer eller andre kan komme med protester eller forslag til planen. Denne høringsfasen har en varighet på 3 måneder mens det første stadiet kan pågå over flere år. Dette viser hvilken skjevfordeling det er mellom de ulike fasene i planprosessen. Det er ofte vanskelig å få gjort om på planen så sent i prosessen. Siste steg for en reguleringsplan er godkjenning av politikerne i kommunestyret. Ofte vil politikerne bli utsatt for lobbyvirksomhet fra utbyggere og dette kan føre til at medvirkning blir overgått (Falleth, Hanssen og Saglie: 741, 742).

Input- og outputlegitimitet er med på å avgjøre om planlegging kommer innbyggerne til gode. Input-legitimitet dreier seg om innbyggernes mulighet til å kunne påvirke beslutninger som

blir fattet. Dette kan enten gjøres gjennom dirkete å bruke sin talerett/deltakelse, eller indirekte ved å stemme på politikere. Selv om plan- og bygningsloven inneholder krav til medvirkning og gir rom for at offentligheten skal bli hørt, er realiteten annerledes. Som tidligere nevnt pekes det på at medvirkningen kommer inn for sent i prosessen og innspill som blir gitt har liten betydning. Artikkelen peker også på skjevfordelingen av ressurser mellom private utbyggere og lokalsamfunnet som ofte er dårlig organisert og har lite ressurser å stille opp med. Apati hos innbyggerne kan også gjøre at mange unngår å involvere seg i saken. I de fleste planprosesser blir bare minstekravet om medvirkning gjennomført selv om forskning viser at det finnes metoder som bidrar til økt medvirkning (Falleth, Hanssen og Saglie: 744,745).

Politikernes grad av involvering i en planprosess er også viktig for input-legitimiteten. Som tidligere nevnt er det et problem at politikere sjeldent kan delta på de innledende møtene for en reguleringsplan der mye av grunnlaget blir lagt. I og med at det er vanskelig å gjøre store endringer i reguleringsplaner når det allerede er lagt ned mye arbeid, har politikerne liten innvirkning. Et annet viktig aspekt angående legitimitet er hvordan masterplaner/arealplaner blir overholdt. Det er politikernes oppgave å utarbeide masterplaner og arealplaner slik at offentlighetens interesser blir ivaretatt på best mulig måte. Med det viser seg at ofte blir ikke masterplanen fulgt og det blir gjort unntak. Det er mulig å få godkjent reguleringsplaner som er i konflikt med masterplanen og det viser at koblingen mellom disse ikke er god nok. Mye tyder på at politikere trenger mer innflytelse i planprosessen slik at de kan stilles til ansvar for den utviklingen som skjer i en by (Falleth, Hanssen og Saglie: 746).

Output-legitimitet dreier seg om målene blir oppnådd. Her måles planleggingen opp mot hvor effektiv den er til å skape løsninger som kommer innbyggerne til gode, som for eksempel bygging av nye boliger og å skape arbeidsplasser. Dette er ofte de viktigste kriteriene politikerne blir målt opp mot. Dette gjør at utbyggenes store innflytelse i planleggingen blir berettiget. Private aktører sitter på viktige ressurser og er i hovedsak de som tar seg av boligbygging. Hvis reguleringsplaner oftest blir vurdert som gode og noe positivt for byen, kan det tenkes at de lukkede møtene er en nødvendighet for at utbyggere skal kunne lage effektive og gode planer. Men hvis innbyggere ikke er fornøye med resultatene får planleggingen og politikerne et legitimitetsproblem i begge ender. Ikke kan planlegging forsvares med Input-legitimitet på grunn av den skjeve maktfordelingen mellom private utbyggere og innbyggerne, og heller ikke med output-legitimitet på grunn av kontroversielle resultater (Falleth, Hanssen og Saglie: 748).

De viktigste momentene jeg ønsker å ta med videre fra det teoretiske rammeverket er om jeg kan kjenne igjen og trekke paralleller til etablering av IKEA i Tromsø. Da i hovedsak med tanke på rollen mellom den private aktøren, politikere og planleggere som fagetat, der sistnevnte ofte havner i en posisjon som gjør det vanskelig å påvirke saker og ivareta faglige beslutninger. Jeg vil også ta for meg hvordan bærekraftig utvikling kommer under press av neo-liberalistisk tankegang og ofte vanskeliggjør ambisjonene om å oppnå disse målene.

5 Metode

5.1 Innledning og valg av metode

I dette kapittelet vil jeg ta for meg hvilke metodologiske valg jeg har gjort i min oppgave. Jeg har i hovedsak benyttet meg av kvalitative data og vil redegjøre for hvordan jeg samlet inn disse. Jeg vil også reflektere over svakheter og styrker i de data jeg har og ved mitt metodiske opplegg. Kunne noe vært gjort annerledes er naturlig å spørre seg selv.

I arbeidet med en studie er det viktig at man velger riktig metode for innsamling av datamaterialet og det er problemstillingen som er med på definere hvilke metode som velges. I mitt tilfelle har jeg i hovedsak benyttet meg av kvalitative metoder. Kvalitative metoder er nyttig å bruke når man skal svare på komplekse spørsmål og når man ønsker å forstå menneskers oppfatning, tanker, handlinger og deres sosiale prosesser (Brinkmann & Tanggaard 2012: 12). Det kan tenkes at min oppgave kan løses ved hjelp av kvalitative metoder, som å regne seg fram til utslipp av klimagasser og beregninger av trafikkøkning også videre. Men denne metoden har jeg ikke valgt da jeg ser flere utfordringer; som tidsperspektiv oppgaven skal gjennomføres på, uavklarte faktorer med tanke på at varehuset ikke er bygget noe som igjen gjør beregninger av data vanskelige og usikre. Jeg har i stedet valgt en kvalitativ tilnærming der jeg anser temaer som planlegging og politikk som relevant og viktig for min oppgave. Dette er ikke eksakte vitenskaper og forstås gjennom ulike menneskers oppfatninger og fortolkninger. Intervjuer av relevante aktører er min hovedkilde for mitt analysearbeid i tillegg dokumentanalyse av ulike offentlige dokumenter som jeg har funnet nyttige (stortingsmeldinger, plan- og bygningsloven, lokale plandokumenter). I min gjennomgang av kronologien for etableringen av IKEA har jeg for det meste benyttet meg av avisartikler og nettartikler. Det har i liten grad vært saksdokumenter å forholde seg til siden det ennå er tidlig i prosessen og det ikke foreligger noen reguleringsplaner angående bygging av varehuset.

5.2 Valg av informanter

I mitt arbeid med å skaffe informanter konsentrerte jeg meg i hovedsak om å snakke med planleggere og politikere. Jeg var interessert i om jeg kunne finne ut om de to ulike gruppene hadde noen merkbare forskjeller i oppfatningen angående temaet mitt. Planleggere og politikere har ulike faktorer som de må forholde seg til. En politiker har mange ulike felt de må konsentrere seg om, og er i tillegg folkevalgt og må ofte rette seg deretter. En planlegger

er faglig ansatt og har mere spesialiserte felt å konsentrere seg om. Jeg intervjuet to planleggere som begge jobbet i Tromsø kommune. Den ene tilhørte plankontoret og den andre tilhørte reguleringskontoret. Valget falt på disse to da jeg hadde kjennskap til dem fra før av, med bakgrunn i at jeg har hatt praksis der tidligere og visste deres kompetanse ville være nyttig. I analysen vil de bli omtalt som planlegger og reguleringsplanlegger for at det skal være enklere å skille disse to. Å velge politikere var mer utfordrende da flere av dem jeg i utgangspunktet hadde sett for meg å intervju ikke var tilgjengelige. En mulig forklaring på dette kan være at deler av min innsamlingsperiode sammenfalt med lokalvalget høsten 2015, og flere av dem var naturligvis opptatt med dette. Ved kommunevalget fikk Tromsø nytt byråd som består av Arbeiderpartiet, Rødt og SV. Tidligere byråd bestod av Høyre, Frp og Venstre. Jeg fikk intervjuet to politikere i hver av disse koalisjonene. Den første jeg intervjuet tilhørte opposisjonen på intervjutidspunktet men kom i posisjon etter valget og vil videre i min oppgave bli omtalt som politiker A. Den andre tilhørte et av partiene som satt i posisjon før valget men havnet i opposisjon etter valget og vil bli omtalt som politiker B. Disse to ble valgt på grunn av deres engasjement for byutvikling og forhåpninger om at deres ulike politiske ståsted skulle få fram noen kontraster. Har valgt å ikke å gjennomføre noen intervju med representanter fra IKEA da jeg føler deres perspektiver kommer tilstrekkelig fram i uttalelsene til media og deres rolle som en privat aktør er mindre viktig for min oppgave.

5.3 Intervjuform og gjennomføring av intervjuene

Jeg valgte å gjennomføre intervjuene i en semistrukturert form. Semistrukturerte også kalt delvis strukturerte intervjuer gir forskeren og informanten stort spillerom når det kommer til gjennomføring av et intervju. Temaene er klargjort på forhånd men forskeren trenger ikke nødvendigvis å holde seg til en fast rekkefølge men la intervjuobjektet kunne føre samtalen og ta opp temaer de måtte føle er viktig. Forskeren må være fleksibel og kunne tilpasse spørsmålene til hver informant, og samtidig passe på at man får den informasjonen man er ute etter (Thagaard 2009: 89).

Alle mine informanter ble intervjuet hver for seg da jeg så dette som den mest praktiske løsningen og jeg så ingen fordeler med gruppeintervjuer. De ble på forhånd informert om at de ikke ville være gjenkjennbar i min oppgave og alle var villig til at intervjuet ble tatt opp på bånd. Alle gav uttrykk for at de var komfortable med dette og var positivt innstilt til å kunne bidra til min oppgave, noe som jeg setter pris på. Å kunne ta opp intervjuene på bånd gjorde det enklere for meg å konsentrere på hva som ble sagt, og dermed kunne stille bedre oppfølgingsspørsmål. Informantene fikk selv bestemme tid og sted, og de fleste intervjuene

ble gjennomført på de respektives kontorer, med bare jeg og informant tilstede. Med bare to personer til stede tror jeg det blir enklere for informanten å fortelle hva de mener uten å måtte bekymre seg for hva andre måtte tenke. Slike tiltak er nok mer viktige når man forskere på mere sensitive opplysninger.

Mine intervjuer utspilte seg som samtaler der jeg brukte intervjuguiden min mest som en huskeliste slik at jeg fikk dekket alle mine spørsmål. Intervjuguiden var strukturert med flere hovedtemaer og flere underpunkter som fungerte som spørsmål. I hovedsak tok jeg utgangspunkt i bare en intervjuguide, men la til og sløyfet spørsmål alt etter hva som passet og hvem det var jeg snakket med. Jeg gav informantene god tid til å svare på spørsmålene som gjorde det mulig komme inn på temaer som ikke direkte hadde relevans for min oppgave. Dette så jeg ikke på som problematisk da jeg tok opp intervjuet på bånd og tenkte at mer informasjon var å foretrekke. I tillegg holdt det en god flyt i samtalen. Jeg kom med oppfølgingsspørsmål der jeg så det som relevant eller ville at informanten skulle utdype hva han mente. Med oppfølgingsspørsmål kunne jeg også lede informanten inn på rett spor hvis det behøvdes. Et resultat av at intervjuene fungerte mer som en samtale gjorde at alle intervjuene ble relativt lange og samtlige varte mellom 45-60 minutter.

Alle intervjuene ble transkribert i sin helhet da jeg så det som mest gunstig at all informasjon ble med videre, for å slippe å gå tilbake til lydfilene. Jeg forsøkte etter beste evne å være så konsis som mulig i transkriberingsarbeidet. Det vil alltid forsvinne en del informasjon når man overfører det muntlige til det skriftlige. I mine transkripsjoner markerte jeg der det var tenkepauser og lengre avbrekk samt latter og ufullstendige ord som «hmm». Dette for å gi ordene som blir ytret ytterligere kontekst. Transkriberingen var tidkrevende men bidro også til å gi meg ideer som videre kunne brukes i analysen. Jeg kunne se forskjeller og likheter i argumentet til informantene mine tydeligere etter at jeg var ferdig med transkriberingen.

En svakhet med min innhenting av data er at jeg kunne ha hatt bedre bredde. Ved å ha gjennomført flere intervjuer kan det tenkes at jeg ville fått ennå flere ulike synspunkter som ville ha hjulpet oppgaven. I og med at flere av informantene har delvis sammenfallende syn på mange av mine spørsmål kunne det lønnet seg med flere perspektiver. Samtidig føler jeg dybden er bra i de intervjuene jeg fikk gjennomført da planleggerne jobber med slike temaer ofte, og politikerne jeg snakket med er engasjert i byutvikling. At jeg ikke fikk intervjuet noen politikere som har vært med å ta beslutninger i denne prosessen kan også regnes som negativt. Men jeg føler at gjennom det som har stått i media og i saksdokumentet får jeg en grei innsikt i hva som har ligget til grunn for beslutningene.

5.4 Etiske prinsipper og forskerens rolle

Det er forskerens ansvar at etiske retningslinjer blir fulgt. I verste fall kan en forskningsprosess ha negative konsekvenser for informanten og det er viktig at det blir reflektert rundt de etiske aspektene (Thagaard 2009: 23). Informert samtykke og konfidensialitet er viktige aspekter som må vurderes når man benytter seg av intervju som metode. Informert samtykke skal være inngått uten ytre press og informanten skal kunne ha mulighet å trekke seg fra studien uten å måtte oppleve noen negative konsekvenser. Et individ skal ha råderett over seg selv og kunne ha kontroll over informasjonen om seg selv som deles med andre. Informanten skal også være klar over hva deltakelse innebærer (ibid: 26). Informanten og informasjonen dem gir skal også behandles konfidensielt. Informasjon som kan være skadelig for enkeltpersoner skal man unngå å bruke. Det er krav til hvordan man oppbevarer informasjon som gjør at informantene kan identifiseres. Informantene skal anonymiseres når det lar seg gjøre. Under enkelte omstendigheter kan dette skape utfordringer. Studerer man små gjennomsiktede miljøer kan dette være vanskelig å overholde når man samtidig skal holde seg til krav om pålitelighet og etterprøvnbarhet. Ofte vil kravet om konfidensielt komme først (ibid: 27).

Jeg kontaktet mine informanter per e-post der jeg presenterte temaene for min oppgave og avtalte intervju. Før intervjuet startet ble de informert om at de ville være anonymiserte i min oppgave og de fikk valget mellom muntlig eller skriftlig samtykke. I og med at mine temaer er bærekraft og utbygging/lokalisering av IKEA-varehus har det ikke vært nødvendig å spørre om det som kan oppfattes som sensitive personopplysninger. Temaene regner jeg heller ikke til å være veldig kontroversielle. Likevel har jeg valgt å anonymisere mine informanter fordi jeg tenkte dette ville gjøre terskelen for å delta mindre. I mine beskrivelser av informanter valgt jeg derfor å være lite spesifikk for at de ikke skal kunne kjennes igjen. Størrelsen på kommunen vil også gjøre det vanskelig for at noen av informantene kan bli identifisert.

Som forsker vil man alltid ha sine egne oppfatninger og meninger angående en situasjon. Det er viktig å være klar over dette og ikke være ute etter å bekrefte det man tror er tilfellet. Man må hele tiden ha et åpent sinn og være mottakelig for den informasjonen man etter hvert avdekker.

6 Tromsø: Bærekraftig utvikling og IKEA

6.1 Innledning

Bærekraft er utfordrende å studere i en konkret sak da det henger sammen med veldig mange andre faktorer, som boligbygging, veiutbygging og kollektivtransport. I mitt arbeid med å studere om et IKEA-varehus vil være i tråd med kommunens målsettinger angående bærekraft, har jeg funnet det nyttig å heve blikket og ha et mer overordnet perspektiv på planleggingen i Tromsø kommune. Bærekraftig utvikling er et begrep som kan by på ulike utfordringer i og med at det kan tolkes på forskjellige måter. Hvordan begrepet brukes vil også være med på å legge føringer om et varehus vil være bærekraftig eller ikke. For å kunne svare på min problemstilling vil jeg benytte meg av flere underspørsmål:

- Hvilke utfordringer skaper en by i vekst med tanke på bærekraftig utvikling?
- I hvor stor grad etterfølges planene til kommunen og er målsettingene presise nok?
- Hvilken innvirkning har de to ulike politiske modellene (parlamentarisk/formannskap) for planlegging?
- Hvilke utfordringer skaper IKEA med tanke på bærekraftig utvikling?

Som tidligere nevnt vil jeg i hovedsak benytte meg av intervjuene, avisartikler, statistikk og offentlige dokumenter i utarbeiding av min analyse.

6.1.1 Bærekraftig utvikling

Å forholde seg til begrepet bærekraftig utvikling har vært en utfordrende oppgave. Som nevnt i kapittel 2 er begrepet ofte brukt i de ulike dokumentene jeg har tatt for meg som plan- og bygningsloven, Nasjonale forventninger og Tromsø kommunes samfunnsdel av kommuneplanen. Men som oftest ligger det ingen videre utdyping av selve begrepet. Dette gir rom for ulike tolkninger av begrepet. Et bærekraftig næringsliv er noe ganske annet enn bærekraftig ressursbruk. Slik begrepet ble definert i «Brundtlandrapporten»: *«En bærekraftig utvikling skal ivareta den nåværende generasjons behov uten å ødelegge mulighetene til kommende generasjoner til å tilfredsstille sine behov»*, har også gitt grunnlag for debatt da denne definisjonen kan være noe uklar, slik det argumenteres for i Lafferty og Langhelle (1995). Hva er det som skal komme først av utvikling og bærekraft, og i hvor stor grad kan bærekraft legge begrensinger for utviklingen. Når de ulike dokumentene bruker bærekraftbegrepet kan det virke som det ikke er tatt høyde for denne kritikken som er rettet mot begrepet. Samtidig har global oppvarming fått mye oppmerksomhet i den senere tid, og

mye av miljødebatten dreier seg om reduksjon av klimagasser som CO₂. Reduksjon av klimagasser er på mange måter lettere å forholde seg til og er ikke like omfattende som begrepet bærekraftig utvikling som inneholder flere aspekter som fattigdom, helse og miljøvern også videre. Jeg mener man kan se en dualitet i debatten om bærekraft som dreier seg om det lokale satt opp mot det globale. Dette er noe en av informantene min mente var framtrødende og som jeg vil komme tilbake til.

For meg har det vært til hjelp å forholde meg til bærekraft ved å se på de konkrete målne som er satt i de ulike planene. Dermed kan jeg se på hva som blir gjort for så å sette det opp mot målne i planene. Utfordringen som da kan oppstå er hvis det er to mål som kan virke motsigende eller når det er rom for ulike tolkninger om hva som innebærer bærekraftig utvikling. Dette er noe jeg vil diskutere etter hvert.

6.2 Bærekraft i by

Når jeg startet arbeidet med denne oppgaven tenkte jeg det ville være interessant å få noen perspektiver på hvilke utfordringer en by i vekst skaper med tanke på bærekraftig utvikling. Det var nærliggende for meg å tro at en by som vokser vil ha mange utfordringer når det gjelder miljøhensyn. Flere mennesker betyr som oftest flere biler, mer bebyggelse og jeg tenkte at konsekvensene av å bygge et IKEA-varehus ville da ha liten betydning i det store bilde så lenge byen vokser. Mine informanter ga uttrykk for at en by i vekst ikke nødvendigvis må skje på bekostning av bærekraftig utvikling.

«Ja, jeg vil faktisk si at det er lettere å tilpasse nyere bebyggelse til en bærekraftig modell enn å angripe den eksisterende. Så slik sett er det egentlig en fordel å ha vekst.»

Planlegger

«Ja, det er altså fullt mulig på papiret å få en bærekraftig utvikling.»

Reguleringsplanlegger

Begge planleggerne mente det var mulig at en by i vekst kunne gjennomføre en bærekraftig utvikling. Planleggeren pekte på at moderne bygg er mye mere energieffektive nå en de var før og slik var nye bygg å foretrekke. Men de var begge kritiske til det som faktisk ble gjort i denne byen. De mente begge det måtte en større holdningsendring til blant innbyggerne og politikerne før man virkelig kunne kalle det bærekraftig utvikling. Begge mente holdningene våre angående konsum og trafikk måtte omstilles i større grad.

«Enhver ny aktivitet skaper ny dynamikk, som medfører bilturer enten det er bolig, kontorarbeidsplasser eller handel. Det blir biltrafikk.»

Reguleringsplanlegger

Reguleringsplanleggeren mente folk flest generelt hadde en mentalitet der bil ble foretrukket og at mye av servicenæringen var bilbasert. Men at man også ofte ikke har noen andre reelle valg enn bil på grunn av avstandene i byen. Samtidig var han positiv til de tiltakene som blir gjort. Slike tiltak er planlegging av egne kollektivtraseer for buss, bedre tilrettelegging for gående og syklende gjennom ulike strategier. Vi er på riktig vei, men ennå et stykke igjen mente han. Planleggeren mente også privatbilismen ofte fikk førsteprioritet og bruker de allerede eksisterende kjøpesentrene på Langnes som eksempel, da de fikk tilrettelagt store underjordiske arealer til bilparkering som i stedet kunne blitt brukt til en bussterminal.

Politiker B mente han kunne se flere lyspunkter i arbeidet med bærekraft i kommunen og pekte på flere punkter. Byspredningen som vi så på 1980- og 1990-tallet har stoppet kraftig opp. Skifte fra tidligere primært å bygge eneboliger til leiligheter har gjort at vi har fått en mye mere kompakt bystruktur som er bygget langs kollektivtraseer, og det mente han var viktig. At leiligheter ikke lengre ble sett på som lavstatus har bidratt med en tettere byutvikling.

«Nå er de dyreste kvadratmeterne i blokkbebyggelse. Det er helt ugjenkjennelig fra tidligere tider, så det er bra.»

Politiker B

Tall fra SSB viser at siden 2000 har tettstedsarealet i Tromsø kommune økt minimalt. I 2000 var arealet på 22,65 km² for tettstedene i Tromsø kommune og økte til 25,26 km² i 2012. På samme tid opplevde kommunen en vekst på 8537 innbyggere for tettstedene (SSB tabell: 04861).

Når det gjelder kollektivtrafikken mener politiker B at mye er blitt forbedret de siste ti årene og spesielt i senere tid. Ny teknologi som «apper», flere måter å betale på, og nytt materiell er tiltak som har vært med på å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv. Bruk av flere hybrid-busser og en metan-buss et steg i riktig retning. Han peker også på at sammenlignet med mange andre store byer i Norge er Tromsø i toppen i bruk av buss. Samtidig legger han til at veksten i bussbruken ikke har vært like høy som befolkningsveksten og at bussbruken har gått litt ned siste året. Statistikk fra Troms Fylkestrafikk viser at bybussene i Tromsø hadde en

liten nedgang i antall reisende i 2015 i forhold til 2014 på 0,4 prosent. Troms Fylkestrafikk skriver at den generelle nedgangen i antall reisende skyldes hovedsakelig nedgang i en enkelt rute noe som kan være forårsaket av anleggsarbeid og traseendringer som påvirker trafikken. Samtidig forventer de en økning igjen etter at det ble igangsatt nye ruter fra 1. november 2015 og allerede etter få måneders drift ser de allerede en positiv effekt (Tromskortet 2016: 4)

Politiker B har en positiv oppfatning av de mange ulike tiltakene kommunen har på gang og mener kommunen har levert på viktige ting opp gjennom tiden, men at man hele tiden må holde tempoet oppe og stå på.

«Når bussbruken går ned så tyder det på at det er noe som er ugjort.»

Politiker B

6.3 Hvordan forholder Tromsø kommune seg til sine klimamål?

Når det kommer til det å overholde de målene som er blitt fastsatt er planleggerne skeptisk. Klima og energiplanen 2008-2018 (Tromsø kommune 2008: 3) har blant annet satt opp følgende mål:

«Klimagassutslippene i Tromsø skal reduseres med 50 % i 2020 i forhold til 1990-nivå.»

«Kollektivandelen skal økes til 50 % innen 2018.»

I Kommuneplanens samfunnsdel for Tromsø kommune (Tromsø kommune 2015: 3, 52) finner vi blant annet følgende hovedmål:

«Skape grunnlag for en offensiv næringsutvikling og vekst i kommunen.»

«Kommunens sterke vekst skal møtes på mest mulig bærekraftig og miljøvennlig måte, med en infrastruktur som er robust mot de forventede klimaendringene.»

Og følgende delmål:

«Tromsø kommune skal bidra til å oppnå de gjeldende nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp.» som er reduksjon av klimagassutslippene med 40 prosent til 2030.

«Økningen i transportbehovet til persontransport skal dekkes av gange, sykling og bruk av kollektivtransport.» som også innebærer at 50 prosent av reisene hjem-jobb skal foregå ved gange, sykling eller kollektivtransport.

På spørsmål om disse bærekraftmålene er oppnåelige er begge planleggerne skeptisk. Reguleringsplanleggeren mener at målene i seg selv er veldig ambisiøse men at det samtidig er viktig med ambisiøse mål. Dette fordi selv om man bare kommer halvveis så er man allikevel kommet langt. Hadde målene vært redusert ville man kommet kortere. Når det gjelder ønske om en nullvekst i biltrafikk ser han på det som vanskelig å oppnå, tatt i betraktning av hvilke politiske men også faglige beslutninger som tas, og da spesielt hvor boligfeltet bygges.

Planleggeren påpeker at politikere til tider kan ha to ulike målsettinger, og å oppfylle begge vanskelig lar seg gjøre. Han peker på forrige byråds ambisjoner om en befolkningsøkning på 40 000 innen de neste 30 år. Denne målsettingen var han veldig kritisk til og mente det ville være urealistisk. Samtidig stilte han seg spørrende til hvordan man kunne ha en slik befolkningsvekst og samtidig stabilisere privatbilismen, da dette også kommer an på hvordan målet blir definert. Skal det regnes i totale kilometer kjørt, eller holder det at privatbilismen holdes på 50 prosent i forhold til andre transportmetoder, selv om bilbruken øker relativt sett. Planleggeren så for seg en økning i biltrafikken på 10 prosent de neste 12 årene i Tromsø, men den ville være skjevfordelt. Områder som sentrum var forventet å få minsket trafikk mens Langnes og mulig Breivika ville oppleve en økning. I en rapport fra Statens vegvesen utgitt i 2010 presenteres det ulike konsepter for framtidige trafikkløsninger i Tromsø kommune. Et av konseptene vektlegger økte frekvenser for bussavganger, lavere billettpriser, restriksjoner for parkering, ny tverrforbindelse med tilrettelagt gang og sykkelsti. Beregninger for dette kombinasjonskonseptet viser at fram mot 2030 så vil man kunne begrense veksten i bilbruk betraktelig, men det vil fortsatt være en økning. Beregninger viser en økning på 3200 bilturer per dag satt opp mot et bilkonsept som vil gi en økning på 20 000 flere bilturer per dag. Kombinasjonskonseptet vil samtidig gi mer bruk av kollektivtransport og økt bruk av gang- og sykkelstier (Statens vegvesen 2010: 60, 75, 81).

Det at kommuneplanens samfunnsdel ikke er bindende mener planleggeren også er utfordrende i og med at kommuneplanen kan revideres etter hvert valg. Dette gjør det mulig å forandre målene, slik målet om klimagassutslipp ble. I klimaplanen fra 2008 var målet en reduksjon på 50 prosent innen 2020, men er blitt endret til 40 prosent reduksjon innen 2030 i kommuneplanens samfunnsdel, som er rettet etter de forslagene Solberg-regjeringen har lagt fram (Regjeringen 2015). Etter det jeg kan se så foreligger det heller ingen konsekvenser på kommunalt nivå om klimamålene ikke blir oppfylt. Dette er kanskje også med på å bidra til at fokuset til politikerne fort havner andre plasser og på andre oppgaver som kan oppfattes som

mere viktige for innbyggene. Tilgang til arbeidsplasser, barnehageplasser, sykehjemsplasser og tilstrekkelig kvalitet på andre ulike tjenester er noe som ofte kommer først i fokus hos befolkningen, satt opp mot reduksjon av CO₂-utslipp. Dette er noe jeg synes kommer til syne i debatten angående etableringen av IKEA i Tromsø og Nord-Norge. Den offentlige debatten dreier seg i stor grad om andre temaer enn bærekraftig utvikling og reduksjon av klimagassutslipp. Arbeidsplasser og fremkommelighet i trafikken er temaer jeg synes blir vektlagt i større grad. Dette utdypes ytterligere i avsnitt 6.5

En annen utfordring var at planleggeren ikke hadde fått gjort en tilstrekkelig evalueringen av klimaplanen fra 2008 fordi byrådet ikke ville prioritere dette. Det gjorde det vanskelig å få oversikt over hvilke mål som var blitt oppnådd. Denne praksisen skal gjøres om, etter bestemmelser av det nye byrådet og det er blitt presentert forslag for gjennomføring av en årlig rapportering til kommunestyret, forteller planleggeren.

Begge planleggerne var også oppmerksom på at politikere var i en annerledes situasjon enn de faglige ansatte, noe som gjør det mer utfordrende for dem å sette fokus på de lange linjene. Politikerne er valgt inn i fireårs-intervaller mens en planlegger ofte må tenke flere titalls år framover. Når man tenker kortsiktig blir det mer utfordrende å iverksette bærekraftige tiltak. Planleggeren mener politikere ofte tenker at 2030 er mange år fram i tid, noe som gjør at de ikke setter i gang tidlig nok med de rette tiltakene.

«Og det er vanskelig for veldig mange politikere å sette fokus på de lange linjene. Og da er det også vanskelig å iverksette tiltak som tilfredsstiller dette med bærekraft.»

Reguleringsplanlegger

Private næringsdrivende og entreprenører har også en påvirkningskraft overfor politikere. Planleggeren har inntrykk av at næringsdrivende ofte får det slik de vil. Til tross for at parkeringsnormene i kommunen er strammet inn er det mulig å gi dispensasjon.

«Hvis slike begrensninger fører til at næringslivet sier at da etablerer vi oss ikke, da er det ikke særlig populært hos politikere»

Planlegger

Reguleringsplanleggeren forteller at bærekraft inngår i den politiske retorikken men når det kommer ned til gjennomføringen av en reguleringsplan er det ofte andre interesser som kommer i forkjøpet, slik som inntjening og profitt. Samme tankegang mente han vi kunne se

igjen i boligmarkedet. Politikere tar til orde for å åpne opp for mer regulering og flere boliger når det allerede eksistere ferdigregulerte tomter som ikke blir bygget ut av bransjen, som sitter på gjerdet og venter. Politiker A var også kritisk til at regulerte områder ikke ble gjort noe med, og peker på at plan- og bygningsloven gjør det mulig å utsette byggestart. Han mente trenden med å utsette bygging til at mesteparten av boligene var blitt solgt hadde en negativ effekt på boligmarkedet og høyest inntjening var et viktig motiv.

Politiker A trekker også fram en sak fra kommunestyret som han mente var et eksempel på hvordan planene ble dårlig overholdt. I forbindelse med utbedringene av infrastrukturen på en av veiene på Langnes var det lagt inn i den opprinnelige reguleringsplanen fortau for gang og sykkel på begge sidene av veien. Men ble ved avstemming omgjort til bare å inkludere en side av veien. Noe han syntes var veldig uheldig, da det skal bygges flere boliger i område og den aktuelle veien vil bli kraftig trafikkert. Han mente dette var blitt gjort fordi private næringsdrivende ikke ville gi opp noe av sine arealer.

Så kommer også spørsmålet hvordan man tolker begrepet bærekraftig utvikling og i hvor stor grad det skal vektlegges. Første hovedmål som er listet opp i kommuneplanens samfunnsdel (Tromsø kommune 2015: 2) slår fast at den skal være med å «*skape grunnlag for en offensiv næringsutvikling og vekst i kommunen*». Andre hovedmål sier at «*Kommunens sterke vekst skal møtes på mest mulig bærekraftig og miljøvennlig måte*». Ordlyden til det andre målet gjør det mulig å ha flere tolkninger. Hva som menes med «*mest mulig*» er på mange måter opp til hver enkelt å definere. I hvor stor grad skal bærekraftig utvikling være gjeldene for næringsutvikling blir ikke avklart på en tydelig måte, og kan tolkes som at næringsutvikling er første prioritet og bærekraft dernest. Men så er utfordringen hvordan bærekraft blir definert. Reguleringsplanleggeren peker på at næringsdrivende vil si at bærekraftig utvikling er et solid næringsliv, levedyktige bedrifter som sysselsetter over lang tid, holder levestandarden oppe og bidrar med skatteinntekter til kommunen, mens en miljøverner vil peke på mindre forbruk og mindre handel. Han sier kommuneplanens samfunnsdel ofte ikke tar høyde for de motstridene elementene med bærekraftig utvikling og det er planleggenes jobb å måtte forsøke å balansere disse to perspektivene som er en utfordring. På spørsmål om hvilken retning Tromsø kommune lener seg mot svarer han at kommunen historisk sett har vært og fortsatt er veldig næringsvennlig. Planleggeren var også skeptisk til ideen om at framtidige generasjoner skulle ha det samme forbruket som vi har i dag og mente det måtte en holdningsendring til, også blant befolkningen generelt.

Politiker B ment at det også var viktig å se på bærekraftig utvikling i et globalt og lokalt perspektiv. Han peker på at tiltak som vil være bra i et globalt perspektiv kan få negative konsekvenser på lokalt nivå. Han mener dette er et skille som har blitt mer tydelig over tid. Klassisk naturvern og klimakamp ble før i større grad sett på som en og samme ting. En vindmøllepark kan være et eksempel på dette. Man skaper fornybar energi men kan samtidig skape skadelige forhold for naturmangfoldet, og da for fugler i hovedsak. Slike motsetninger kan også oppstå i en by, fortsetter han. Veldig høy arealutnyttelse i form av høyhus og fortetting av bystrukturen vil være bra for å få ned utslippene av klimagasser. Det vil bli kortere avstander til ulike funksjoner som reduserer transportbehovet og det vil gjøre det enklere å skape bedre kollektivtransportløsninger. Men en tett bystruktur kan også være med på å skape negative effekter for andre kvaliteter som bokvalitet. Siktlinjer til havet og naturen generelt vil bli redusert. Politiker B har inntrykk av at mange i Tromsø har en forventning til at de skal kunne ha en stor naturopplevelse i sin egen bydel, og dette ikke nødvendigvis sammenfaller med bærekraftig utvikling og ønsket om høy fortetting. Støy og støv kan også være et problem for bokvaliteten, noe en tett bystruktur kan føre med seg.

Strengt retningslinjer kan også skape utfordringer med tanke på en tett bystruktur sier planleggeren og bruker Stakkevollveien som et eksempel. Stakkevollveien strekker seg langs havkanten og ligger på østsiden av Tromsøya. Veien binder sammen sentrum og universitets- og sykehusområdet i Breivika. Langs strekningen er det ulik næringsaktivitet i tillegg til flere boligområder. Her ønsker kommunen å gjennomføre en fortetting og samtidig utbedre veien med eget kollektivfelt. Men på grunn av dagens støynivå så la fylket inn innsigelse på flere av de planlagt boligene. Planleggeren mener at fylket ikke har tatt høyde for at kommunen ønsker en større transformasjon av hele området som vil redusere trafikken i det aktuelle området. De strenge retningslinjene gjør det vanskelig å kunne gjennomføre den fortettingen som kommunen ønsket og planleggeren mente det vil være flere tiltak som kan være med på å redusere støyen. Støyen ble i hovedsak forårsaket av biltrafikk, noe som kunne reduseres med å sende flere biler gjennom tunnelen som binder sammen Breivika, Langnes og sentrum. Biler med piggdekk skaper mest støy og disse kunne få forbud mot å kjøre her, la planleggeren til.

6.4 Parlamentarisk modell og formannskapsmodell

Ved kommunevalget i 2011 gikk Tromsø kommune bort fra den tradisjonelle formannskapsmodellen og innførte parlamentarisme. Det betydde at formannskapet ble byttet ut med et byråd bestående utelukkende av vinnere fra den politiske koalisjonen som vant

valget. I Tromsø kommune besto byrådet av medlemmer fra Høyre, Frp og Venstre. Med den parlamentariske modellen blir mye av makten overført fra det tverrpolitiske formannskapet til byrådet. Det lå til grunn fire målsettinger ved innføringen av en parlamentarisk modell i Tromsø kommune og de var som følge; synliggjøre det politiske ansvaret, få sterkere politisk styring over administrasjonen, få klarere politiske skillelinjer og effektivisere beslutningssystemet med raskere og kortere linjer (Buck, Saxi, Willumsen 2015: 3). Ved kommunevalget i 2015 ble det maktskifte i kommunen, der Ap, Rødt og SV fikk flertall og det ble besluttet å gå tilbake til den gamle modellen (Pedersen 2016).

Politiker A var kritisk til at så mye makt var blitt flyttet over til byrådet og at mange av avgjørelsene ble tatt uten den åpenheten som tidligere hadde vært. Kommunestyret og byutviklingskomiteen hadde mistet deler av sine fullmakter som gjorde at når rammebudsjettene til kommunen var vedtatt ble veldig mange avgjørelser bestemt av byrådet. Han påpekte at i formannskapsmodellen ville man fått en mer tverrpolitisk drøfting og åpenhet rundt diskusjoner som plassering av IKEA-varehuset. Han stilte seg kritisk til at byrådet hadde brukt sine fullmakter til å gjennomføre salget av tomten nærmest som et «ordinært tomtesalg», når man kan anta at en slik virksomhet vil generere mye trafikk i et allerede belastet område. At denne beslutningen også ikke hadde vært oppe til diskusjon i noen andre politiske organer enn byrådet, var også politiker A skeptisk til.

Reguleringsplanleggeren var mere delt i synet på hvilken løsning som fungerte best, da han så fordeler og ulemper med begge. Han tror ikke nødvendigvis at resultatet av plasseringen til IKEA ville vært noe annerledes under formannskapsmodellen da det på denne tiden ble gjennomført flere møter der bare ordfører, politikere og rådmannen var tilstede uten at fagetaten ble involvert. Han legger til at i slike store saker som etablering av IKEA er det ofte politikken som er i førersetet og faglige vurderinger havner på siden. Med formannskapsmodellen kunne man jobbe mere uten politisk påvirkning, men dette var samtidig en bakdel da avstanden til politikere var stor. Det var liten kontakt mellom planleggerne og politikere i arbeidet med en sak, før den skulle behandles. Dette kunne ofte føre til at saken ble misforstått av politikerne som ikke kjente til planleggerens tankegang. En fordel med den parlamentariske modellen mente reguleringsplanleggeren var at da fikk man tid til å legge fram argumentasjonen og tankegangen på en ordentlig måte som ville skape større forståelse, men samtidig var den øverste sjefen en politiker som var med å legge føringer. Han mente det kunne ligge mye kraft bak den parlamentariske modellen i å gjøre ting rett, hvis man hadde politikere som var opptatt og interessert i bærekraftig utvikling. En

negativ side var at det ikke skjedde en reell behandling i politiske komiteer og at mye av forhandlingene skjedde bak lukkede dører uten at det ble registrert som en sak.

Dette er noe jeg mener samsvarer med det Aarsæther (2012) skriver angående hvilke muligheter den nye plan- og bygningsloven gir. Det er politikerne som skal være med å utarbeide planene til kommunen, og da er det viktig at de også engasjerer seg i å legge til rette for bærekraftig utvikling. Planleggere må da hjelpe politikerne til å ta de rette valgene og bidra med kunnskap på disse feltene. Et annet spørsmål blir da om planen blir fulgt opp på et tilstrekkelig vis eller om andre målsettinger blir prioritert. Som planleggeren også påpekte så er ikke samfunnsdelen i kommuneplanen bindende og det har ingen konsekvenser for kommunen hvis målene ikke skulle nås.

Politiker B var av den oppfatning at det ikke ville være store forskjeller mellom de to ulike modellene. Formannskapsmodellen mente han bød på flere utfordringer som beslutningsvegring, lite handlekraft og krangling. Dette var noen av grunnene til at det først hadde vært stort politisk flertall for å innføre den parlamentariske modellen. Den parlamentariske modellen bød også på sine utfordringer, men han mente at ved hjelp av de evalueringene som pekte på problemene kunne modellen forbedres. Ved å følge opp merknadene kunne man fått en modell som hadde passet byen bedre.

Evalueringsrapporten av parlamentarismen i Tromsø, som var utarbeidet av Universitetet i Tromsø, (Buck, Saxi, Willumsen 2015) undersøkte hvordan befolkningen generelt, politikere og administrasjonen oppfattet innføringen av den nye modellen. Rapporten påpeker at flertallet i administrasjonen mener byrådet har for stor makt og det faglige ikke tas tilstrekkelig hensyn til (ibid: 9). Politikere i kommunestyret mente det var for vanskelig å drive kontroll overfor byrådet og mange var misfornøyd med hvordan de ulike komiteene fungerte. De hadde mistet sin rolle som et politisk verksted og satte ikke lengre saker på dagsorden. Mange var av den oppfatning at kommunestyret var blitt et «sandpåstrøingsorgan» og det var byrådet som styrte kommunestyret og ikke omvendt (ibid: 6). Rapporten slår også fast at mange i administrasjonen så polarisering av politikken i Tromsø som et problem (ibid: 10).

Dette var også noe politiker B påpekte. Han mente polariseringen av det politiske indre liv var et problem som ikke ville forsvinne mellom bytte av styringsmodeller. Denne polariseringen gikk ut på det han kalte for en omkampkultur og beslutningsprosesser som gikk over veldig

lang tid. Det var slike holdninger som førte til manglende beslutningskraft og dette ville ikke forsvinne med en ny modell, mente han. Han understreket viktigheten av at politikere og andre aktører hadde et felles ansvar for å forsøke å komme til brede konsensuser. Og hvis man ikke fikk det slik man helt ville, måtte man ta til takke med kompromiss. Dette betinget en holdningsendring hos politikerne mente han.

6.5 Utbygging av IKEA-varehus i Tromsø kommune og bærekraftig utvikling

I min gjennomgang av den offentlige debatten rundt IKEAs etablering i Nord-Norge sitter jeg igjen med et inntrykk av at bærekraftig utvikling har kommet i skyggen av andre faktorer. Debatt om reduksjon av klimagasser som CO₂, mindre konsum, og mindre bruk av ressurser har ikke vært like fremtredende som debatten om hvilken geografisk plassering som vil være best for et IKEA-varehus.

I perioden fram mot 2011, før IKEA utalte at Tromsø var eneste aktuelle plass dreide diskusjonen seg i hovedsak om hvilket sted som ville være best egnet for et varehus (se kap. 3). Veldig mange kommuner hev seg inn i kampen og engasjementet var stort. Det ble argumentert for hvilke tettsteder som hadde størst kundepotensial og hvor det bodde flest folk, innenfor en viss radius. Hvor de største trafikkknutepunktene var og hvilke veier som hadde flest passeringer ble også diskutert. Logistikken rundt transport av varer var også et moment i debatten, der tilgang til jernbane og utskipningshavner ble trukket inn. Sentralisering var også et tema som ble trukket inn, der Tromsø har hatt en sterk vekst sammenlignet med de mindre tettstedene i regionen og et IKEA-varehus kunne blitt en viktig arbeidsgiver for et av disse mindre tettstedene (Troms Folkeblad Leder 2011). De to underskriftskampanjene viser at det også var stort engasjement blant deler av befolkningen og et stort ønske at IKEA skulle etablere seg i regionen. Saken ble også flittig diskutert i de ulike debattspaltene til lokalavisene.

Når det ble bestemt at Tromsø skulle være stedet for IKEA-varehuset dreide debatten seg nok en gang om lokaliseringen. Da det ble klart at Langes var det mest aktuelle stedet for IKEA, var det de trafikale utfordringene som det ble mest fokus på. Da IKEA endelig kjøpte tomten på Langnes var flere politikere fra de største partiene positivt innstilt til etableringen til tross for lokaliseringen. En representant fra Arbeiderpartiet i Tromsø skrev i et avisinnlegg at han ønsket IKEA velkommen og var overasket over alt sinnet rettet mot plasseringen. Han mente trafikkproblemene på Langnes var knyttet til rushtiden og et IKEA ville skape en jevn flyt av

trafikk, og de planlagte forbedringene til infrastrukturen var tilfredsstillende nok (Nordlys Leserinnlegg 2014). Daværende byråd for byutvikling mente også at forbedringene av infrastrukturen ville være med på å løse de trafikale problemene (Stav, Mehern & Aira 2014). Lokalavisen Itromsø skrev på lederplass at det var all grunn til å ønske IKEA velkommen til Tromsø, men at man samtidig måtte ta høyde for de utfordringene etableringen førte med seg, som konsentrasjonen av næringsliv utenfor sentrum av byen og de trafikale utfordringene (Itromsø Leder 2014). Lokaliseringen av IKEA på Langnes skaper også flere spørsmål angående spenningene mellom ønsket om et livlig Tromsø sentrum og handelparken på Langnes som ligger utenfor. Et levende sentrum settets under press av slike store handelparker som kan tilby gratis parkering og innendørs shopping skjermet for vær og vind. Dette er tema jeg i min oppgave ikke vil gå nærmere inn på, da det ligger utenfor min problemstilling.

Politiker A mente det var lite gunstig at IKEA hadde blitt ønsket velkommen med åpne armer til byen, noe han mente gav dem et veldig sterkt forhandlingskort. Han mente også kommunen kom til kort i forhandlinger rundt deling av kostnader knyttet til infrastrukturen. Kommunen er nødt til å bruke store økonomiske ressurser på veiutbygging, noe som i hovedsak IKEA vil dra nytte av.

«Det er alltid dumt å til de grader vise at du ønsker dem velkommen med åpne armer.»

Politiker A

Han mente ut fra trafikale hensyn at IKEA skulle vært plassert en annen plass, da dette var en virksomhet som ikke drev med småhandel og han vanskelig så for seg en utstrakt bruk av sykkel og kollektivtransport. Samtidig mente han også at det var negativt at befolkningen ikke fikk noen åpen politisk behandling da et slikt tiltak ville få store trafikale konsekvenser for et område som allerede var belastet. Han var av den oppfatning at det ut i fra mange hensyn ikke kunne kalles bærekraftig.

Reguleringsplanleggeren stilte seg også kritisk til plasseringen på Langnes da det krever storstilt utbedring og bygging av nye veier og rundkjøringer. For han var det viktig at situasjonen for kollektivtrafikken og utrykningskjøretøyer ble forbedret. Med dagens situasjon står alle i den samme køen og responstiden og reisetiden for kollektivtrafikken mente han var prekær. Når det tar like lang tid å kjøre buss som å bruke bil og de står i samme kø er det færre grunner for å velge bussen. Hvis buss er et reelt og effektivt alternativ må man gjøre et

personlig valg. Han syntes også bruk av buss og sykkel var et urealistisk alternativ for et konsept som IKEA. Han mener at folk flest handler mye og handler stort når de er på IKEA og sykkel eller buss vil være lite relevant for de fleste, og det må sterke virkemidler til for å redusere biltrafikken, som at IKEA selv kjører ut varer til folk. Da vil det i utgangspunktet ikke være behov for bil. Han mener også at et IKEA i Tromsø vil trekke til seg folk fra store deler av Nord-Norge, som Bodø, Harstad og Narvik, og viser til at folk har vært villige til å kjøre helt til Haparanda for å handle på IKEA.

Med et IKEA på Langnes vil den trafikale situasjonen bli forverret mye raskere som igjen utløser behovet for de store utbedringene, mener reguleringsplanleggeren. På spørsmål om det er andre plasser i Tromsø som egner seg bedre svarer han at utenfor byen langs E8, ved Ramfjorden eller ved Leirbakken, ville vært best for å få en reduksjon av trafikken inne i byen. At det er dårlig bussforbindelse hit ser han på som et minimalt problem da han ikke hadde tiltro til at forbrukeren ville velge buss selv om varehuset lå inne i byen. Han mente Vollan i Balsfjord kommune, der E6 og E8 møttes ville vært den beste plassen. Men dette var uaktuelt for IKEA legger han til, og at byutvikling hadde lekt med flere andre forslag i Tromsø men Langnes hadde hele tiden vært av mest interesse for IKEA.

At byutvikling ikke hadde vært med i prosessen var han kritisk til. Som politiker A også nevnte, påpekte reguleringsplanleggeren at det kun var blitt gjort ett politisk vedtak så langt rundt IKEA-etableringen, og det gjaldt salget av tomten. Salget av tomten ble håndtert av eiendomsavdelingen på administrativt nivå men ikke hos byutvikling som sitter på kompetansen angående planlegging. Han føler at det har manglet en reel politisk behandling av saken men legger til at det nok har vært diskutert og forhandlet i det politiske miljøet men at det ikke har vært registrert som en sak. Når byutvikling ikke fikk ta del i valget av plasseringen kom ikke de faglige vurderingene godt nok frem og reguleringsplanleggeren mener plasseringen i stor grad var basert på IKEAs ønsker. At kommunen var svært interessert i å få etableringen var også et godt forhandlingskort som IKEA hadde.

Synet på at den private aktøren stiller sterkt i debatten om lokalisering og i forhandlinger, er noe jeg mener sammenfaller med den utviklingen neo-liberalismen har ført til, nemlig stor innflytelse fra det private markedet. Fagetaten/byutvikling har hatt veldig lite å si i denne debatten og det er politikerne som har hatt føringen i forhandlingene i store deler av prosessen. Hvor stor innvirkning politikerne har hatt på lokaliseringen av varehuset er for meg vanskelig å si noe om da jeg ikke har snakket med noen av de som tok avgjørelsen. Men som

det kommer fram av saksframlegget og i enkelte av intervjuene mine virker det slik at IKEA har fått sitt førstevalg. Hvor mye innvirkning fagetaten får under arbeidet med reguleringsplanen vil også være usikkert da det ikke var opprettet kontakt med de som har ansvar for reguleringsplaner i Tromsø kommune og IKEA, på intervjutidspunktet.

Samtidig kan det virke som at ønsket om å få en så ettertraktet kjede som IKEA til Tromsø, er noe de fleste politikere har ønsket. Dette mener jeg kan ses i sammenheng med det Sager (2013) skriver om det å tiltrekke seg den kreative klasse. En urban by vil se på det som viktig å kunne tilby en stor variasjon i handel og ulike aktiviteter. Dette for å kunne tiltrekke og appellere til så mange som mulig. Om dette akkurat er tilfelle for Tromsøs situasjon vil nok variere etter hvem man spør siden ønsket om å skape flere private arbeidsplasser også var et viktig element i denne saken. Det forrige byrådet hadde dette som et av sine viktige mål (Tromsø kommune 2015: 9). IKEA kan også sees på som en stort globalt selskap som Sager mener er viktige aktører i den urbane byen. IKEA sitter på veldig mye kapital som gjør det mulig for dem å kunne gjøre store investeringer i en by. Dette vil kunne ha mange ringvirkninger i form av å skape flere arbeidsplasser og skape en mer attraktiv by i manges øyne. Men dragkampen har ikke foregått mellom nasjoner på et internasjonalt nivå slik Sager tar utgangspunkt i, men mere i en lokal kontekst, der flere ulike kommuner i Nord-Norge har vært involvert. Etter som industri har blitt bygget ned over de senere ti-år ser man hvordan byer blir mere og mere like, og utdanning, kompetanse, service og handel er blitt viktige faktorer for byer i Norge i dag. Det blir mer og mer viktig å kunne trekke til seg slike bedrifter og da kan det ofte tenkes at konsekvenser av slike etableringer ikke blir like godt framhevet og tatt i betraktning. Når det kommer til spørsmålet om at planer blir endret på grunn av private aktørers ønsker, som Sager viser til, kan det virke for meg som dette ikke er tilfellet i akkurat denne saken. I saksframlegget til kommunen (Tromsø kommune Saksnr. 0380/14) står det at tomten som IKEA kjøpte, er i arealdelen avsatt til næringsformål. Det kan hende det foreligger noen restriksjoner på størrelsen til næringsarealet som vil brytes av et IKEA-varehus, men dette er noe jeg ikke kan si med sikkerhet. Når det gjelder bruk av offentlig og privat samarbeid, kan det virke som dette er tilfellet til en viss grad da Tromsø kommune må ta på seg store kostnader i opparbeiding og forbedring av infrastrukturen. Kommunen har satt av ca. 30 millioner kr og IKEA har forpliktet seg til 5 millioner kr. Andre bedrifter i område skal også bidra i denne finansieringen. Som enkelte av mine intervjuobjekter gav uttrykk for sitter kommunen igjen med den dårligste avtalen.

Politiker B mente at plasseringen av varehuset hadde potensialet for å være mer bærekraftig enn de andre IKEA-varehusene vi finner ellers i landet. Han mente også plasseringen måtte sees i et lokalt og globalt perspektiv. I et lokalt perspektiv ville plasseringen ha negative konsekvenser i form av mere støv, støy og tettere trafikk. Men han hadde mer tro på at kollektivtrafikken ville bli brukt i større grad. Han pekte på den unike plasseringen som IKEA i Tromsø hadde i forhold til byer som Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim der IKEA ligger et godt stykke utenfor bykjernen og tett opp til store hovedveier. I Tromsø er IKEA mer sentralt lokalisert og ligger bare 4,5 km fra sentrum. I tillegg er Langnes i Tromsø allerede et stort kollektivknutepunkt noe man ikke finner i like stor grad ved de andre IKEA'ene ellers i landet. Han var også av den oppfatning av at småinnkjøp ville utgjøre mye av salget på IKEA og da ville det være lettere å bruke buss. Han tvilte også på at trafikken utenifra byen ville utgjøre så veldig mye og pekte på at Nord-Norge var den klart tynneste befolkede regionen som IKEA hadde etablert seg i. Samtidig var han klar over at en stor avgiftsfri parkering svekket argumentet for bruk av kollektivtrafikk, men mente også at vi nå var kommet i en tid der vi for alvor hadde tatt innover oss at vi må tenke annerledes og at IKEA-varehuset i Tromsø kan være et eksempel på en fremtidsrettet løsning der bruk av kollektivtrafikk vil være et godt alternativ og et realistisk alternativ. At denne tomten var valgt så han på som viktig fordi i fremtiden vil det bli veldig vanskelig å få arealer som er sentrale, da fortettingen i Tromsø er i full gang allerede. Et aspekt som ville tale negativt for IKEA-etableringen vil være at konsumet øker men samtidig er dette ikke noe som vil være unikt for IKEA. Politiker B mener samtidig at forbrukeren er blitt mere bevisst på hvilke produkter de kjøper med tanke på arbeidsforhold i produsentland, barnearbeid, sosial dumping og at produkter skal være produsert på en forsvarlig og bærekraftig måte. Og dette ville være noe som taler for IKEA.

Selv om IKEA ofte kan bli sett på som et statussymbol tror ikke politiker B at byrådet hadde gitt IKEA noen spesialbehandling da tomten ble solgt til markedspris. Han var av den oppfatning at det var viktig for byrådet å behandle dem som en ordinær aktør og understreker at IKEA var overasket over tomteprisen og at det tok lang tid før tomten ble kjøpt. Han legger også til at det var viktig for byrådet å legge til rette for å skape flere private arbeidsplasser.

Planleggeren så det som en utfordring at IKEA ble plassert på Langnes og hadde til dels lik oppfatning av situasjonen som reguleringsplanleggeren. Hovedproblemet slik han anså det var de dårlige forholdene for kollektivtrafikken.

«Jeg pleier å si: Tromsø er bygget for hest og kjerre, vi har ikke plass til mer.»

Planlegger

Når kollektivtrafikken måtte stå i samme kø som bilene var det mange som ville velge bort bussen. Han mente det ikke var prisen på kollektivtransporten som gjorde den lite attraktiv men det var fremkommeligheten som var viktigst. Men på grunn av Tromsø sin geografi var det ofte krevende å komme opp med gode løsninger som kunne gjøre kollektivtrafikken mer effektiv. Samtidig når politikerne var lite villige til å stramme inn på parkering blir terskelen for å bruke buss større. På spørsmål om IKEA burde ligge i Tromsø eller ett annet sted mente han at nærmest Tromsø ville være best med tanke på bærekraft i et globalt perspektiv. Et IKEA i en annen kommune vil generere mange flere kilometer med biltrafikk mener planleggeren og slik sett vil det være verre for miljøet med tanke utslipp av klimagasser. Han fortalte at en tomt i sentrum av Tromsø var blitt foreslått for IKEA, men de hadde sagt nei på grunn av for lite areal til parkering, og det var nettopp det som var meningen, lite parkering, la planleggeren til. Et annet poeng som taler for Tromsø er at kommunen har et mye større potensiale for bruk av el-biler og mange flere vil da kunne nå IKEA på denne måten. Han mente vi også måtte være oppmerksomme på de potensielle teknologiske fremskrittene som kan komme og viser til at for bare et par år siden var det ingen som tenkte på at el-sykler kunne være et alternativ til transport. El-sykler mente han hadde et stort potensiale for Tromsø på grunn av det kupert terrenget og høydeforskjellene. Et poeng som taler for et IKEA på Langes vil være reduksjonen i ekstratransporten som oppstår hvis personer ønsker å besøke alle de store kjøpesentrene. Når disse ligger på samme plass kan det tenkes at trafikken vil bli redusert. Men hvor stor betydning dette vil ha for det store bildet er vanskelig å si og om det vil veie opp for de store investeringene som må gjøres på Langes for å klare med den økte trafikken som IKEA bringer med seg. Planleggeren påpeker også på viktigheten av generelt mindre konsum og at et ekstra varehus/kjøpesenter betyr at det totale konsumet vil øke.

Som nevnt mente politiker B at med tanke på bærekraftig utvikling i et globalt perspektiv ville et IKEA-varehus på Langes være bedre for miljøet enn hvis det hadde vært plassert i utkanten eller i en annen kommune. Langes bød på flere interessante muligheter vi må forsøke å dra nytten av, slik som sentraliteten og kollektivknutepunktet mente han. Men med forbehold om at en stor parkeringsplass ville gjøre disse argumentene svakere. Planleggeren var også enig at en lokalisering nært Tromsø ville være mest gunstig med tanke på antall kilometer med bilreiser til IKEA, men mente Langes var et dårlig alternativ.

Reguleringsplanleggeren hadde ikke denne tiltroen til forbrukeren og mente folk ville uansett

velge bil for å komme seg til IKEA og konsekvensene av lokaliseringen på Langnes ville føre med seg for store kostnader og skape flere utfordringer for en allerede presset trafikksituasjon.

6.6 Tidligere forskning angående utbygging av IKEA og bærekraftig utvikling i Sverige

En artikkel publisert i 2012 av forskere fra Universitetet i Ålborg og Statens veg og transportforskningsinstitutt i Sverige (Hrelja, Isaksson & Richardson 2012) tar opp mange av de samme problemstillingene jeg står ovenfor i min oppgave, nemlig hvordan mindre og mellomstore kommuner forholder seg til en aktør som IKEA. De ønsker å bygge varehus og samtidig overholde målene angående bærekraftig utvikling. Mye av de funnene jeg har gjort i min oppgave stemmer overens med funnene i artikkelen.

Artikkelen har studert to mindre byer, Borlänge og Västerås, som IKEA ville etablere varehus i. I studien undersøkte forskerne hvordan de lokale myndighetene arbeidet med å løse utfordringer som økonomisk vekst samtidig som man skulle legge til rette for en bærekraftig utvikling og i denne sammenhengen hvordan de forholdt seg til en stor og mektig aktør som IKEA-konsernet. Samtidig så de på hvilke retningslinjer IKEA har selv med tanke på miljøet.

Artikkelen peker på at IKEA selv sier at de ikke bare er opptatt av å være miljøvennlige men at IKEA også ønsker å være en ledende aktør i arbeidet for å skape et mer miljøvennlig samfunn. Dette gjør de ved å redusere deres CO₂ utslipp i alle deres produksjonsledd og de vil satse mer og mer på transport som er mindre energikrevende for både varetransport men også for transport av kundene deres (ibid: 130). Sverige har også satt seg nasjonale mål som sier at utslipp av klimagasser skal reduseres med 40 prosent innen 2020 med 1990 som utgangspunkt (ibid: 129).

Til tross for fokus på å være miljøvennlig er IKEA-konseptet basert på store varehus som ligger utenfor bykjernen og som i høy grad er basert på biltrafikk. Ofte viser det seg at IKEA-varehusene trekker til seg andre kjøpesenter. For Tromsøs tilfelle vil nok ikke dette la seg gjøre på grunn av de allerede eksisterende kjøpesentrene. IKEAs strategi går ut på å etablere seg i byer som ønsker å være en sterk økonomisk aktør innenfor regionen. De vil forsøke å trekke til seg kunder fra nærliggende områder. En slik strategi går godt overens med den utviklingen Borlänge hadde ønsket seg (ibid: 132). Undersøkelser fra Borlänge i 2005 viste at kjøpekraft for så mye som 1 milliard svenske kroner hvert år ble brukt i konkurrerende byer og det ble konkludert med at store kjøpesenter måtte til for å kunne ta opp kampen om kundene (ibid: 132).

Samtidig hadde både Borlänge og Västerås allerede satt seg flere mål om hvordan de skulle legge til rette for en miljøvennlig planlegging. Dette var basert på generelle strategier, men hadde også mer spesifikke mål gjennom ulike programmer. I Borlänge skulle man være restriktiv med å gi investeringer til veiutbygging og utbygginger som kunne føre til mer biltrafikk. På denne måten skulle byen redusere bruken av bil og utvikle et bærekraftig transportsystem. Västerås hadde også et ønske om å redusere utslipp av klimagasser og få et sterkere fokus på bærekraftig transport men mente også at veinettet måtte oppfylle krav om kapasitet og fremkommelighet (ibid: 133).

Rapporten peker på at her er det to konfliktfylte ønsker disse to byene prøver å oppfylle samtidig. Begge byene vil bygge varehusene med alt dette fører med seg samtidig som at de vil de redusere utslipp av klimagasser gjennom å redusere bilbruk og forbedre kollektivtransport.

I Borlänge gikk de veldig langt for å prøve å legge til rette for alternativ transport, som skulle redusere bilbruk. Man ville bort fra IKEAs tradisjonelle konsept basert på bilkjørende kunder. Opparbeiding av fortau, sykkelstier og nye busstopp skulle gjøre det lettere å komme seg til og fra, mellom bykjernen og IKEA. Det ble også jobbet med å koble jernbanestasjonen til IKEA som ikke lå langt unna, samtidig pekes det på at varehuset ligger rett ved to store veier som gjør det lettere å bruke bil. I Västerås ble det ikke jobbet like sterkt for alternativer til bil (ibid: 134), noe som kan ha sammenheng med ambisjoner om å sikre kapasitet og framkommelighet i veisystemet.

Rapporten tar også for seg maktforholdet mellom politikerne, planleggerne i kommunene og IKEA. Begge byene så en mulig IKEA-etablering som en stor mulighet for en videre utvikling, og det var ikke noen stor motstand eller kritikk av prosjektene. Forskerne påpeker at i frykt for å skremme vekk IKEA oppstod det en holdning der man ikke skulle stille for store og strenge krav. Politikerne i begge byene var av den oppfatning at IKEA drev med en evaluering av flere byer samtidig med sikte på å finne byen som egnet seg best (ibid: 135, 136). Dette førte til at deler av planleggingen ble gjort i hemmelighet og utenfor offentligheten. Det var bare enkelte politikere og folk fra administrasjonen som var med i innledende samtaler. Som konsekvens av dette ble det ikke tatt grundig nok hensyn til effekten disse utbyggingene ville ha for miljø og trafikk (ibid: 136).

Mange planleggere og lokale politikere fikk ikke innsyn i planene før veldig sent i prosessen, bare noen måneder før det skulle tas en formell avgjørelse. På dette tidspunktet var planene

for lokalisering av varehuset nesten ferdigstilt. Å få til noen store endringer i planene er vanskelige så sent i prosessen. En politiker mente det ville være politisk selvmord å si nei til planene eller komme med for tøffe krav som kunne føre til at IKEA trakk seg (ibid: 137).

At det er vanskelig å foreta noen endringer sent i en planprosess er noe som sammenfaller med det Falleth, Hanssen og Saglie (2010) skriver i sin artikkel. Når en reguleringsplan blir lagt frem er det ofte veldig liten tid man har på seg for å komme med innspill i en sak. Reguleringsplanen har da vært utarbeidet over veldig lang tid i en luket prosess og ofte med bestemmelser som kommer den private aktøren til gode.

Reguleringsplanleggeren sa han skulle helst ha sett at IKEA tok tidlig kontakt for at det skulle være mulig å samarbeide bedre om reguleringen. Med et tettere samarbeid mente han man kunne spare tid og lage et bedre resultat som tok hensyn til alle retningslinjene som foreligger i en reguleringsplan. Hvis fagetaten får tilsendt en ferdigstilt plan kan det skape flere utfordringer og det blir mye ekstraarbeid. På intervjuetidspunktet høsten 2015 hadde ikke IKEA tatt kontakt angående reguleringsplanen.

En ulikhet mellom etableringen av de to IKEA'ene i Sverige og i Tromsø er at i sistnevnte sak hadde IKEA fra 2011 gitt tydelig signal i media at Tromsø var det eneste alternativet i Nord-Norge. Situasjonen i Sverige var at politikerne oppfattet det slik at IKEA vurderte flere lokasjoner samtidig. Jeg finner det nærliggende å tro at Tromsø kommune kunne da stilt større krav, men allikevel virker det som om IKEA fikk sitt førstevalg i Tromsø, men da først etter tre år. Hvordan forhandlingene har utspilt seg er vanskelig å si noe om da jeg ikke har snakket med de som var med å ta beslutningene.

Artikkelen fra Sverige slår fast at på grunn av manglende data er det vanskelig å si helt sikkert hvor mye ekstra CO₂-utslipp etableringen i Borlänge og Västerås vil føre til. Men ut fra andre studier kan forskerne slå fast at kjøpesenter som ligger utenfor byen generelt vil generere mere CO₂-utslipp på grunn av lengre og flere bilturer. Nærheten til boligområder og tilgang til kollektivtrafikk viker å ha liten innvirkning på dette (Hrelja, Isaksson & Richardson 2012 s138, 139). I hvor stor grad utslippene vil øke sier artikkelen ingen ting om, men det antas at etableringene vil føre til flere bilturer som ellers ikke villet vært tatt. Det kan antas at for Tromsø vil man kunne se lignende resultater, med flere bilturer som et resultat av IKEA etableringen. Dermed vil en etablering ikke være forenelig med Tromsø kommunes mål om at all økning i persontransport skal dekkes av gange, sykling og bruk av kollektivtransport (Tromsø kommune 2015: 52). Det kan samtidig argumenteres for at med en plasseringen på

Langnes legger man til rette for bruk av andre transportmåter enn bil da Langnes er et kollektivknutepunkt og sentralt lokalisert sammenlignet med andre IKEA-varehus i Norge. Selv om varehuset på Langnes mest sannsynlig vil produsere mer biltrafikk ligger forholdene til rette for at den kan være mindre, sammenlignet med en lokalisering utenfor Tromsø, som ikke har like god kollektivtilgang. Hvor stor forskjell dette vil utgjøre i CO₂-utslipp når det kommer til det store bildet er vanskelig å si. Samtidig må man ta høyde for alle utfordringene et IKEA-varehus vil føre til på Langnes i form av økt trafikk. All bygging og fornying av infrastrukturen vil koste kommunen store summer som kunne vært brukt annerledes. Vil de positive sidene med en etablering veie opp for de negative sidene er et interessant spørsmål.

7 Avslutning

7.1 Innledning

En kommune som Tromsø står overfor vanskelige valg tilknyttet vekst og det å være en attraktiv by som ønsker å legge til rette for et populært handelssenter som IKEA.

Utfordringene oppstår når man samtidig har satt seg ambisiøse klimamål der bærekraftig utvikling skal fremmes, som innebærer et ønske om mindre bilbruk og mer bruk av kollektivtransport. Min problemstilling har vært følgende: *Er utbygging av et IKEA-varehus på Langnes i Tromsø forenelig med kommunens klimamål?* Konklusjonen på spørsmålet er kanskje mindre spennende men de faktorene som fører til en slik situasjon avdekker mange interessante perspektiver. Overordnede planer som ikke er bindende, politikere som er mer opptatt av andre målsettinger, en befolkning som er vant med å leve slik de har gjort, planleggere som har fått mindre innflytelse gjennom blant annet neo-liberalistisk politikk og et diffust bærekraft begrep, er alle faktorer som er med å påvirke at man havner i en slik situasjon.

7.2 Viktige funn

Som studien fra Sverige viser er det meget sannsynlig at et kjøpesenter som IKEA vil føre til flere bilreiser uavhengig av hvor det er lokalisert eller graden av kollektivtilknytning. Dermed vil utbygging av et IKEA-varehus ikke være forenelig med Tromsø kommunes målsetting om at all økning i persontransport skal foretas med gange, sykkel eller kollektivtransport.

Planleggerne som jeg hadde som informanter var også av den oppfatningen at et IKEA-varehus ikke kunne betraktes som bærekraftig utvikling. Dette må også sees i sammenheng med hva som skjer i resten av Tromsø kommune da flere andre beslutninger som tas også vil få negative konsekvenser for bærekraftig utvikling. Planleggeren forventet at biltrafikken i Tromsø ville øke med rundt 10 prosenten de nærmeste årene. Men begge legger til grunn at vi er på rett vei men i sakte fart. Jeg mener de viktigste funnene jeg har gjort viser hvordan man kan havne i en slik situasjon der utbygging av et kjøpesenter strider mot klimamålene som er satt.

7.2.1 Begrepet bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling kan være et begrep som byr på mange utfordringer da dets definisjon kan være noe utydelig. I hvor stor grad kan utviklingen begrenses med tanke på å opprettholde bærekraft, og hvilke av disse skal komme først. Dette er noen av utfordringene

knyttet til begrepet (Lafferty & Langhelle 1995). De nasjonale og lokale planene tar ofte ikke høyde for disse motsetningene og gjør at vi får målsettinger for både et sterkere næringsliv og bærekraftig utvikling, noe som i en sak om utbygging av IKEA-varehus vanskelig oppfyller begge målsettingene. Hvordan bærekraftig utvikling i seg selv defineres kan også skape utfordringer for en miljøvennlig utvikling. En privat næringsdrivende kan ha ulik oppfatning av begrepet sammenlignet med en miljøverner. Det kan argumenteres for viktigheten av et bærekraftig næringsliv. Et bærekraftig næringsliv sørger for sysselsetting av befolkningen og gir økte skatteinntekter til en kommune som vil være viktig for at den skal kunne yte sine tjenester. Som en av informantene mine pekte på lener Tromsø kommune seg mere mot et bærekraftig næringsliv enn bærekraftig miljøvern, som forutsetter vern av ressurser og mindre utslipp av klimagass. Samtidig mener jeg også man må være bevisst på skille mellom det globale og lokale perspektivet, slik som politiker B påpeker. Tiltak som vil være nyttige i et globalt perspektiv kan legge føringer for utviklingen og skape negative konsekvenser på et lokalt nivå. Økt fortetting av bystrukturer vil skape press på rekreasjonsområder som utmark og parker. Trafikk vil også komme tettere på folk som igjen skaper utfordringer med tanke på støy og støv. Men samtidig er dette tiltak som vil bidra til å minske utslipp av CO₂ og andre klimagasser.

7.2.2 Neo-liberalistisk innflytelse på politikk og planlegging

Med neo-liberalismens inntog på 1980-tallet fikk markedsprinsipper stor innflytelse i politikken som igjen påvirket planleggingen. Dårlige økonomiske tider i vesten på 70- og 80-tallet bidro til endringene. Et fritt marked, fri handel og en stat som involverer seg minst mulig, og bruker virkemidler man finner i det private næringsliv som; risikoanalyse, kostnøytteanalyse, fokus på å skape overskudd og belønning etter måloppnåelse var viktige virkemidler neo-liberalismen brakte med seg (Steger & Roy 2010). Sager (2013) viser hvilke konsekvenser dette har for planleggere, som havner i en situasjon der tilrettelegging og samarbeid med private aktører var blitt viktig. I Tromsø ser vi hvordan det er politikerne i posisjon som i hovedsak har stått for forhandlingene angående etablering og lokalisering av IKEA-varehuset. Fagetaten har i liten grad vært involvert i denne saken noe informantene mine mente gjorde at ikke alle perspektiver ble grundig nok gjennomgått.

IKEA bringer også med seg store investeringer og som fører med seg mange arbeidsplasser og bidrar til å skape en mer attraktiv by. Handel og service er blitt viktige næringer for byer etter nedbygging av industri. Det var mange kommuner i Nord-Norge som ønsket seg IKEA-

etableringen og den offentlige debatten dreide seg i stor grad om hvilken kommune som best egnet seg for IKEA, da med tanke på sentralitet ellers i regionen. En slik konkurranse om å sikre seg etableringen gir ofte den private aktøren gode kort i forhandlingene. Til tross for at IKEA etter hvert annonserte at Tromsø var den eneste aktuelle plasseringen av et varehus virker det slik at de fikk sitt førstevalg når det gjelder lokalisering. I utarbeidelse av en reguleringsplan er det ofte de private aktørene som stiller sterkest. Prosessen er lenge lukket, der den private aktøren fastlegger rammene for utbyggingen. Dette vil gjøre det vanskelig å kunne foreta store endringer i reguleringsplanen og medvirkning fra befolkningen begrenses (Falleth, Hanssen og Saglie 2010). Når det kommer til reguleringsplanen for IKEA i Tromsø kan jeg ikke si noe om graden av medvirkning da prosessen ikke er kommet langt nok.

7.2.3 Politikere og planleggeres ulike perspektiver

Som informantene mine og Aarsæther (2012) peker på, har politikere og planleggere ulike forutsetninger som kan gjøre at de prioriterer ulikt. En planlegger er ofte fagutdannet og sitter på meget spesifikk kunnskap om sitt eget felt og de tenker ofte mange tiår framover i tid når de jobber med bærekraftig utvikling. En politiker er folkevalgt for fire år av gangen og har ofte mange ulike felter som han må forholde seg til. Dette er med på å gjøre at mange ikke tenker like langsiktig. Det er ofte de kortsiktige målbar temaene som får oppmerksomheten i en valgkamp, som for eksempel arbeidsplasser, barnehagedekning, skatt også videre. Å føre en bærekraftig politikk kan ofte innebære gjennomføring av restriksjoner som vil bli sett på som noe negativt, for eksempel begrensning av parkering og restriksjoner på bruk av bil. I tillegg er det ofte politikerne som tar avgjørelsene uten at fagetatens innspill blir tatt til følge på tilstrekkelig vis, slik vi ser av etableringen til IKEA i Tromsø. Politikerne har hatt føringer i denne saken og det har vært liten grad av medvirkning fra både fagetaten og opposisjonen som gjør at ikke alle perspektivene blir grundig nok gjennomgått.

I og med at IKEA ikke er bygget ennå vil det bli spennende å følge prosessen videre. Hvilke løsninger kommer til å bli valgt? Vil bilen bli det eneste realistiske alternativet for å kunne komme seg til varehuset eller blir det tilrettelagt for god kollektivdekning som muliggjør alternativ transport, og i så fall er dette et tilbud som vil bli benyttet.

8 Kilder

Bøker/artikler/tidsskrifter

- Aarsæther, Nils. (2012) Ny giv for kommunal planlegging. I Aarsæther, Nils. Falleth, Eva. Nysht, Torill. Kristiansen, Ronny (Red.). *Utfordringer for norsk planlegging*. Cappelen Dam Høyskoleforlaget
- Brinkmann, Svend. & Tanggaard, Lene. (red.) (2012) *Kvalitative metoder: empiri og teoriutvikling*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS
- Bjørk, Stellan. (2000) *IKEA entreprenøren forretningsidéen kulturen*. Oslo: Index Publishing AS
- Falleth, Eva Irene. Hanssen, Gro Sandkjaer. Saglie, Inger Lise. (2010): Challenges to Democracy in Market-Oriented Urban Planning in Norway. I *European Planning Studies*, 18:5, pp. 737-753
- Hrelja, Robert. Isaksson, Karolina & Richardson, Tim. (2012) IKEA and Small City Development in Sweden: Planning Myths, Realities, and Unsustainable Mobilities. I *International Planning Studies*, 17:2 pp. 125-145
- Karlsen, Wilhelm. (2013) Nordnorsk urbanisering og byvekst på 1900-tallet. I *Heimen*, 02/2013 pp. 99-123
- Kleve, Terje. (2011) *Fra gjenreisning til samfunnsplanlegging*. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag
- Lafferty, William M. & Langhelle Oluf (red.). (1995) *Bærekraftig utvikling : om utviklingens mål og bærekraften begrensninger*. Oslo: Ad Notam Gyldendal
- Prosus og idebanken. (1996) *Agenda 21 : en kort innføring*. ISBN: 82-7480-050-8
- Steger, Manfred B. & Roy, Ravi K. (2010) *Neoliberalism: A Very Short Introduction*. Oxford University Press
- Sager, Tore. (2013) *Reviving Critical Planning Theory*. Routledge
- Thagaard, Tove. (2009) *Systematikk og innlevelse*. Bergen: Fagbokforlaget
- Tjelmeland, Halvard. (1996) *Tromsø gjennom 10 000 år. Fra byfolk og bona til Tromsøværing, 1945-1996*. Tromsø: Tromsø Kommune

Tromsø kommune. (1996) *Miljøbyprogram for Tromsø*. Vedtatt 28.07.1996

Tromsø kommune. (2000) *Byrapport for Tromsø Oppsummering og evaluering av miljøbyprosjektet 1993-99*. Vedtatt 28.06.2000

Nettressurser

Agenda 21. (1992) United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992 - AGENDA 21. Hentet 03.05.16 fra <https://sustainabledevelopment.un.org/outcomedocuments/agenda21>

Black, Richard. (2012) Stockholm: Birth of the green generation. *BBC News*. Hentet 03.05.16 fra <http://www.bbc.com/news/science-environment-18315205>

Boudes, Philippe (2014) United Nations Conference on the Human Environment. *Encyclopædia Britannica*. Hentet 03.05.16 fra <http://global.britannica.com/topic/United-Nations-Conference-on-the-Human-Environment>

Buck, Marcus. Saxi, Hans Petter. & Willumsen, Tord. (2015) *En evaluering av den parlamentariske styringsmodellen for Tromsø kommunestyre*. (sammendrag) Hentet 08.05.16 fra <http://www.tromso.kommune.no/evaluering-av-tromsoeparlamentarismen.5693492-110070.html>

IKEA. (2016) Bringing the IKEA Concept worldwide Hentet 04.05.16 fra <http://franchisor.ikea.com/bringing-the-ikea-concept-worldwide/>

Itromsø Leder. (2014) Velkommen til byen. *Itromsø*. Hentet 08.05.16 fra <http://www.itromso.no/meninger/leder/article10432260.ece>

Jarive, Michelle E. (2015) Brundtland Report. *Encyclopædia Britannica*. Hentet 03.05.16 fra <http://global.britannica.com/topic/Brundtland-Report>

Meld.St. 21. (2011-2012) Norsk klimapolitikk. Hentet 04.05.16 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/>

Miljødirektoratet. (2013) Klima i endring – Store utfordringer, et mangfold av løsninger. Hentet 03.05.16 fra <http://www.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/2013/Desember-2013/Klima-i-endring/>

Myreng, Kent-Einar. Zimowski, Anette & Hamran, Trine. (2009) IKEA på vei nordover. *NRK Troms*. Hentet 04.05.16 fra <http://www.nrk.no/troms/ikea--pa-tomtejakt-i-nord-norge-1.6668735>

NIBR. (2015) Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen. Hentet 04.05.16 fra <http://www.hioa.no/About-HiOA/Centre-for-Welfare-and-Labour-Research/NIBR/Publications/Publikasjoner-norsk/Samspill-og-regional-vekstkraft-i-Tromsoereigionen>

Nordlys Leserinnlegg. (2012) En ny næringspolitikk i Tromsø. *Nordlys Hentet*. 08.05.16 fra <http://www.nordlys.no/kronikk/en-ny-naringspolitikk-i-tromso/s/1-79-5921077>

Nordlys Leserinnlegg. (2014) Hvorfor kan vi ikke bare ønske Ikea velkommen uten all sutringen. *Nordlys*. Hentet 08.05.16 fra <http://nordnorskdebatt.no/article/hvorfor-kan-vi-ikke-bare-onske>

PBL. (2008) *Plan- og bygningsloven*. Hentet 04.05.16 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Pedersen, Christer. (2016) Slik blir overgangen fra byråd til formannskapsmodell. *Itromsø*. Hentet 08.05.16 fra <http://www.itromso.no/nyheter/2016/02/23/Slik-blir-overgangen-fra-by%C3%A5d-til-formannskapsmodell-12196352.ece>

Regjeringen. (2011) Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging Hentet 04.05.06 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger/id649923/>

Regjeringen. (2014) Klimaforliket. Hentet 04.05.16 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/klimaforliket/id2076645/>

Regjeringen. (2015) Ny og mer ambisiøs klimapolitikk. Hentet 08.05.16 fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-og-mer-ambisios-klimapolitikk/id2393609/>

SSB tabell: 04861. Arealbruk i tettsteder. Hentet 08.05.16 fra <https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=ArealBefKomm&KortNavnWeb=arealbruk&PLanguage=0&checked=true>

Staten vegvesen. (2010) Beregningsresultater KVVU-Tromsø. Hentet 08.05.16 tilgjengelig som PDF på [www.vegvesen.no/ attachment/186803/binary/364246?fast_title=Beregningsresultater.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/186803/binary/364246?fast_title=Beregningsresultater.pdf)

Stav, Torill Ustad. Mehren, Eskil. & Aira, Kyrill. (2014) IKEA kjøper Tromsø-tomt for 50 millioner. *NRK Troms*. Hentet 08.05.16 fra <http://www.nrk.no/troms/ikea-kjoper-tromso-tomt-for-50-millioner-1.12088013>

Troms Folkeblad Leder. (2011) Et varslet tap. *Troms Folkeblad*. Hente 08.05.16 fra <http://www.folkebladet.no/meninger/leder/article482204.ece>

Tromskortet. (2016) Hovedtrekkene for reisestatistikken i Troms 2015. Hentet 09.05.16 fra <http://www.tromskortet.no/aktuelt/hovedtrekkene-for-reisestatistikken-i-troms-2015-article3105-133.html>

Tromsø kommune. (2008) Tromsø kommune Klima- og energiplan 2008-2018. Hentet 04.05.16 tilgjengelig som PDF fra <http://img8.custompublish.com/getfile.php/834456.1308.bxxwfuwpyt/Klima-%20og%20energiplan%202008-2018%20%28PDF%29,%20540k.pdf?return=www.tromso.kommune.no>

Tromsø kommune. (2015) Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2026. Hentet 04.05.16 fra <http://www.tromso.kommune.no/kommuneplanens-samfunnsdel-2015-2026.5795859-121711.html> Vedlegg nr.2

Tromsø kommune Saksnr. 0380/14. Hentet 04.05.16, tilgjengelig på <http://postliste.tromso.kommune.no/motedag?offmoteid=48690> Se «Fremlegg»

Vår felles framtid. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. Hentet 03.05.16 fra <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>

Østring, Jostein Larsen. & Pedersen, Jørn Normann. (2014) Helt ny vei kan løse IKEA-trafikkaoset. *Nord24*. Hentet 04.05.16 fra <http://www.nord24.no/langnes/tromso-kommune/tromso/helt-ny-vei-kan-lose-ikea-trafikkaoset/s/5-32-8419>

Avisartikler

Fremover 20.01.2010: 4

Itromsø 03.12.2007

Itromsø 26.06.2009: 2

Itromsø 02.12.2009: 4

Itromsø 03.12.2009: 12, 13

Itromsø 18.03.2011: 3

Itromsø 19.03.2011: 2, 3

Itromsø 01.09.2011: 6, 7

Itromsø 09.08.2012: 4

Nordlys 29.01.1993: 21

Nordlys 19.01.2000: 32

Nordlys 30.07.2002: 12

Nordlys 25.09.2003: 1, 8

Nordlys 26.09.2003: 2

Nordlys 19.08.2004: 50

Nordlys 06.09.2004: 44

Nordlys 16.09. 2004: 14

Nordlys 07.09.2005: 6

Nordlys 24.11.2004: 6

Nordlys 12.09.2005: 42

Nordlys 15.09.2005: 46

Nordlys 16.11.2006: 18

Nordlys 09.12.2006: 4

Nordlys 26.06.2007: 4

Nordlys 17.07.2009: 10

Nordlys 29.08.2009: 8

Nordlys 05.09.2011: 59

Nordlys 19.12.2011: 12

Nordlys 25.09.2012: 7

Nordlys 27.09.2012: 18

Nordlys 28.09.2012: 20

Nordlys 11.06.2013: 19

Troms Folkeblad 15.01.2005

9 Vedlegg 1-2

Vedlegg 1 Informasjonsskriv

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

”Etablering av handelssenter i lys av bærekraft og byutvikling”

Bakgrunn og formål

Bærekraftig utvikling er blitt et viktig tema i disse tider men hvordan lar det seg kombinere med en by i vekst. Formålet med studien er å undersøke hvilke utfordringer som oppstår når nye handelssenter skal etableres og hvordan bærekraftig utvikling blir ivarettatt. Studien inngår i arbeidet med min mastgradsoppgave ved UiT Norges Arktiske Universitet.

Jeg ønsker å gjennomføre et intervju med deg fordi jeg finner din kompetanse nyttig.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Deltakelse innebærer et eller flere intervjuer med meg. Spørsmålene vil omhandle etablering av handelssenter med tanke på bærekraftig utvikling og hvilke utfordringer som kan oppstå.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Det er kun jeg som vil ha tilgang til data fra intervjuet. Deltakere av intervjuet skal ikke kunne gjenkjennes i publikasjonen og vil være anonyme. Informasjon oppgitt av intervjuobjektene og som blir brukt i publikasjonen vil kunne bli godkjent av vedkommende.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 20/06/2016.

Frivillig deltakelse

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

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med:

Ola Aronsen
e-post oar004@post.uit.no

Veileder: Halldis Valestrand
e-post halldis.valestrand@uit.no

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Samtykke til deltakelse i studien

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

Jeg samtykker muntlig til å delta i intervju

Jeg samtykker skriftlig til å delta i intervju

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2 Intervjuguide

Intervjuguide

- Kronologien til etablering av IKEA i Tromsø?
 - Hva ble bestemt av det tidligere kommunestyret/formannskapet?
 - Hva ble bestemt av byrådet?

- Hvilke utfordringer skaper en by i vekst?
 - Er det mulig å ha bærekraftig utvikling i en by i vekst?
 - I hvor stor grad vektlegges bærekraft i denne kommunen?
 - Hvordan forholder man seg til tidligere planer?

- Hvilke utfordringer skaper plasseringen av IKEA?
 - Gjøres det konkrete tiltak for å legge til rette for alternativ transport annet en bil?
 - I hvor stor grad kan politikere/planleggere sette krav til private utbyggere?

Formannskapsmodell opp mot byrådsmodell?