



Uit

NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Institutt for samfunnsvitenskap

Drømmen om en ny stamnetthavn i Sør-Varanger kommune

Om forhandlinger, forviklinger og veien mot målet

—

Steinar Henriksen

Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse – Mai 2018



Forord

Denne masteroppgaven markerer at studietiden i samfunnsplanlegging og kulturforståelse ved Universitetet i Tromsø snart er over.

At arbeidet med denne masteroppgaven ble mer komplisert enn jeg hadde forestilt meg er det nok ingen tvil om. Jeg minnes godt en aktør som innledet intervjuet vårt med intet annet spørsmål enn: «Hvordan i all verden bestemte du deg for å skrive om det her? Dette er en svært rotete sak»

Likevel må jeg si at arbeidet med oppgaven har vært utrolig spennende og gitt meg erfaringer som jeg vil ha med meg hele livet. Nordområdene er et kjent og kjært tema for meg, og det har vært givende å få mulighet til å skrive om det som rører seg her.

En stor takk til min veileder Halldis Valestrand som har vært til stor hjelp og støtte under arbeidet med denne oppgaven. Ikke minst en takk for de gode samtalene og tålmodigheten du har hatt.

Takk til alle dere andre som uten vederlag har gitt meg motivasjon, støtte og gode råd i periodene der oppgaveskrivingen har stått på som verst. Min kjære samboer, som har stått for utallige middager de siste månedene. Og mine foreldre som har stått for korrekturlesning.

Jeg vil takke forskningsgruppen Sted, makt og mobilitet for stipend slik at jeg fikk muligheten til å reise rundt å intervju folk.

Og en stor takk til mine informanter.

Karasjok, 15. mai 2018

Steinar Henriksen

Sammendrag

I nordområdepolitikken har satsingen på skipsfart, næringsutvikling og naturressurser stått sentralt. Havet er bindeleddet mellom maritime aktiviteter og samarbeid på tvers av landegrensene. Utviklingen av sjønære havneområder blir viktig i denne sammenhengen. Kirkenes har naturlige forutsetninger med sine isfrie dypvannshavner, og sin nærhet til Russland og Finland. I en konkurranse mellom mange havnebyer står Norge overfor viktige valg i nord. I denne oppgaven fokuserer jeg på planleggingen av ny stamnetthavn i Sør-Varanger kommune.

Opgaven er en casestudie kombinert med dokument -og intervjuanalyse som tar for seg havneutviklingens løp i Sør-Varanger kommune i tidsrommet fra 1998 - 2017.

I kapittel 2 gjør jeg rede for skipsfart, industri og Kirkenes i et historisk perspektiv. I tillegg ser jeg på havneplanleggingens rammer. I kapittel 3 presenteres det teoretiske perspektivet som brukes videre i analysen. I kapittel 4 begrunner jeg mine metodiske valg basert på et kvalitativt forskningsopplegg. I kapittel 5 belyser jeg de planprosesser i Sør-Varanger som har vært gjennomført for å realisere en ny stamnetthavn. I kapittel 6 analyserer jeg mine funn i datainnsamlingen opp mot perspektiver fra teori og litteraturstudiet.

Innhold

1 Introduksjon: Knutepunktshavn i Sør-Varanger.....	1
1.1 Tema og kontekst	2
1.2 Problemstilling.....	3
1.3 Bakgrunn for valg av tema	3
1.4 Lokaliseringsdebatten i Kirkenes.....	4
2 Bakgrunn for sjøtransport, industri og planlegging	7
2.1 Sjøfart i Norge.....	7
2.2 Hva er en stamnetthavn?	7
2.3 Godstransport og havner	9
2.4 Nordområdene i fokus.....	10
2.4.1 Skipsfart i Barentshavet	11
2.4.2 Olje og gass i Nord-Norge.....	13
2.4.3 Infrastruktur og transport	14
2.5 Om Kirkenes	15
2.5.1 Jernmalm, industri og eiendom	16
2.6 Plan-koordinering.....	20
2.6.1 Nasjonal transportplan.....	20
2.6.2 Kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven.....	21
2.4.3 Jf. Plan og bygningsloven (2008).....	22
2.7 Avslutning.....	23
3 Teori og litteraturstudie	25
3.1 Innledning.....	25
3.2 Planlegging og marked	25
3.2.1 Planlegging og agonisme.....	26
3.3 Offentlig og privat planlegging	26
3.3.1 Nettverks-planlegging	28
3.4 Transport, mobilitet og samfunnsplanlegging	29
3.4.1 Maritim transport og distribusjon.....	30
3.4.2 Motilitet.....	31
3.5 Romlig organisering i transportnettverk	32
3.5.1 Terminaler	32
3.5.2 Gateway, hub og korridorer	33

3.5.3	Arktiske sjøruter	34
4	Metodisk tilnærming	39
4.1	Innledning.....	39
4.2	Valg av forskningsmetode	39
4.3	Kvalitativt forskningsopplegg	40
4.4	Utfordringer og refleksjoner under skriveprosessen	41
4.4.1	Forskning i nærområdet	41
4.4.2	Produksjon og representasjon av kunnskap	42
4.5	Casestudie	42
4.6	Dokumentanalyse.....	44
4.6.1	Primær -og sekundærkilder.....	44
4.6.2	Sentrale dokumenter	45
4.7	Intervju.....	46
4.7.1	Utvalg	46
	Liste over informanter:.....	47
4.7.2	Intervjuform	48
4.7.3	Gjennomføring av intervjuene	48
4.7.4	Etikk i forskning	49
5	Havneplanlegging i Sør-Varanger	51
5.1	Innledning	51
5.1.1	Forkortelser og avklaringer	52
5.2	Kirkenes havn	53
5.2.1	Nåværende stamnetterminal i Kirkenes	53
5.2.2	Tidslinje 2005-2013	54
5.3	Nye aktører, nye interesser – Tømmerneset i fokus 2012 –.....	62
5.3.1	Tømmerneset	62
5.3.2	Nasjonal transportplan – Norsk premissleverandør og lokale konsekvenser	64
5.3.3	Norterminal: Gamneset	64
5.3.4	Kirkenesbase AS: Pulkneset.....	66
5.3.6	Behovet for kommunedelplan for Tømmerneset melder seg	71
5.4	Tømmerneset – et omstridt område	77
5.4.1	Høringsrunder i kommunedelplanen for Tømmerneset.....	77
5.4.2	Kulturhistorie på Tømmerneset	78

5.4.3 Konfliktområder i saker om reindrift	79
5.5 Kystverket og Statens vegvesen sine merknader	85
5.5.1 Fra kommunal til statlig planlegging	85
5.6 Konseptvalgutredning og lokaliseringsforslag	86
5.6.1 Havnekonsept Høybukta vest:	87
5.6.2 Havnekonsept Pulkneset:.....	88
5.6.4 Resultat og konklusjon av KVV:.....	90
6 Analyse og diskusjon	93
6.1 Innledning.....	93
6.2 Offentlig og privat samarbeid om havneområder	94
6.3 Interessehevding	97
6.4 Avslutning.....	100
Referanseliste.....	105

1 Introduksjon: Knutepunktshavn i Sør-Varanger

«Jeg tror en stor satsing fremover er å jobbe med logistikk, transport og kommunikasjon. Hvordan vi reiser både i tanker, kunnskap og handlinger, over hav og på jorda. Vi må ha et strategisk perspektiv på hvor vi har våre dypvannshavner. Alle havner jeg kommer til langs norskekysten ønsker å være dypvannshavn og sentral havn, men vi må velge som nasjon og fellesskap hvor vi satser med å ha det vi kaller hub.»

- Jonas Gahr Støre, under frokostseminar ved UiT (Nordområdepolitikk i ti år – Hva nå? 2015).

Norge ligger langstrakt på den nordlige halvkule. I et land med en av verdens lengste kystlinje, med åpenhet til Nord-Atlanteren; Nordsjøen, Norskehavet, og Barentshavet i nord-øst, har skipsfart utviklet seg til å bli en grunnpilar i nasjonale og internasjonale handelsnettverk for import og eksport, innen olje og gass, sjømat og maritime næringer.

En forutsetning for en velfungerende skipsfart er en god infrastruktur på land og vann. Overgangspunktene mellom land og vann, havnen våre, er begynnelsen og enden på transporten til sjøs og er således de aller viktigste og mest livgivende punktene i infrastrukturen.

Havneaktiviteten har vært og vil i fremtiden fortsette å være grunnlaget for vekst og utvikling. Derfor er det, som Gahr Støre nevner i det innledende sitatet, rift om hvor vi skal plassere de sentrale havnene.

Sør-Varanger kommune ligger hendig plassert i Nordområdene og i grensen mellom Norge og Russland, og har med bakgrunn i sin beliggenhet og arealmessige kapasitet vært i søkelyset som en potensiell plassering for en ny stamnetthavn.

En slik havn kan gjøre Høybukta og Kirkenes til et sentralt knutepunkt i nord. En viktig forutsetning for å plassere en slik havn i Sør-Varanger er å finne riktig lokalisering for den nye infrastrukturen. I en kamp mellom mengder av interessenter som industriaktører, forsvaret, reindriftutøvere, turisme og grunneiere har dette vist seg å være alt annet enn

en enkel oppgave. Jeg har fulgt prosessen mot endelig lokaliseringsløsning for ny stamnetthavn i Sør-Varanger, og vil i denne oppgaven beskrive hvordan utviklingen i havnesaken har gått fra å være en mindre strategisk målsetning for kommunen til å bli et prosjekt av internasjonal betydning.

1.1 Tema og kontekst

Kirkenes er en by som på mange måter illustrerer hvordan verden i dag globaliseres og integreres, og ikke minst hvilken betydning geografi har for lokale utviklingsprosesser. Den velkjente gruvevirksomheten ved Bjørnevatn i Sør-Varanger har gjennom sin historie erfart at konjunktursvingningene på råstoffmarkedet har ført med seg store konsekvenser for hjørnesteinsbedriften og de nære arbeidsplassene i kommunen.

I likhet med de stadig skiftende politiske spenningene mellom vesten og Russland har Kirkenes også opplevd hvordan det er å grense til det arealmessige største landet i verden under flyktningkrisen, da det i 2015 kom over 5500 syriske flykninger over grensen fra Russland til Norge (Vaage og Voll 2017). Kirkenes har samtidig flere lokale industriaktører som i dag driver direkte handelsvirksomhet med Russland, og mye av denne samhandlingen, så vel som aktivitetene med resten av Norge, skjer via havnefronten. Tanken om å utvide og planlegge for nye og større havne- og industriområder har slikt sett eksistert lenge i Sør-Varanger.

Bakgrunnen for denne oppgaven handler om utviklingen av en ny stamnetthavn i Sør-Varanger kommune. Konkret er det tre spørsmål jeg ønsker å undersøke. Det første er selve planleggingen av havneterminalen og hvordan disse planene har utviklet seg over tid. Det andre spørsmålet undersøker hvilke aktører som har interesser eller som blir berørt av planene på noen måter. Det tredje spørsmålet jeg vil stille er hvorfor akkurat Sør-Varanger er et gunstig sted for plassering av en ny storhavn.

1.2 Problemstilling

Denne masteroppgaven skal ta stilling til følgende problemstillinger:

1. Hvordan har planene om stamnetthavn i Sør-Varanger kommune vokst frem og hvilke vurderinger har blitt gjort underveis i planprosessen?

Mitt mål her er å beskrive hvordan den potensielle havneutbyggingen har vokst frem rent planmessig. En mer underliggende tanke er om hvorvidt planleggere kan lære noe om større infrastrukturmessige investeringer ved å studere hvordan Sør-Varanger har gått frem for å utvikle nye havneområder?

2. Hvilke lokale aktører har interesser eller blir berørt av de foreliggende havneplanene i Sør-Varanger?

Mitt mål er å kartlegge hvilke næringsaktører som kan dra nytte av at nye havneområder med tilhørende infrastruktur som blir bygget ut i Sør-Varanger kommune. Her spør jeg også om planprosessen har vært med å avdekke potensielle konflikter i forbindelse med arealdisponeringen der den eventuelle havneutbyggingen skal finne sted.

3. Hva gjør Sør-Varanger til et attraktivt sted for knutepunktshavn i nordområdene?

Til sist ønsker jeg å spørre det innledende spørsmålet om hvorfor Sør-Varanger og nordområdene kan være et riktig satsingsområde for utviklingen av en knutepunktshavn. Dette spørsmålet henger sammen med de første spørsmålene, men handler mer om hvilket sted og kontekst planleggingen finner sted i. Svaret på dette spørsmålet skal komme som en konsekvens av spørsmål 1 og 2, og fra materialet som blir presentert i denne oppgaven.

1.3 Bakgrunn for valg av tema

Jeg er selv født og oppvokst i Finnmark og har sterk tilknytning til Nord-Norge, og det var dette som var utslagsgivende for min interesse innenfor den fremtidige utviklingen som skjer i nordområdene. Kirkenes har alltid vært et sentralt knutepunkt i Øst-Finnmark hvor jeg er vokst opp. Dessuten anser jeg Arktis og Barentsregionen som et samlingspunkt der mange spennende prosesser og aktiviteter møtes, både i nasjonal og internasjonal

forstand. Men hva skjer egentlig når planleggingen og stedsutviklingen skal komme disse prosessene i møte?

Jeg startet på studiet i geografi ved Universitetet i Bergen i 2012. Studietiden i Bergen ga meg mange innholdsrike erfaringer og nye perspektiver på problemstillinger knyttet til klima- og miljø, stedsutvikling og næringsutvikling. Feltkursene gjennom det vidstrakte Vestlandet huskes som spesielt lærerik når det kom til å se sammenhengen mellom teori og virkelighet. Allerede da fikk jeg en sterk interesse for tematikk som handlet om planlegging og stedsutvikling, og det var med stor entusiasme da jeg noen år senere reiste nordover for å begynne masterstudiet i samfunnsplanlegging og kulturforståelse ved Universitetet i Tromsø. Det var denne overnevnte tematikken jeg hadde som ønske å skrive om da jeg startet arbeidet med å finne et passende tema og case til masteroppgaven. Jeg kom over en artikkel skrevet av NRK. I artikkelen¹ ble det beskrevet og listet opp flere satsingsområder og utviklingsprosjekter i Kirkenes. Av disse var det spesielt satsingen på ny hovedhavn, transport og logistikk noe jeg fattet interesse for.

Det fikk meg til å stille spørsmål om hvilken betydning transport- og havneinfrastruktur har for planleggere, og hvordan denne infrastrukturen kan kobles opp mot de utfordringene som vi står ovenfor i nord og i Arktis. Denne oppgaven er på mange måter mitt forsøk på å finne svar på dette.

1.4 Lokaliseringsdebatten i Kirkenes

Som nevnt innledningsvis, har det vært vurdert å bygge ut større havneområder i Kirkenes i lang tid – helt siden slutten av 1990-tallet. Gjennom de ti siste årene har imidlertid planene blitt et mer sentralt tema i arealplanleggingen i kommunen som følge av en rekke forhold, noen av disse er prospektet om en potensiell oljeutbygging i nord, næringsaktiviteten med Russland, spørsmål om kapasitet, så vel som åpningen av nordøst-passasjen.

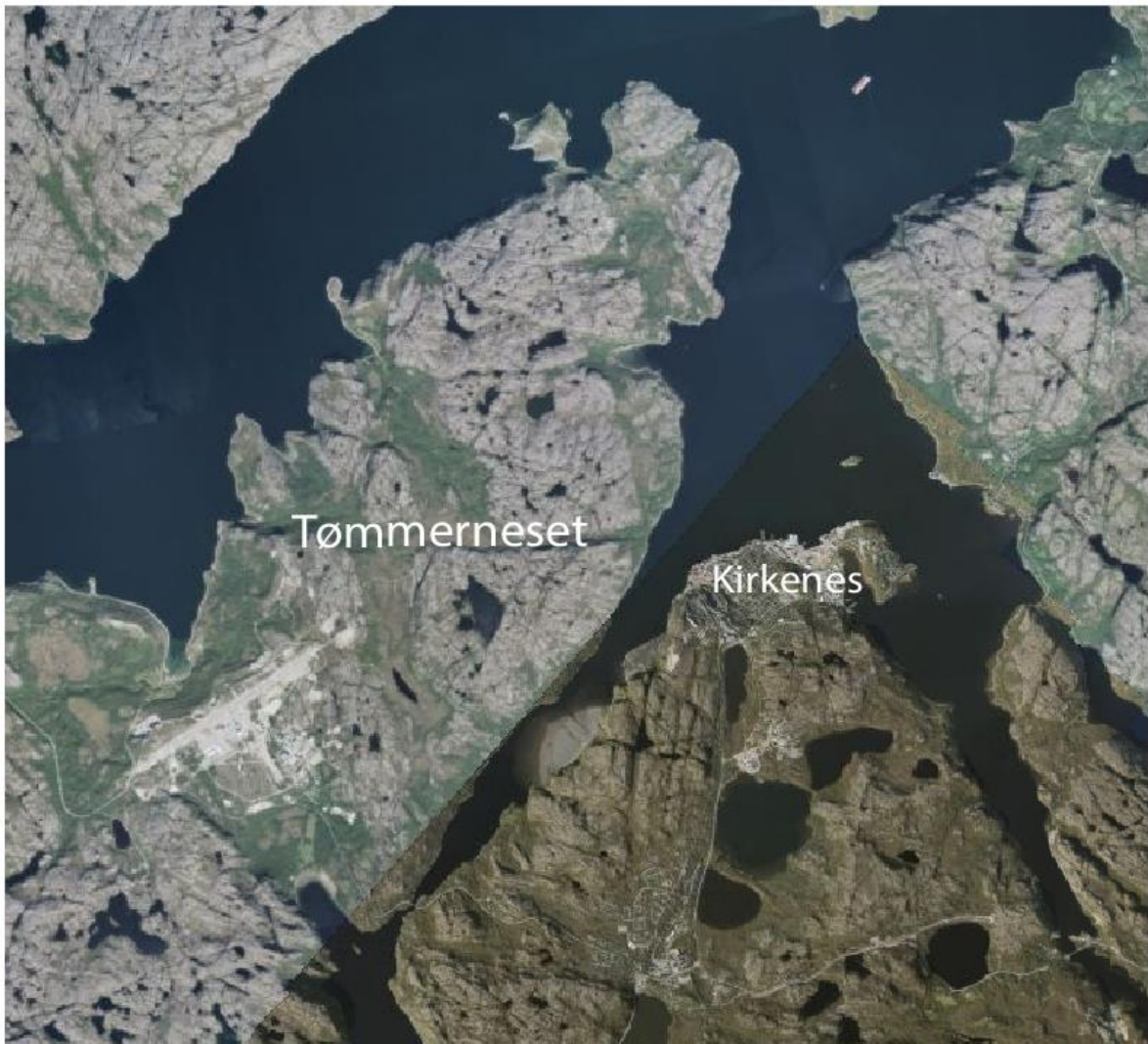
¹ Artikkelen gir en samlet oversikt over nyere utbyggingsprosjekt i Kirkenes som omfatter nytt sykehus, ny E105 fra Hesseng til Storskog, ny grensestasjon, ny storhavn og industriprosjekt. <https://www.nrk.no/finnmark/det-skal-investeres-for-ti-milliarder-kroner-i-kirkenes-1.12563487> (21.09.2015)

Problemstillingene tar utgangspunkt i perioden da planene utviklet seg til å bli et initiativ der kommunen skulle bygge ut en ny stamnetthavn. I starten av denne perioden var havneterminalen vurdert til å bli plassert i nærheten av Kirkenes sentrum. Veien mot en fastsatt plan og lokalisering for stamnetthavnen har imidlertid vært komplisert og preget av stor debatt lokalt. Diskusjonen har i stor grad handlet om hvor havneterminalen skal ligge. Her har ulike aktører hatt sine foretrukne steder og interesser, og mens Sør-Varanger kommune har forsøkt å holde tritt med næringslivet har de samtidig hatt flere hensyn å ta stilling til.

I 2013 kulminerte dette til en større koordinering der Sør-Varanger kommunestyre og administrasjon innledet til en kommunedelplanprosess for Tømmerneset, en halvøy vest for Kirkenes. Under denne prosessen ble aktørenes interesser og potensielle konflikter avdekket og utredet. Like viktig i denne prosessen ble det fattet et vedtak om plassering av stamnetthavnen på østsiden av Tømmerneset – en avgjørelse ikke alle parter var like fornøyd med. Dette ble kun et midlertidig vedtak, vel og merke.

Om ikke havneplanene til nå hadde vært vanskelig nok, i manøvreringen mellom hensyn til næringsliv, reindrift og forsvar, skulle situasjonen kompliseres ytterligere da transportetatene Statens vegvesen og Kystverket to år senere kom med sin anbefaling om å plassere den nye stamnetthavnen på vestsiden av Tømmerneset.

Debattene lot seg ei stoppe og argumentene sto i øst og vest; rapporter og mulighetsstudier kom på løpende bånd. I 2017 ble en endelig avgjørelse tatt i saken om stamnetthavnen. Veien hit vil bli beskrevet i kapittel 5.



Figur 1: Ortofoto over Kirkenes-området og halvøya Tømmernes hvor det har foregått planer om havneutbygging. Hentet fra norgeskart.no.

2 Bakgrunn for sjøtransport, industri og planlegging

2.1 Sjøfart i Norge

Skipsbygging og skipsfart er en av Norges eldste former for næringsvirksomhet. Frem til slutten av 19. århundret har dette vært en aktivitet som har bygget seg opp gjennom en kombinasjon av lokale behov og ressurser. Båtbygging var en viktig ferdighet for å kunne utnytte de rike fiskeressursene som havet byr på. I tillegg var skipsfart et middel for fremkommelighet i et landskap med lang kystlinje og mange fjordskårne strøk (Jakobsen & Espelien 2011).

Norge er i dag fortsatt en sjøfartsnasjon, men fortrinnet er ikke lenger bare knyttet til naturressurser. Norge har også en bred kompetanse i det maritime miljøet, og samtidig flere konkurransedyktige bedrifter i de ulike retningene innen sjøfart. Skipsbygging i nyere tid er en global bransje som primært har vært dominert av koreanske, japanske og kinesiske verft. For noen tiår siden var imidlertid Sverige, Tyskland og Norge blant de største skipsbyggingsnasjonene i verden. På bakgrunn av dette har maritim virksomhet hatt stor betydning for verdiskapning, bosetting og sysselsetting, spesielt i distriktene (Nærings- og fiskeridepartementet 2015).

2.2 Hva er en stamnetthavn?

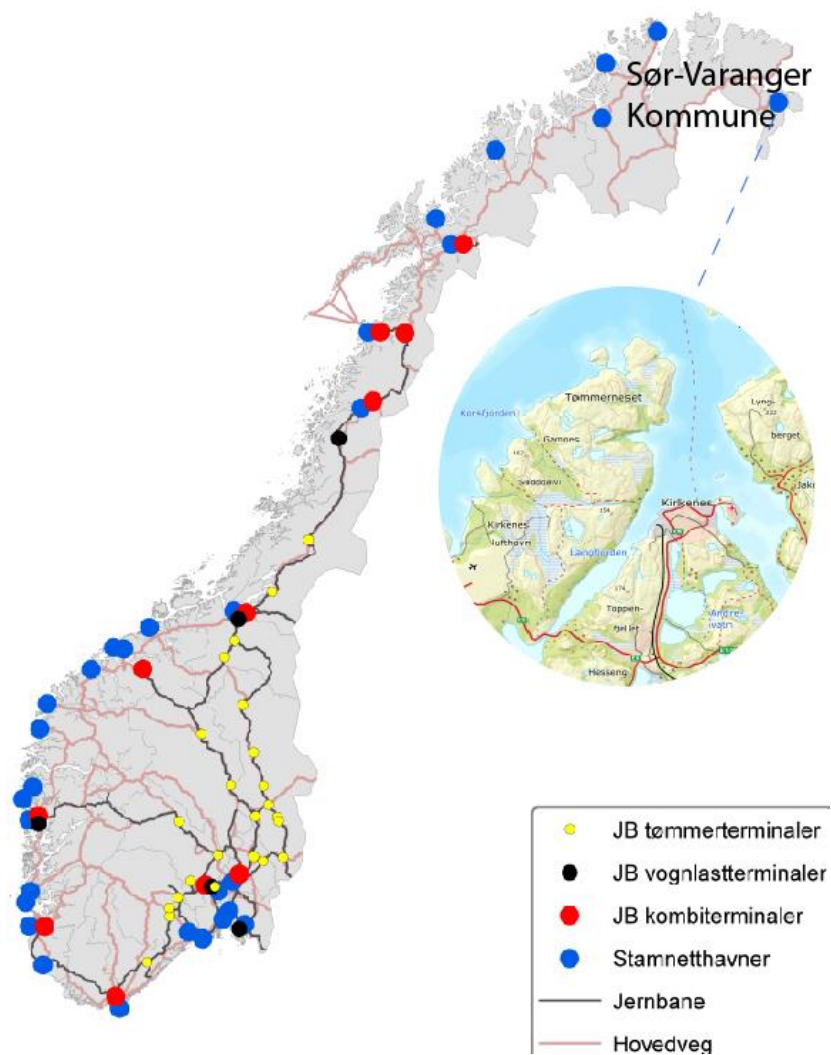
Stamnetthavner i Norge er et nettverk av flere havner som inngår i det nasjonale maritime stamnettet. Det at noen havner har status som stamnetthavn betyr at de er av vesentlig betydning for det nasjonale transportsystemet (Meld. St.33 2016-2017:198).

Begrepsmessig skilles det gjerne mellom stamnetterminal og stamnetthavn. En stamnetterminal har rettslig forankring i farledsforskriften, der stamnettstatus er knyttet til terminaler og ikke til havnen som en organisatorisk enhet.

Stamnetthavn blir derimot utpekt gjennom stortingsmelding (Kystverket sak 042/15). Kriteriene for å bli utpekt som Stamnetthavn knytter seg til omfanget av virksomheten i

havna og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder godsvolum, organisering og samarbeid med andre havner (Solvoll et al 2013).

I Nasjonal transportplan (NTP) har Regjeringen definert 32 stamnetthavner, hvor én eller flere terminaler er tilknyttet stamnett. Stamnetthavnene har hvert år varer som fraktes til og fra utlandet, og i de norske havnene blir det lastet og losset mer gods som skal til eller fra utlandet enn gods som skal andre steder i Norge (Meld. St.33 2016-2017).



(Figur 2: Kart over den offentlige havnestrukturen i Norge. Hentet og redigert fra Nasjonal transportplan 2018-2029)

Havnene som inngår i stamnett har viktige krav til både innseiling og veitilknytning; farledene skal være sikre og effektive, og ha gode tilknytningsveier til det øvrige transportnettverket på land. Staten har flere virkemidler og styringsgrunnlag som skal

sikre at disse kravene blir innfridd, for eksempel gjennom forvaltningsområdet til transportetatene Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, og Avinor (Samferdselsdepartementet 2018).

Nasjonal transportplan (Meld. St. 33 2016-2017) legger opp til å bruke stamnetthavnregimet i større grad som et prioriteringsverktøy for farleds- og veiprosjekter. Muligheten for å utbedre veitilknytningen fra havn til riksvei blir ansett som en viktig fremgangsmåte for å kunne øke havnenes betydning som godsknutepunkt. Kystverket har myndighet etter havne- og farvannsloven, og er en medvirkende aktør i kyst- og havnerelaterte planarbeid. (Kystverket 2017). Stamnetthavnene skal sørge for at godsoverføringene skjer effektivt fra vei til sjø. Derfor er det viktig å ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, slik at farled, havn og veg ses i sammenheng. Havnene må like fullt kunne følge den teknologiske utviklingen som skjer i den maritime industrien, og ha kapasitet til å kunne ta imot fremtidens store skip.

I Kystverkets stamnettutredning fra 2006 gjøres det rede for kriteriene som er brukt for å peke ut stamnetthavnene i planforslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019:

- Havner som inngår som en del av et helhetlig stamnett.
- Havner med tilknytning til stamnett, veg eller bane.
- Havner som inngår i transportkorridorene i inneværende Nasjonal transportplan.
- Farlig og/eller forurensende last.
- Skipsbevegelser og godsstrømmer.
- Antall anløp godsmengder og antall passasjerer.
- Knutepunkter som skal inngå i en langsiktig transportstrategi.
- Strategisk viktige havner (nasjonalhavner) og mulighet for å kunne oppnå full stamledsstandard.

2.3 Godstransport og havner

Godstransportssystemet utgjør et viktig bindeledd i verdikjedene. På grunn av at verden blir mer globalisert og spesialisert er det blitt mulig i større grad enn før for mindre land å inngå i større internasjonale produksjonsnettverk. I følge godsanalysen til Nasjonal

transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33 2016-2017) transporteres hovedmengden av volumet i Norge av såkalte lavverdivarer (råvarer) over lengre avstander til sjøs.

Stamnetthavnene håndterte i 2012 86% av det samlede containervolumet til alle havnene og omtrent 70% av stykkgodsvolumet².

For den nasjonale godstransporten er det viktig med gode sjø- og landverts tilknytning til stamnetthavnene, og ved mange havner jobbes det spesielt med å tilrettelegge for nærings- og industriklynger. I følge godsanalysen (2015) utgjør gods- og skipshåndteringen i havneterminaler i seg selv liten merverdi for en kommune fordi volumet ofte ikke er høyt nok til å betjene kostnadene for driften. Noen havner har derfor satset på eiendomsutvikling og samspill med næringsliv og sjøtransport, mens andre havner forsøker å inngå aktivt inn i relasjonene mellom transportkjøperen og rederiene med hensikt i å være en aktiv deltaker i logistikkjeder. I Godsanalysen til NTP sies det også at regjeringen legger opp til en desentralisert havnestruktur, det vil si at havnene skal forankres i et lokalt/regionalt eierskap. Etablering av jernbane- og havneterminaler, spesielt i de bynære områdene møter i mange tilfeller større arealkonflikter og begrensninger.

2.4 Nordområdene i fokus

Gjennom økt globalisering, liberalisering, og påfølgende handelsavtaler som EØS, har Norge over tid blitt en handelsnasjon som bidrar betydningsfullt til Europas industri og energibehov.

Erfaringer fra tidligere år har fortalt oss at oppmerksomheten og interessen om den nordlige landsdelen har vært stor. Åpningen av Snøhvitfeltet ved Hammerfest i 2007 markerte at Finnmark hadde inntatt en posisjon som bidragsyter i den norske oljeøkonomien (Statoil 2018).

² Stykkgod er gjerne last som fraktes av stykkgodsskip i enheter som kan håndteres av kran eller kjøretøyer, og står ofte i motsetning til gods og varer som fraktes i containere eller i bulk. Bulklast er last som fraktes uemballert: kull, korn, malm og olje. Det skilles gjerne mellom våt -og tørrbulk. Tankskip frakter for eksempel flytende bulklast. (www.rederi.no 03.04.18)

Delelinjeavtalen mellom Norge og Russland i 2010 var avslutningen på en omstridt problemstilling som gjaldt grensebestemmelsen for den norske og russiske siden av Barentshavet. En lenge omdiskutert territoriell grense mellom kyststatene Norge og Russland var blitt avklart, noe som førte til at Barentshavet sørøst utenfor Øst-Finnmark ble en del av norsk sokkel (Regjeringen 2016).

Regjeringen satte allerede i 2014 i gang tiltak som rettet seg mot kunnskapsinnhenting og kartlegging av havbunnen i Barentshavet. I 2016 ble det fattet vedtak om å gi utvinningstillatelser til tre områder i Barentshavet sørøst, som ble åpnet av Stortinget i 2013 under den 23. konsesjonsrunde.

Mens år tidligere sto kampen mot oljeboring i Lofoten og Vesterålen som den store miljøkampen i Nord-Norge, foregikk rettsaken mellom Greenpeace og Natur og Ungdom mot staten for angivelig brudd på grunnloven §112 skjedde i 2017. Dette var nok et eksempel på hvordan områdene i nord er gjenstand for samfunnsendringer, interessekonflikter og økende etterspørsel etter nordnorske naturressurser.

Samtidig ser vi at Arktis er i sterk endring. Temperaturen øker mer i Arktis enn i resten av verden, og havisen smelter som følge av de globale klimaendringene (Miljøstatus.no 2017). For kystnasjonene rundt polhavet skaper dette både utfordringer og muligheter. Nye handelsnettverk dannes, og sjøkorridorer åpner seg mot øst. I denne situasjonen er det viktig å posisjonere seg som en attraktiv lokalitet.

2.4.1 Skipsfart i Barentshavet

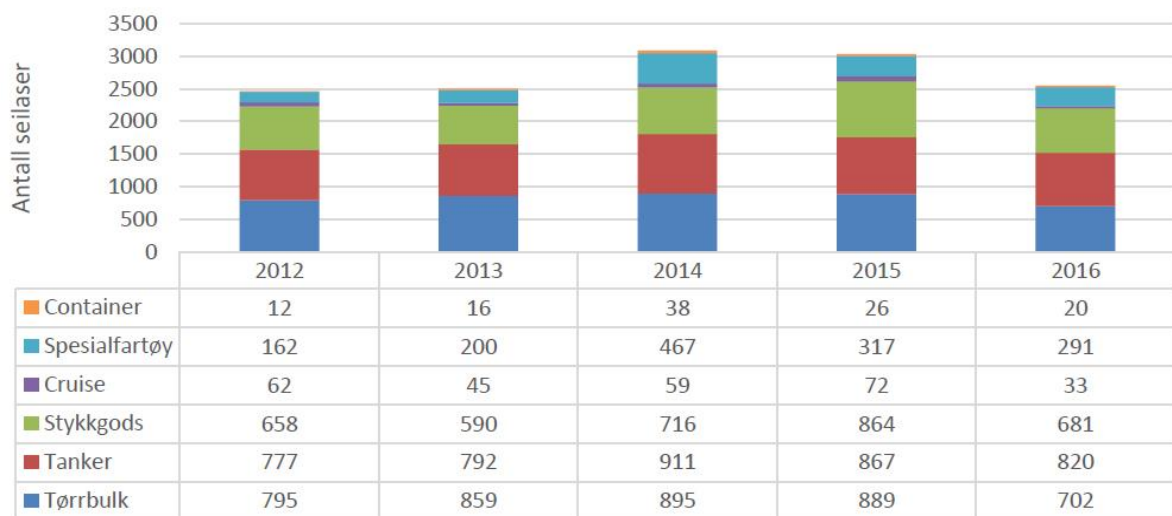
Norge har lange tradisjoner for skipsfart også i nordområdene, og den maritime næringen har en omfattende kompetanse på særskilte forhold og utfordringer som råder i Arktis (Nærings- og fiskeridepartementet 2015).

I 2005 opplevde Finnmark en reduksjon i andelen av total eksport. Hovedårsaken til dette var nedleggningen av gruvedriften i Sør-Varanger (Hovi m.fl 2008). I de siste årene har den maritime transporten har imidlertid hatt en betydelig vekst. Kystverket registrerte fra 2012 til 2015 en økning på 35% av fartøysbevegelser gjennom norsk og internasjonalt farvann mellom Tromsø og Nordvest-Russland (Akvaplan-niva 2016).

Antall fartøy gikk fra 3400 til 4600. Ut fra disse tallene skjedde 1073 (23%) av bevegelsene innenfor territorialfarvannet mellom norske havner, mens de øvrige bevegelsene skjedde som transitt gjennom Barentshavet til og fra Russland, og gjennom internasjonalt farvann. Denne trafikken omfatter container, spesialfartøy, cruise, stykk gods, tanker og tørrbulk. For de nordlige russiske havnene har det vært en økning fra 30 til 32 millioner tonn gods i samme periode (Kirkenes næringshage m.fl 2018).

Den internasjonale godstrafikken gjennom Barentshavet domineres i stor grad av tørrbulk og eksport av petroleum fra russiske havner. Når det gjelder tørrbulk er en stor mengde av denne kull fra Arkhangelsk, Kandalaksja og Murmansk som har passert gjennom Russland helt fra Kemerovo-regionen (Kirkenes næringshage et. al 2018).

Internasjonal trafikk gjennom Barentshavet 2012 - 2016
Fordelt på hovedgrupper



(Internasjonal trafikk gjennom Barentshavet 2012 – 2016. Hentet fra En arktisk jernbanevisjon Rovaniemi – Kirkenes³)

Det forventes en betraktelig økning i eksport av naturressurser fra de nordlige russiske havnene når de nye olje- og gassfeltene i Petsjorahavet oppnår full produksjon. Full produksjon er forventet å skje innen 2030. Samtidig er Yamal LNG på Jamalhalvøya i Nord-Russland under utvikling med omfattende infrastruktur.

³ En arktisk jernbanevisjon Rovaniemi – Kirkenes er en rapport som er laget av Kirkenes næringshage, Sør-Varanger utvikling og Finnmark Fylkeskommune.

2.4.2 Olje og gass i Nord-Norge

Rambøll (2008) skriver at om lag 5% av verdens *kjente* oljeressurser og 25% av gassressursene befinner seg i Arktis. 90% prosent av disse ligger igjen på Russisk side. Samtidig antas det at 25% av verdens uoppdagede ressurser ligger i Arktis.

I følge Agenda Nord-Norge (2016) har petroleumsnæringen de siste årene vært i stor vekst. Særlig er aktiviteten høy i Hammerfest, Harstad, Helgeland og Bodø. Nord-Norges leverandørindustri hadde i 2014 en sysselsetting på om lag 8800 personer, hvor 2800 av disse jobbet direkte med leveranser til sokkelen, og 1350 jobber i oljeselskapene (Agenda Nord-Norge 2014).

Dersom utviklingen på norsk sokkel fortsetter, er fremtidsutsiktene at olje- og gassproduksjonen i Barentshavet og nord i Norskehavet samlet sett blir større enn i Nordsjøen. Dette vil også føre til effekter på land. I Finnmark kan dette bety opp til 7000 arbeidsplasser knyttet til industrien, dersom forutsetningene og modellberegningene som oljedirektoratet opererer med ikke avviker signifikant.

Hammerfest har som sagt tidlig vært involvert i utviklingen på norsk sokkel. Kommunen er imidlertid ikke den eneste i Finnmark som er knyttet til leverandørnettverket. Industriaktørene i Sør-Varanger er involvert i olje og gass både på norsk og russisk side. Fra Kirkenes har Kimek offshore AS deltatt som serviceselskap i mange av de største olje- og gassprosjektene i Norge, blant annet Melkøya, Ormen lange, H6 og Skarv. (Kimek 2018)

Mens Norterminal AS tidligere har drevet, en noe omstridt ⁴, omlasting av russisk olje fra skip til skip i Bøkfjorden med det russiske selskapet Lukoil. Dette er noe av bakgrunnen for de havneprosjektene som i dag foregår i privat regi, som blir beskrevet nærmere i kapittel 5.

⁴ Bøkfjorden er klassifisert som Nasjonal laksefjord (Miljødirektoratet 2018). Norterminal hadde i 2016 tillatelse om å laste om å laste om 14 millioner tonn olje hvert år, men 11 millioner av disse måtte etter hvert skje via lagringskip fortøyd til land. Dette ble for dyrt for det russiske selskapet Lukoil, som etter hvert flyttet omlastningen til Murmanskfjorden (NRK 2016).

2.4.3 Infrastruktur og transport

I regjeringens nordområdestrategi (2017) er forholdet mellom geopolitikk og samfunnsutvikling et sentralt tema. På innenriksområdet er det en målsetning om å styrke satsingen på næringsutvikling, forskning, infrastruktur og sikkerhetsberedskap.

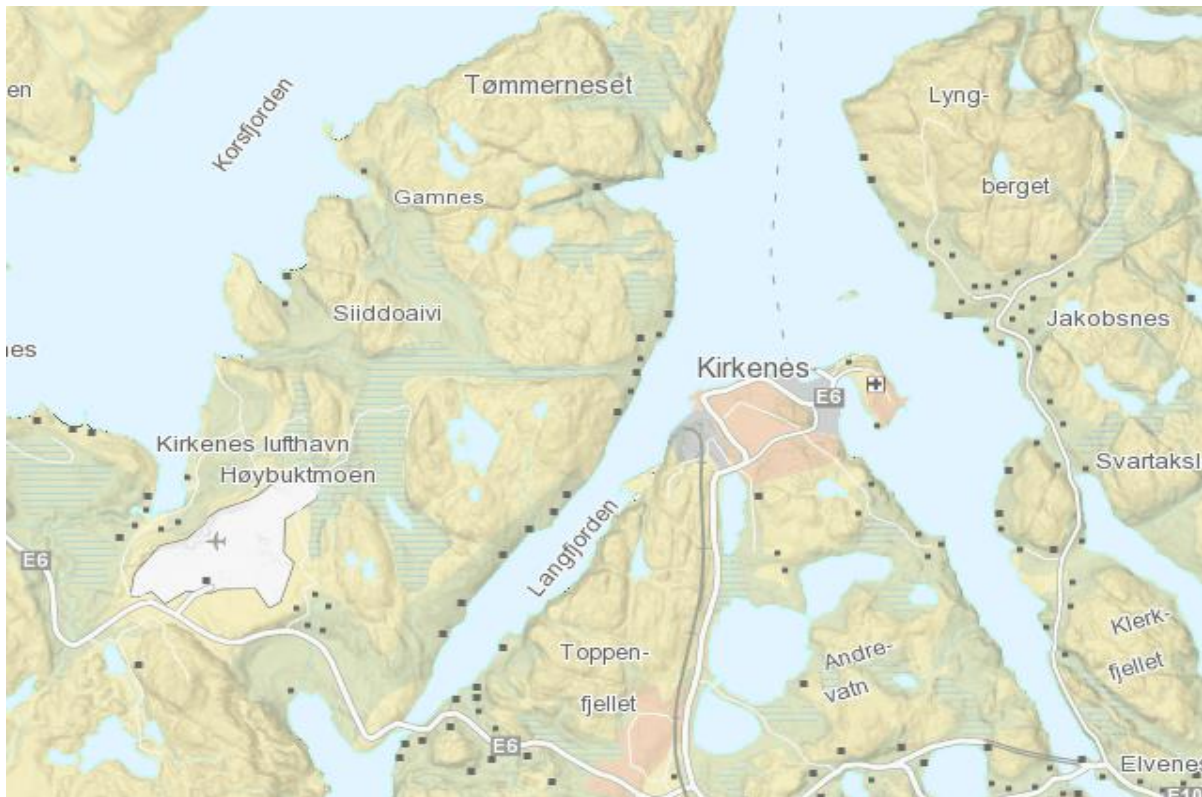
Det maritime området er, som vi har sett, en sentral næring for Nord-Norge, hvor kunnskapen for denne delen av Nordområdene danner et godt fundament for kommende eksport og ekspertise innen transport. Samtidig som sjøfarten i Nord-Norge er med på å bygge opp de viktige næringsaktivitetene i Norge, er det også en sikkerhetspolitisk dimensjon som forutsetter en tilstedeværelse i disse områdene. Her spiller infrastrukturen en nøkkelrolle. Nordområdestrategien satser på at både ubåter, maritime patruljebåter og luftvernssystemer vil bli styrket. Regjeringens satsing i nord underbygges ytterligere ved etableringen av en flybase på Evenes.

For å kunne opprettholde et godt samarbeid i nord og forpliktelser overfor allianser har transportetatene også en viktig funksjon, som fremheves i Nasjonal transportplan. Målet er å opprettholde et pålitelig transportnettverk og grensekryssende forbindelser (Meld. St.33 2016-2017). De grensekryssende forbindelsene ser vi foreligger i stor grad for fartøysbevegelsene i Barentshavet – spesielt trafikken opp mot Russland. Stamnetthavnene på sin side blir et ledd i infrastrukturen som støtter opp under denne aktiviteten langs kysten, og like viktig er veisystemets funksjon i å knytte sammen steder og havner. Forholdet mellom sjø, luft og land er spesielt viktig i en landsdel med store avstander og uten særlige jernbaneforbindelser.

Frem mot 2030 er det forventet at verdens etterspørsel etter fisk vil øke kraftig, og i Nord-Norge ligger noen av verdens mest produktive havområder. En stor vekst i havbruksnæringen vil kreve logistikk-løsninger og infrastruktur som også fiskenæringen kan disponere (Agenda Nord-Norge 2014).

De nasjonale satsingsområdene innen sjøfart og infrastruktur strekker seg med andre ord over flere felt: ressursutnyttelse, næringsutvikling, transportutvikling og geopolitikk. Havnestrategien legger opp til en desentralisert havnestruktur, og forsøker å få havnene til å samarbeide med næringslivet. Mens et viktig mål i stamnetthavnregimet er at knutepunktene plasseres på strategiske områder. I skjæringspunktet mellom disse strategiene og aktivitetene ligger en nordlig by som er vanskelig å unngå.

2.5 Om Kirkenes



Figur 3: Kart over Kirkenes og omegn, hentet fra www.norgeskart.no

Kirkenes er en by i sentrum av Sør-Varanger kommune og ligger i Øst-Finnmark. Sør-Varanger består i tillegg av flere tettsteder som Hesseng, Bjørnevåtn og Sandnes. Kommunen grenser til Nesseby kommune i vest, Russland i øst og Finland i sørvest (Sør-Varanger & NSB 2017). Kirkenes har i overkant av 3500 innbyggere og kommunen som helhet har om lag 10 152.

Etter at Kirkeneserklæringen ble undertegnet i har Kirkenes lokalt blitt betraktet som Barentsregionens sentrum, som strekker seg over de nordlige områdene av Russland, Finland, Sverige og Norge (Viken & Nyseth 2009).

Det gode naboskapet til Russland er godt merkbart i Kirkenes. Rundt 10% av innbyggerne er av russisk avstamning. Handelen som foregår på grensen er et viktig økonomisk bidrag til den aktiviteten som gir næring til Sør-Varanger kommune. Det er også synliggjort i nasjonale planer og strategier i nord.

2.5.1 Jernmalm, industri og eiendom

For å forstå litt av historien, kulturen, og dynamikken som utspiller seg i Kirkenes i forbindelse med industri og havneaktivitet, vil gruvehistorien være et naturlig utgangspunkt å starte med.

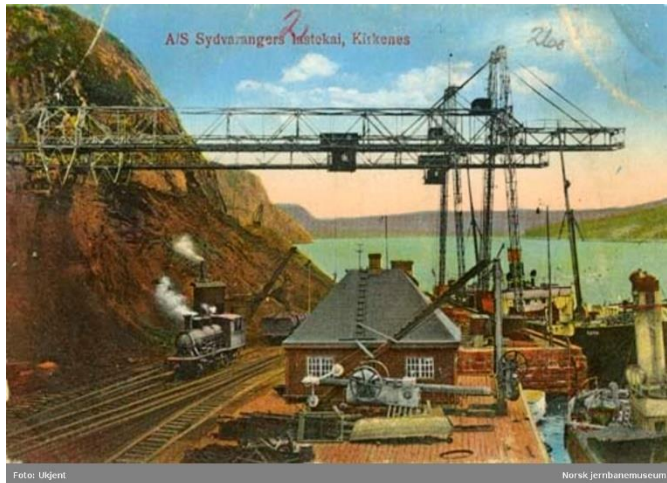
Historisk sett har Sør-Varanger vært kjent som den eneste industrikommunen i Finnmark (Rambøll 2008). En årsak til hvorfor begynner i stor grad med geologien i Norge. Sør-Varanger har en oppbygning og fordeling av bergarter som skiller seg fra store deler av Finnmark, og er mer lik den berggrunnen som forekommer i Nord-Sverige og Nord-Finland. Her finnes Norges eldste grunnfjell. Grunnfjellet består av arkeiske gneiser som er over 2.5 milliarder år gamle. Midt inne i gneishavet forekommer det en type omdannede sedimentære bergarter som er spesielt fremtredende i området ved Bjørnevatn. Bergarten er en båndet gneis som består av centimetertykke kvarts- og magnetittrike lag i veksling, og blir i mange sammenhenger omtalt som båndete jernmalmer (Fossen 2008).

I de første 90 årene var Kirkenes delvis bygget opp og dominert av en gruveindustri som baserte seg på utvinning av jernmalm. Tettstedene Kirkenes og Bjørnevatn ble på sett og vis bygget opp parallelt med at anleggene for produksjon og transport av jernmalmen ble bygget.⁵

Gruveselskapet ble stiftet i Sør-Varanger tidlig på 1900-tallet da forekomstene av jernmalmen ble oppdaget, og startet kort tid etterpå med eksport av metallet fra havneområdene i Kirkenes, den gang under navnet A/S Sydvaranger. På det meste hadde gruen 1500 arbeidere.

⁵ I 1910 gikk det første malmtog fra Bjørnevatn til Kirkenes. S/S Bengal var den første malmbåten som fraktet slig (finmalt malm) fra Kirkenes til Rotterdam. <http://sydvarangergruve.no/historie/> (12.10.2017)

A/S Sydvaranger besto av både tyske og norske eiere. Gjennom 1900-tallet var firmaet landets største gruveselskap, men underveis opplevde gruveflere økonomiske problemer som følge av krig, lavkonjunkturer på verdensmarkedet og nedleggelse. Etter 2. verdenskrig tok staten gradvis et større eierskap over selskapet og satt til slutt med en aksjemajoritet på 87 %. Gruven hadde



Bilde av Sydvarangers malmlastekai i Kirkenes, av ukjent. Hentet fra Norsk jernbanemuseum. <https://digitaltmuseum.no> (12.01.2018)

gjennom årene klart å sette sterke fotspor i den lille byen i Øst-Finnmark. Sydvaranger gruve hadde fungert som en betydelig samfunnsutvikler gjennom oppbygging av viktig infrastruktur i etterkrigsårene: veier, kloakk og elektrisitet. I tillegg var gruveflere pådriver med å skape yrkesfaglige og allmennfaglige utdanningstilbud som kunne gi den nødvendige industrielle kompetansen som næringen trengte. Planlegging og finansiering av skoler, idrettsanlegg og samfunnshus skjedde også som et samarbeid mellom kommunen og Sydvaranger gruve (Industrimuseum 2015).

På 1980-tallet begynte en gradvis nedtrapping av gruvevirksomheten, og etter en langvarig konfliktperiode endte det med at gruveflere ble nedlagt i 1996. (Valestrand & Gerrad 2015). Etter nedleggelsen av gruveflerdriften i 1996 ble det vedtatt at staten skulle kvitte seg med sine eierandeler i gruveselskapet innen utgangen av 1998. Ved millenniumskiftet kjøpte dermed Varanger kraft opp de statlige og private eierandelene av gruvevirksomheten, og ble sittende med 100% av aksjene (Iversen 2014).

Tidligere ordfører i Sør-Varanger forteller at i tiden etter at gruveflere ble lagt ned, ble arbeidet for mangfold viktig for kommunen. Satsing på kultur, og etableringer av bedrifter som skulle inn i Russland skjedde som følge av omstillingsprosessen. Barentssekretariatet, Barentsinstituttet og russisk generalkonsulat var noen av flere etableringer som fikk viktige funksjoner spesielt tar det gjaldt å utvikle den russiske kompetansen (Randal 2010).

Fra slutten av 1980-tallet frem mot 2000-tallet mottok Sør-Varanger kommune og Sydvaranger gruve store summer av myndighetene til omstilling og restrukturering av

lokaløkonomien (Viken & Nyseth 2013). Nedbyggingen av Sydvaranger gruve foregikk både i form av førtidspensjonering, outsourcing og nedbemanning (Teistevoll 2006).

Som en del av nedbemanningsplanen til Sydvaranger AS tok myndighetene sikte på en overføring av kompetanse og ansatte til Kimek AS som medførte at en hel avdeling med arbeidere gikk over til Kimek. Mange som arbeider for Kimek i dag har fortsatt bakgrunn fra den gamle gruen (Mannsverk 2017). Kimek AS ble etablert i 1987 i samarbeid med et finsk selskap som heter Outokompo. Målsetningen med Kimek var den gang å få etablert et skipsverft i Kirkenes som spesialiserte seg på oppdrag og service til den Sovjetiske fiskeflåten, som på det tidspunktet ikke fikk vedlikeholdt skipene sine i Murmansk (Teistevoll 2006).

I 2005 forplantet hendelser seg på den andre siden av jordkloden til hele den internasjonale gruveindustrien, og den globale etterspørselen etter jernmalm var på retur. Det var et år der prisen på jernmalm fordoblet seg, blant annet fordi Kina gikk inn i en periode med rask økonomisk vekst (Sanderson & Griffiths i Geving et. al 2010). Året etter ble aksjene kjøpt opp av Tschudi Shipping Company.

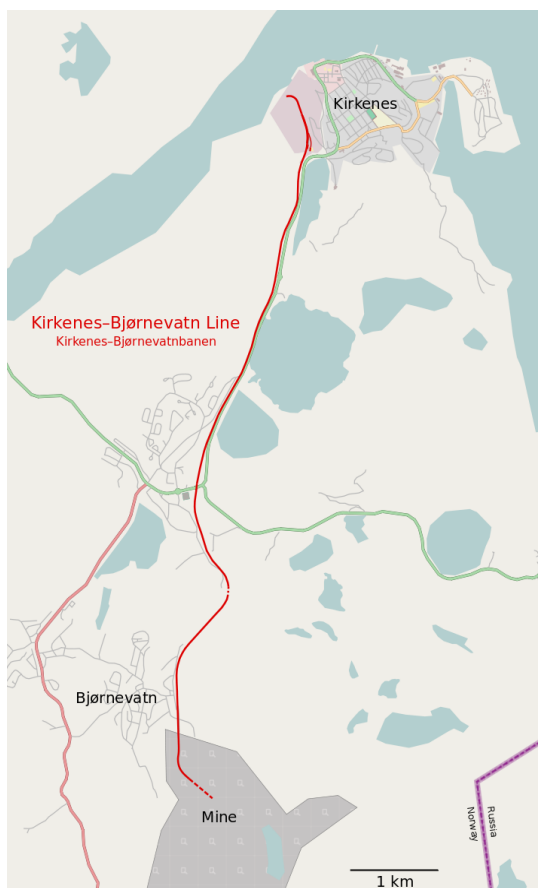


Figur 4: Bilde over Kirkenes og Kimek-verftet i blått og hvitt. Til venstre ligger Tschudi's anlegg med blant annet importkaia, og rundt havnefronten strekker Langfjorden seg ⁶

⁶ Storvik et al (2016)

Gjennom et opparbeidet nettverk som shippingaktør, ble Tschudi Shipping Company introdusert til den australske gruveklyngen. Gruveklyngen så stor verdi i gruveanleggene ved Bjørnevatn, og selskapet Northern Iron Ltd ble dermed stiftet året etter med hensikt i å lage ny gruveaktivitet i Sør-Varanger (Tschudi i Geving m.fl 2010 & Industrimuseum 2015). Med de nye australske eierne på banen var det på nytt stor entusiasme for gruedriften, og i 2010 var gruen offisielt åpnet opp igjen. Gleden ble imidlertid kortvarig. På grunn av de vedvarende lave prisene på jernmalm, var styret i Sydvaranger Gruve AS nødt å slå selskapet konkurs. (NRK 2015) Dette førte til at 400 arbeidere ble direkte berørt av nedleggelsen (Sør-Varanger 2018).

Selv om gruvens aktivitet i dag er begrenset, er det fortsatt betydelige arealer og infrastruktur knyttet til den tidligere gruveaktiviteten. I sin tid var AS Sydvaranger grunneier i nesten all grunn rundt bebyggelsen mellom Kirkenes og Bjørnevatn. Og i 2001 kjøpte Sør-Varanger kommune en stor del av de bebygde områdene og den tekniske infrastrukturen som tidligere var på AS Sydvarangers grunn (Iversen 2014).



Figur 5: Kart over Sydvarangerbanen (Bjørnevatnbanen) som strekker seg ned til import- og eksportkaia. Fra Wikipedia.com

Da Tschudi Shipping Company begynte sin aktivitet i Kirkenes-området på 1990-tallet var det med et fokus på de fremtidige transportbehovene i Nordområdene. Spesielt var det den isfrie dypvannshavnen i Kirkenes-området som shipping-aktøren var interessert i. Tschudi (2010) forteller at de gamle havneområdene til Sydvaranger gruve i utgangspunktet var det de siktet etter da de bestemte seg for å overta gruen. Med seg på kjøpet fikk de også det nedlagte gruveområdet. Gruveområdet ligger ved Bjørnevatn utenfor Kirkenes sentrum og strekker seg med jernbane (Sydvarangerbanen) ned til havneområdet (import og eksportkaia) ved Slambanken som i sin tid ble bygd for utskipping av jernmalmen.

2.6 Plan-koordinering

Havneplanleggingen kan tenkes å befinne seg i feltet mellom arealplanlegging og transportplanlegging. Utbyggingen av selve havneanlegget knyttes gjerne opp mot arealplanlegging (og næringsutvikling), mens veitilknytningen på land og farledene til sjøs kan ses på som en del av transportplanleggingen. Dette har ifølge Falleth (2011) både teoretiske og praktiske implikasjoner. For det første er det ulike kunnskaps- og verdisystemer knyttet til arkitektur/arealplanlegging og transportteknologi. For det andre tilhører areal- og transportplanlegging to ulike forvaltningssystemer med ulike organisatoriske tyngdepunkt, for eksempel kommunal arealplanlegging og statlig veiplanlegging. Her eksisterer det også ulike virkemidler og styringsgrunnlag i form av lokal regelstyring og statlige økonomiske midler.

For mitt formål vil det være hensiktsmessig å først se planleggingen av stamnetthavnen som et statlig prosjekt. Nærmere bestemt er det Samferdselsdepartementet som har det overordnede ansvaret for veg, havn og sjøtransportpolitikken, og peker ut stamnetthavner gjennom stortingsmelding.

2.6.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan er en plan for hvordan en skal arbeide i retning av de overordnede og langsiktige målene i transportpolitikken de neste 12 årene (Meld. St. 33 2016–2017). I den inneværende perioden (2018-2029) lyder hovedmålet som følger:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»

Målet peker ut retningen for hvordan Samferdselsdepartementet ser på utviklingen av transportsystemet frem til 2050. Planen legger vekt på å analysere hva som kan oppnås med det økonomiske budsjettet som er lagt til grunn for en gitt periode.

Nasjonal transportplan blir utarbeidet gjennom flere faser. Det første steget er en utredningsfase, og blir gjennomført ved at transportetatene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor utfører en rekke utredninger. Videre går

steget til planfasen, der transportetatene og Avinor med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet legger frem det som kalles Forslag til Nasjonal transportplan. Planforslaget danner dermed det videre grunnlaget for regjeringens arbeid med Nasjonal Transportplan. Regjeringen presenterer så transportpolitikken gjennom meldingen om Nasjonal transportplan i Stortinget. Etter behandlingen i Stortinget utarbeider transportetatene hvert sitt handlingsprogram for de fire første årene av planperioden.

Nasjonal transportplan varer i 12 år, men revideres hvert fjerde år. Dette betyr at kommuner som har prosjekter som knyttes til større investeringsprosjekt, slik som stamnetthavner eller veiutbygginger, må innrette og koordinere planleggingen i tråd med de berørte transportetatene, Kystverkets og Statens vegvesens egne prosesser som følger løpet til Nasjonal transportplan, som revideres hvert fjerde år.

2.6.2 Kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven

Til tross for at staten har et ansvar og satser i stamnetthavnene på ulike måter, er det også slik at de norske havnene er kommunale. Dette betyr at det er opp til kommunene å utvikle havnene i tråd med kommunale interesser. Formålet mitt her blir derfor å forstå planleggingen av stamnetthavnen som et kommunalt prosjekt, og følgelig som del av den kommunale planleggingen.

Ansvar for planlegging etter plan og bygningsloven ligger til kommunestyrene jf §3-2, og offentlige organer og private har rett til å fremme planforslag etter reglene §§3-7 og §12-3, § 12 – 11.

Den kommunale planleggingen skal etter plan og bygningsloven §3-3 legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen.

Alle kommuner skal lage en samlet kommuneplan som skal beskrive en samfunnsdel, handlingsdel og arealdel etter kapittel 10 om kommunal planstrategi og kapittel 11. om kommuneplan. Dette er egentlig slutten på et løp som starter med en strategi for kommunens planer som skal danne grunnlag for deres endelige vedtak. Måten disse planene er satt sammen baserer seg på plan -og bygningsloven (2008), som igjen bygger på planloven fra 2008 (Aarsæther m.fl 2012). Det nye opplegget som gjelder fra 2011 er

valg av et kommunestyre. Kommunestyret har ledelsen av den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningslovgivningen følges i kommunen.

2.4.3 Jf. Plan og bygningsloven (2008)

§4-1 Planprogram

§ 4-1 krever at alle kommuneplaner og reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn må utarbeides gjennom et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen og opplegget for medvirkning. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn vanligvis når varsling av planoppstart finner sted. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten, som er kommunen i dette tilfellet.

§4-2 Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Alle forslag til planer skal etter loven ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold, virkninger og retningslinjer som gjelder for området. Kommuneplaner som har retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging, eventuelt reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal i planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse gjennom en konsekvensutredning av planens virkninger for miljø og samfunn.

I den nye planloven fra 2008 har statens rolle i kommunal og regional planlegging blitt styrket (Aarsæther m.fl 2012). Dette ser vi for eksempel i kapittel 3.

§3-5 Statlige planoppgaver og planleggingsmyndighet

Statlige og regionale myndigheter kan starte arbeid med planer på områder der staten eller regional planmyndighet og kommunene sammen har ansvar for å løse planoppgaver av regional og nasjonal betydning. Dette gjelder samordnet areal- og transportplanlegging, planlegging av større natur og friluftsområder i byer og tettsteder og vannplanlegging og kystzoneplanlegging.

§3-7 Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet

Statlige eller regionale myndigheter kan helt eller delvis kan overta oppgavene til planadministrasjonen i kommunen om organiseringen av planarbeidet eller utrede planforslag. Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike å legge planer ut til offentlig ettersyn.

2.7 Avslutning

Oppsummert ser vi at innen den statlige transportplanleggingen knyttet til stamnetthavnene brukes Nasjonal transportplan som styringsdokument for investeringer og tiltak. Transportetatene har også en viktig rolle gjennom fremleggingen av sine prioriteringer for det de anser som viktige utviklingsområder gjennom forslag til nasjonal transportplan. Den kommunale planleggingen foregår i stor grad gjennom kommuneplanens samfunnsdel, handlingsdel og arealdelen. I neste kapittel vil jeg se på planleggingens i sammenheng med markedsaktørene i mer detalj.

3 Teori og litteraturstudie

3.1 Innledning

I dette kapitlet ønsker jeg å drøfte teori med utgangspunkt i min problemstilling og forskningsspørsmål.

Når arbeidet med denne oppgaven startet var dette med utgangspunkt i en bestemt empirisk prosess/case som Tømmerneset, havnen og det som planarbeidet representerte. Likevel trengte jeg et slags analytisk verktøy for å systematisere ulike funn jeg til da hadde opparbeidet meg. Jeg innså ganske fort at bare innen samfunnsgeografi, sosiologi og øvrig planleggingslitteratur eksisterer det et mangfold av metoder og teoretiske innfallsvinkler, for ikke å nevne krysninger til statsvitenskapelige og økonomiske teorier. Jeg endte derfor opp med å ta i bruk et utvalg av forskjellige teoretiske perspektiver som grunnlag til å analysere og besvare oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål.

3.2 Planlegging og marked

Planlegging kan ha flere ulike betydninger, men som utgangspunkt velger jeg å lene meg på Aarsæther m.fl (2012) sin definisjon om at planlegging er en organisert aktivitet hvor aktører utformer fremtidsrettede mål og bruker kunnskap og profesjonelle arbeidsmetoder for å analysere, prioritere og samordne tiltak for å nå disse målene.

Planlegging opererer i skjæringsfeltet mellom kunnskap og politikk. Politiske motsetninger, sektorkonflikter og spenninger mellom myndigheter, marked og samfunn er derfor ikke uvanlig.

Forholdet mellom de fagorienterte planleggerne, de folkevalgte politikerne, utbyggere og næringslivet, sivilsamfunnet og de berørte interessene kan i noen tilfeller utfordre synet vårt på hvem planleggeren faktisk er. Kunnskapens og maktens plass kan ofte være vanskelig å plassere i enkelte kontekster. En annen utfordring som underbygger dette er at et voksende antall planleggere ikke er ansatt i offentlige organer, men i konsulentselskaper, eiendomsselskaper og offentlige foretak (Aarsæther m.fl 2012). På

lokalt plan har markedsaktører ofte mye makt gjennom å ha tilgang på kapital og gjennom muligheten til å fremme private reguleringsplaner (detaljplaner jf plan- og bygningsloven §12-3 2008).

3.2.1 Planlegging og agonisme

Pløger (2012) skriver at planlegging ofte foregår i et agonistisk rom. Mange aktører konkurrerer om anerkjennelse, forrang og å vinne frem. Agonisme kan oversettes til «en kamp mellom vennlige fiender». I planlegging foretas det beslutninger i et felt med mange ulike interesser, vurderinger og forståelser, noe som gjør det vanskelig å oppnå konsensus i en sak. Planinstitusjoner fremstiller situasjoner og prosesser som antagonistiske når en møter uforenlige posisjoner, mens planleggere gjerne forsøker å kjempe for konsensusbeslutninger.

Det kan være fare for å tvinge gjennom en konsensusprosess for eksempel ved å problematisere lokale aktørers legitimitet eller ved å produsere konflikter mellom lokale aktører, eventuelt ved å tillate enkeltpersoner eller grupper å representere sine egeninteresser, mens andre interesser ikke tas hensyn til.

Likevel kan en ikke unngå å møte konflikter i offentlig planlegging som en arena for ulike interesser og meninger. Amdam (2011) peker på at agonisme også kan være positivt og konstruktivt, der aktører er uenige med hverandre, men likevel har respekt for motpartens argumenter.

3.3 Offentlig og privat planlegging

I Norge har lokaldemokratiet, det vil si kommunene ansvaret for kommuneplanlegging, områdereguleringer og detaljreguleringer. Arealplanlegging er ett av de offentlige styringsverktøyene som inngår i det kommunale plansystemet, og består av kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner (Falleth & Saglie 2011).

Arealplanlegging brukes ofte som en arena for dialog og forhandlinger mellom kommune og markedsaktører. Dette skjer både i den overordnede planleggingen og i detaljplanleggingen. Nordahl (2011) skriver i sin studie om forholdet mellom myndighet

og marked, at planleggingen ikke bare kan skje i henhold til politiske målsetninger, men også må forholde seg til markedets forutsetninger om økonomisk lønnsomhet.

Nordahl peker på at myndighetenes rolle overfor markedet er å sette rammebetingelser slik at når bedriftene gjør det som er mest optimalt for dem, er det også i samfunnets interesse. Samtidig skal rammebetingelsene gjelde likt for alle, uavhengig av utbygger og hva slags relasjon utbyggeren har til kommunens beslutningstakere.

I Norge foreligger det hverken en fullstendig planstyrt byutvikling eller et rent markedsbasert plansystem. Lind (2001) sier at det som kjennetegner den nordiske modellen er at kommunene er i en sterk posisjon når det kommer til å definere visjoner for byutviklingen, både på et overordnet nivå og detaljnivå.

Planlovgivningen gir kommunene dessuten en sterk formell posisjon, eksempelvis gjennom kommuneplanene, områdereguleringen, ekspropriasjonsrett og som reguleringsautoritet. Kommunene i den nordiske modellen har imidlertid liten finansiell kraft, og er dermed avhengig av private aktørers bidrag i å realisere visjonene for byutviklingen. Kommunene blir under slike betingelser ofte prosjektfokusert, detaljorientert og responsiv snarere enn offensiv (Nordahl 2011).

Erfaringene i Norge i forhandlinger mellom marked og myndigheter, er at det eksisterer en relativt stor åpenhet mellom utbyggere og kommuner, og samarbeid forekommer like mye som hemmelighold, posisjonering og forhandlinger.

Marked	Politikk		
	Sviktende planberedskap	God planberedskap	Aktiv pådriver
Høy aktivitet i markedet	1: Opplevelse av å være i etterkant	2: Kommunen responderer godt på markedets initiativ	3: Kommunen samarbeider med markedet for å utvikle området
Lav aktivitet i markedet	4: Stillstand/uavklart om områdets potensial	5: Avventende, passive planer	6: Kommunen tar initiativ for å vekke markedets interesse

Figur 8: Matrise med oversikt over variasjonen i utfordringer i ulike områder. Basert på fremstilling gjort av Nordahl (2011).

Nordahl benytter en slik matrise for å analysere samspillet mellom markedet og kommunen som planmyndighet. Hver av rutene viser til bestemte utviklingssituasjoner. Hvis vi tar utgangspunkt i eksempel 2: "Høy aktivitet i markedet og god planberedskap" var det i Nordahl sin studie et område som var behandlet i kommunens overordnede planer og utdypet med konkretiserende planer. Her hadde utviklingen ikke hadde funnet sted på grunn av manglende kapasitet på infrastruktur, spesielt vei. Først når veiprojektene var vedtatt startet de kommersielle aktørene oppkjøp av arealer da kommunedelplan for området ble utarbeidet, men prosjektforslagene kom likevel ikke før veiprojektene var vedtatt.

Offentlige investeringer er ofte utløsende for utviklingen av et område. Beslutningen om investeringer i infrastruktur er derfor et viktig virkemiddel for å påvirke by -og stedsutviklingen i bestemte retninger. Andre offentlige investeringer kan likefullt ha en effekt, som for eksempel plasseringen av attraktive bygg eller utviklingen av andre kvaliteter i et område.

3.3.1 Nettverks-planlegging

Pløger (2011) skriver at det har vært eksperimentert med nye styringsmåter for å sikre offentlig styring og kontroll gjennom plansystemet. Flere av disse eksperimentene har vært i form av nettverks- og samarbeidsrelasjoner, noe han omtaler som nettverks-planlegging. Nettverks-planlegging retter seg ofte mot nye samarbeidsarenaer som involverer kapitalinteresser, og da gjerne borgere, politiske interesser og næringsliv som inkluderes gjennom samhandling og partnerskap.

Ulike kilder bruker forskjellige navn for denne planleggingsformen. Falleth og Saglie (2011) bruker for eksempel i forbindelse med offentlig styring og planlegging begrepet samstyring eller styringsnettverk⁷. Om styringsnettverk og nettverks-planlegging er nøyaktig det samme er noe usikkert, men det er grunn til å tro at de har likhetstrekk med hverandre.

For Falleth og Saglie (2011) har styringsnettverk hatt et fokus på samarbeid mellom aktører med ulike ressurser og rettigheter som samlet er avgjørende for å løse en felles planutfordring. I slike tilfeller er aktørene ofte gjensidig avhengig av hverandre og deltar i problemformuleringen og gjennomføringen av planleggingen. Planarbeidet utformes gjerne ved at de ulike aktørene bringer inn sin kunnskap, ressurser og redskaper inn i planleggingssituasjonen med den hensikt å gjøre arbeidet effektivt og å sørge for at resultatet blir bra for de som er involvert.

I kapittel 2 beskrev jeg kort bakgrunnskonteksten i nordområdene, i skipsfarten og historien til Kirkenes. Denne oppgaven handler om havneplanlegging i Kirkenes. På et tidspunkt i denne oppgaven stilte jeg meg spørsmålet: hva innebærer det egentlig å skulle planlegge en havn? Hva er havnen utenom selve planleggingen av den?

3.4 Transport, mobilitet og samfunnsplanlegging

Både lokale, regionale, nasjonale og globale drivkrefter skaper begrunnelser og vilkår for lokal utvikling. All lokal samfunnsutvikling skjer på vilkår av spesifikke stedlige forhold, og nye utviklingsprosjekt skriver seg inn som et ledd i flere pågående prosesser. Sted har både historie, relasjoner og nettverk som lokale utviklingsprosesser må spille på lag med. Lokal utvikling er gjerne tematisk og sektorovergripende, som innebærer samspill mellom ulike aktører og kontekster (Førde & Ringholm 2012).

⁷Falleth og Saglie (2011) omtaler samstyring og styringsnettverk som én av tre styringsidealer i offentlig administrasjon ved siden av den tradisjonelle hierarkiske styringsmåten og New Public Management. Den tradisjonelle styringsmåten har et instrumentelt rasjonelt syn på planleggingen, og New Public Management blir ofte oversatt som markedsorientert offentlig styring.

Transportsystemer utgjør en grunnleggende del av samfunnet, og er et viktig bindeledd mellom de mange komplekse økonomiske og sosiale interaksjonene som finner sted i verden. Et av de viktigste kjennetegnene ved disse økonomiske og sosiale aktivitetene er mobilitet. Mobilitet innebærer å kunne tilfredsstille et grunnleggende behov om å reise fra ett sted til et annet, og dette behovet deles av både passasjerer, gods og informasjon (Rodrigue m.fl 2013).

Rodrigue (2013) hevder likevel at det er store forskjeller mellom land og byer i utviklingen av transportsystemer. Steder med høy grad av mobilitet betraktes ofte som steder med et bedre økonomisk utviklingspotensial enn de stedene med knappe muligheter for transport og fremkommelighet. Med økonomisk utviklingspotensial menes det her bransjer som tilbyr tjenester, arbeidsplasser, og som investerer kapital og genererer inntekter og skatteinntekter til samfunnet. I et slikt økonomisk perspektiv handler transporten i stor grad om å ha mulighet til å reise fra og til arbeidsplassen, nå ut til leverandører og levere varer og tjenester til kunder.

3.4.1 Maritim transport og distribusjon

I det 20. århundret har sjøtransporten endret seg gjennom at internasjonal og sjørelatert handel har blitt sterkere sammenkoblet og integrert. Denne prosessen omtales i mange sammenhenger som internasjonalisering eller globalisering (Aarsæther & Røe 2001). Et kjennetegn på globalisering er at eksport og varebytter skjer over lengre distanser. Industrien transporterer råvarer, halvfabrikater og ferdige produkter, mens transportmidler som jernbanen, heisen, flyet, hurtiggående skip, og ikke minst de store tank -og containerskipene endrer vilkårene for mengden av gods og personer som transporteres samtidig.

Eksempelvis som Valestrand & Gerrard (2015) skriver, har Kirkenes i løpet av et århundre sprenget ut millioner av tonn med jernmalm fra de åpne gruvene i Bjørnevatn. Jernmalmen har så blitt grovknust, skilt ut fra gråberg og transportert med jernbane ned til oppredningsverket i Kirkenes. Ved oppredningsverket har malmen blitt malt og konsentrert ytterligere for dermed å bli fraktet med skip fra havnen i Kirkenes til

stålverk rundt i verden. Stålverkene på sin side bruker malmkonsentratet til smelting og for å lage nye produkter som blir eksportert videre ut.

I følge Rodrigue m.fl (2013) utgjorde sjøfarende handel i 2006 nesten 90% (89,6%) av verdenshandelen i volum. Forfatterne skriver at dette har sammenheng med at maritim skipsfart har blitt en av de mest globaliserte næringene i form av eierskap og drift. Spesielt er det den globale flåten av containerskip som står for denne andelen.

Maritim transport er i likhet med annen transport ofte en anvendt etterspørsel som eksisterer for å støtte bestemte handelsforbindelser. Disse forbindelsene er samtidig påvirket, og er med å påvirke den allerede eksisterende maritime fraktkapasiteten. I mange tilfeller kan det derfor sies at det eksisterer et gjensidighetsforhold mellom handel og kapasitet.

3.4.2 Motilitet

Valestrand og Gerrard (2015) med henvisning til tidligere forskning anvender begrepet 'motilitet' for å koble sammen konsepter som stedsendringer, mobilitet og aktører. Begrepet knyttes til varer, informasjoners eller personers kapasiteter til å kunne være mobile i det sosiale-geografiske rom. Slik sett er dette i tråd med Rodrigues (2013) forståelse av mobilitet, men dreier seg imidlertid i større grad om selve muligheten og kapasiteten til å kunne oppnå mobilitet, samt hvordan denne kapasiteten er knyttet til sosiale, kulturelle, politiske og økonomiske prosesser og strukturelle forhold som mobiliteten er forankret i (Kaufmann, Bergman & Joye 2004).

Valestrand & Gerrard (2015) og Kaufmann m.fl (2004) deler motilitet inn i tre underkategorier: adgang, kompetanse og tilegnelse.

Adgang handler om kontekstuelle begrensinger som påvirkes av nettverk og dynamikker innenfor bestemte territorier. Nettverkene i disse territoriene kan igjen være begrenset av de valgmulighetene som aktørene har, og i tillegg påvirkes av andre forhold som transportmuligheter, service og utstyr, og som i større eller mindre grad kan være tilgjengelig på et bestemt sted og et bestemt tidspunkt. Adgangsmulighetene vil også variere ut i fra hvordan befolkningen er fordelt på stedet, som igjen er med å påvirke både

infrastruktur og aktørenes sosioøkonomiske posisjon i et tenkt hierarki eller sosialt nettverk.

Kompetanse fokuserer på kunnskap, evnen og muligheten til å kunne skaffe seg adgang. Kompetanse kan være både fysiske forutsetninger, opplæring, kyndighet og organisatoriske muligheter som aktøren besitter eller kanskje mangler. Den organisatoriske kompetansen kan eksempelvis knyttes opp mot planlegging og synkronisering av aktiviteter og gjør det mulig for et nettverk eller en aktør å sikre adgang.

Tilegnelse dreier imidlertid om individenes strategier, motivasjoner, verdier og praksiser. For eksempel hvordan den enkelte aktøren handler og bruker sine potensielle mobiliteter.

3.5 Romlig organisering i transportnettverk

3.5.1 Terminaler

Terminaler er ofte noe vi tar for gitt, til tross for at disse bestanddelene er viktige komponenter i transportsystemet. Omtrent alle romlige bevegelser, med unntak av personbiler og fotgjengere, involverer bevegelser mellom terminaler i en eller annen form. For mange av de ulike transportmidlene er det nødvendig å ha et møtepunkt hvor trafikken samles, organiseres og kan sendes ut igjen (Rodrigue m.fl 2013). Ta for eksempel passasjerer og gods. Passasjerer må i mange tilfeller gjennom buss- eller taxiterminaler og videre til en flyterminal før de kommer seg frem til sin ønskede destinasjon. Mens gods gjerne må samles og lagres på et mottak, en havn eller jernbaneterminal før den blir sendt videre ut i transportnettverket. En terminal kan derfor defineres som en enhet innenfor et avgrenset geografisk område der gods og passasjerer enten ankommer, lastes, eller transporteres fra.⁸

Terminaler kan enten være sentrale eller mer mellomliggende lokaliteter i bevegelsesmønsteret til passasjerer og gods. Ofte er de utvekslingspunkter som sørger for at en viss flyt i trafikken blir opprettholdt og dirigert videre, men de kan også være

⁸Egen definisjon basert på Bø og Grønland (2014), som refereres til av Holm et al. (2017).

overgangssteder der en går fra ett transportmiddel til et annet. For eksempel buss til tog, eller bil til båt. Terminaler som kan ta imot gods fra to eller flere typer transportmidler, og kalles gjerne for intermodale terminaler.

3.5.2 Gateway, hub og korridorer

Det engelske begrepet for en havn "Port" stammer fra det latinske navnet *portus* som oversettes til engelsk som "Gateway", eller direkte oversatt som port eller inngangsport på norsk.

I følge Rodrigue m.fl (2013) består det maritime transportsystemet av flere store gateways som gir videre tilgang til viktige produksjon- og konsumpsjonsområder. En gateway kan defineres som en lokasjon som gir tilgjengelighet til et større system der gods og passasjerer sirkulerer. Dette begrepet kan virke relativt abstrakt. Et mer konkret eksempel kan være et veikryss som gir tilgang til en motorvei, eller to elver som konvergerer (møtes og krysses), eller en sentral havn. Gateways er gjerne steder med en betydelig konsentrasjon av transportinfrastruktur som terminaler, vei og overgangssteder.

Mellom disse inngangsportene finner vi sentrale steder som Rodrigue m.fl (2013) referer til som 'hub', eller knutepunkt på norsk. Et knutepunkt er et sentralt område der gods samles, utskipes og fordeles ut videre gjennom transportkorridorer. Rodrigue hevder at en gateway kjennetegnes ved et skifte fra et transportmiddel til et annet (Vann og land), mens et knutepunkt i et transportsystem i større grad handler om en samling av flere aktiviteter innen samme transportmiddel. Eksempelvis kan et shipping- eller flyselskap velge å benytte seg av et annet knutepunkt, som igjen kan føre til at et annet sted mister sin status som knutepunkt. Steder kan fungere både som knutepunkt og tilkoblingspunkt. For eksempel steder med intermodal infrastruktur som støtter opp under både vei, havn og jernbane.

Korridorer er selve fartsårene i transportsystemet der gods og passasjerer forbindes med steder, knutepunkt og lignende.



(Figur 6: Illustrasjon og kart over den arktiske korridor. Den arktiske korridor blir omtalt som en global økonomisk region så vel som en transports -og utviklingskorridor. Korridoren forbinder blant annet Finland og Europa med dypvannshavnene som ligger i Arktis. fra www.arcticcorridor.fi)

Korridorer og knutepunkt bygger på en topologisk abstraksjon, og har likhetstrekk med det Cresswell og Massey (2013) kaller for en relasjonell forståelse av rom. I dette perspektivet er det ikke det fysiske stedet i seg selv som er i fokus, men heller hvordan steder, rom og materielle bestanddeler forbindes og er knyttet med hverandre. Forskerne argumenterer for at steder og rom skapes konstant gjennom forbindelser som strekker seg på tvers av ulike skalaer for eksempel fra det lokale til globale nivået.

Murdoch i Cresswell (2013) argumenterer for at relasjoner opprettes som følge av avtaler og allianser mellom to eller flere enheter, eksempelvis mellom aktører eller nettverk, som ved å være aktiv i ett sett av relasjoner involverer at andre relasjoner ekskluderes. For Murdoch er det derfor en fremtredende politisk dimensjon i disse relasjonene. Flere sett med relasjoner kan eksistere, og det kan være konkurranse mellom disse over hvilken sammensetning av relasjoner som skal råde over et spesielt rom eller sted.

3.5.3 Arktiske sjøruter

Den nordlige sjørute (NSR) er i hovedsak en arktisk skipingsrute. I en mer kompleks definisjon kan NSR sies å være et nettverk av havner og bosetninger som strekker seg langs kystområdene vest fra nordområdene i Norge, Novaja Semlja i Russland, og til

Beringstredet i øst⁹ (Schweitzer, et al 2017). Transittruten, som ligger nord for Russland og forbinder Nord-atlanteren og den nordlige delen av Stillehavet, har historisk sett vært referert til som nordøstpassasjen (NØP).

NSR og NØP har likevel ofte blitt brukt om hverandre. Begrepene har på en side sammenheng med den historiske internasjonale bruken og oppdagelsen av passasjen, mens på en annen side er knyttet til Sovjet-perioden, da denne transportkorridoren var lite tilgjengelig for internasjonale aktører.

Klimaendringene åpner for nye muligheter innen internasjonale transportnettverk i Arktis. Dette har sammenheng med tilbaketrekkingen av isen rundt Nordpolen. Om denne trenden fortsetter er det tenkt at deler av Arktis kan bli benyttet som en korridor med større pålitelighet enn før.

Den Nordlige sjørute, som berører områdene mellom Russland og øst rundt Nordpolen, er den sjøruten som er antatt å bli isfri først. Mange aktører ser derfor på åpningen av polhavet som en faktor som kan redusere transportkostnadene mellom marked i øst og vest.

⁹ Min definisjon av NSR. Den opprinnelige kilden definerer NSR med utgangspunkt i Russland. I denne oppgaven vil Kirkenes betraktes som den vestlige delen av NSR, sett fra Russland.



Figur 7: Viser sjørutene fra Europa til Asia. Den sørlige i blått og den nordlige sjørutene i rødt. Den nordlige sjørutene kan korte ned seilingsdistansen med 30% sammenlignet med den sørlige sjørutene. Hentet fra Kirkenes næringshage m.fl (2018)

Dagens trafikk mellom Sørøst-Asia og Europa går gjennom Suezkanalen. Det er beregnet at en tur mellom Øst-Asia og Vest-Europa vil bli redusert med 10-15 dager. Andre kilder hevder at seilingsdistansen kortes med opptil 30-40%. Drivstofforbruket kan også potensielt reduseres med 20% (Kirkenes næringshage m.fl 2018).

Felix Tschudi ønsket lenge tilgang til den arktiske korridoren på Russisk side. I 2010 samarbeidet Tschudi Arctic Transit med de russiske havnemyndighetene og Atomflot ¹⁰om å planlegge en reise langs nordøstpassasjen for å undersøke det kommersielle potensialet som lå i skipsrutene. Samme år ble 40 000 tonn jernmalmskonsentrat fra Sydvaranger gruve i Kirkenes transportert til en mottaker i Lianyungang i Kina med en

¹⁰ Atomflot er servicebasen for atomdrevne isbrytere i Murmansk-området.

atomdrevet isbryter i spissen. Dette var den første passasjen som hadde blitt utført av et utenlandsk fartøy med last fra en utenlandsk havn til en annen gjennom nordøstpassasjen (Pedersen 2013).

I august 2017 seilte LNG-tankeren Christophe de Margerie fra Hammerfest til Boryeong i Sør-Korea på 19 dager. Selve transitten gjennom den nordlige sjørute var en ny rekord på 6,5 døgn (Kirkenes næringshage 2018)

Det er likevel usikkert hvilket omfang isens tilbaketrekking er av. Og selv om de Arktiske sjørutene etter hvert kan bli åpnet regelmessig i løpet av sommermånedene, vil store deler være lukket for kommersiell aktivitet i vintermånedene. I 2010 var den isfrie perioden kun 30 dager. (Rodrigue et. al 2013).

4 Metodisk tilnærming

4.1 Innledning

Dette kapittelet er ment til å presentere de metodiske valgene som jeg har gjort i forbindelse med datainnsamlingen til denne oppgaven. Mitt valg av metode er hovedsakelig en konsekvens av problemstillingen og forskningsspørsmålene som ble presentert i første kapittel. Spørsmålene fokuserer blant annet på vurderinger, aktørens synspunkter, handlinger og opplevelser i forbindelse med havneplanleggingen i Sør-Varanger, og samtidig formulert slik at jeg skulle få en inngang til empirien og dermed kunne gi en tilstrekkelig beskrivelse av det spesifikke «caset» som havneplanleggingen representerer.

Et moment som fikk meg til å reflektere over denne saken erfarte jeg under en samtale med en eldre dame jeg møtte på flyplassen. Høflig som hun var, spurte hun meg hva jeg skrev oppgave om. Jeg forklarte så godt jeg kunne at oppgaven min handler om en ny havn de har tenkt å bygge i Sør-Varanger kommune. Hun spurte nysgjerrig om hva de har tenkt å bruke havnen til. Jeg tok forbehold om at den eldre damen nødvendigvis ikke hadde den samme akademiske bakgrunnen som jeg, så jeg forsøkte å formulere meg på en så lettfattelig måte som mulig. Jeg fortalte at det var plassmangel ved den nåværende kaien, men at den nye havnen også var rettet mot fremtidig olje og gassvirksomhet i Barentshavet. Hun rynket litt forunderlig på nesen og spurte om ikke oljen var på vei ut, fordi det hadde hun hørt snakk om på tv. Her fikk jeg imidlertid større vanskeligheter med å gi et overbevisende svar, og tok meg selv i å svare noe sånt som «Jo, det er nok slik at samfunnet beveger seg vekk fra oljen på sikt, men det virker ikke som politikerne er så interessert i å gjøre det her og nå». Hun sukket seg godt over politikerne som aldri klarer å bli enige.

4.2 Valg av forskningsmetode

Hensikten med denne problemstillingen og underproblemstillingen var nødvendigvis ikke å oppnå et klart og entydig svar, dette avhenger naturligvis av spørsmålsformuleringen, hvilken data jeg sitter igjen med og den teorien jeg bruker. Mitt

utgangspunkt var først og fremst å få en dypere forståelse om hvordan planprosessen hengt sammen med Kirkenes så vel som aktørenes mange meninger og interesser. Vurderingen var derfor at den kvalitative forskningsmetoden best egnet seg til dette. Det empiriske grunnlaget i denne oppgaven er derfor innhentet ved hjelp av dokument- og litteraturstudier og intervjuer.

4.3 Kvalitativt forskningsopplegg

Everett & Furseth (2011) definerer et forskningsopplegg som en fremgangsmåte og et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Forskningsmetoder kan ses på som forskjellige typer verktøy som en har i verktøykassen. Min forståelse er at forskningsmetodene er verktøy som vi anvender i møte med det vi ønsker å studere, men at det likevel er spørsmålene vi stiller oss underveis som driver frem hvilke av disse redskapene vi velger å benytte.

Brinkmann og Tanggaard (2012) mener det er to måter vi kan forstå kvalitativ forskning på. For det første kan den betraktes som både en erkjennelsestradisjon og et undersøkelsesfelt. Erkjennelsestradisjonen handler gjerne om hvordan den kvalitative metoden står i motsetning til den objektiverende, positivistiske og kvantifiserbare tilnærmingen til forskning, og samtidig peker på fremveksten av den postmoderne fagtradisjonen. Det er med andre ord hvordan den kvalitative forskningen blir sett på «innenfra» i forskningsfellesskapet, eller det som «limer» sammen vitenskapsfilosofien med forskningsmetodene.

En postmoderne kritikk av forskning som bygger på litteratur og språk er en utbredt skepsis overfor selve forsøket på å representere menneskelig erfaring i tekst, ord og bilder. Dette er fordi at enhver representasjon på sett og vis er formet av forskerens subjektivitet og av representasjonsmediet det blir presentert i. Tradisjonelt sett har det derfor vært satt særlige krav om forskningens gyldighet, pålitelighet og generaliserbarhet. Det er verdt å nevne at denne oppgaven ikke er postmoderne, men heller at jeg vil være oppmerksom på at en viss form for subjektivitet kan forekomme som følge av kvalitative metoden jeg har valgt. Det er også verdt å nevne at denne postmoderne tradisjonen har hatt konstruktivismen som et fremtredende element. Konstruktivismen tar utgangspunkt i at kunnskap blir konstruert mellom de som deltar i bestemte sosiale

sammenhenger. For kvalitativ forskning vil dette bety at forskningskunnskapen er et resultat av relasjonen mellom forsker og det som blir studert, og at begge parter har en innflytelse på den prosessen som gir grunnlag for kunnskapsutvikling (Thagaard 2013).

Den andre måten vi kan forstå kvalitativ forskning på er som et ledd i forskningsprosessen. Kvalitativ forskningsmetode brukes ofte i de sammenhenger når man ønsker å undersøke og gi en beskrivelse av menneskers opplevelse og erfaringer. Sentralt i kvalitativ forskning forsøker man å systematisere og fortolke denne dataen ut fra et formål om å få en dybdeforståelse av fenomenet en ønsker å studere. Kvalitativ forskning bruker vanligvis, men ikke alltid, en av flere av de følgende metodene for produksjon for data: deltakende observasjon, ustrukturert intervjuing, og/eller kvalitative analyser av tekster (Grimen 2004). Som nevnt innledningsvis har denne studien primært basert seg på litteraturgjennomgang, dokumentanalyse og intervjuer.

4.4 utfordringer og refleksjoner under skriveprosessen

I løpet av skriveprosessen var jeg flere ganger nødt til å overveie og revurdere både problemstillingen, vinklingen og strukturen av oppgaven. Dette var en kontinuerlig prosess som skjedde etter hvert som jeg lærte nye ting og fikk en bedre forståelse over temaet. I startfasen av skrivingen var jeg spesielt nysgjerrig på den postmoderne kritikken som Brinkmann & Tanggaard (2012) og Thagaard (2013) skriver om i forbindelse med egen subjektivitet, produksjon av kunnskap og representasjon. Og dette perspektivet kom stadig tilbake i underbevisstheten mens jeg skrev. Spesielt var det to forhold jeg ble konfrontert med når jeg forsøkte å tenke over det dette.

4.4.1 Forsking i nærområdet

Det første henger på sett og vis sammen med bakgrunnen for valg av tema, nemlig at jeg kommer fra et sted ikke langt fra det området jeg studerer. Som Finnmarking er det ikke utenkelig at jeg kan være entusiastisk over de prosessene og utviklingsprosjektene som finner sted her, som på sin side kanskje kan bidra til økt aktivitet og bosetting i et fylke jeg kommer fra. Samtidig kan dette gjøre det vanskeligere å opprettholde en «objektiv»

distanse til eget forskningstema, og i ytterste konsekvens føre til at jeg unngår å stille kritiske spørsmål der det er nødvendig. Dette har hatt innvirkning på mitt valg av informanter og dokumentene jeg har benyttet som kilder, der jeg har forsøkt å være så kildekritisk som mulig. Når det er sagt er jeg likevel ikke *fra* Sør-Varanger, og dette kan ha ført til at jeg har kunnet opprettholde en viss distanse til havnesaken.

4.4.2 Produksjon og representasjon av kunnskap

I ettertid fikk samtalen med den eldre damen meg likevel til å reflektere over forskernes og planleggerens rolle og ansvar for den kunnskapen vi produserer. Er det en fare for at jeg ved å fokusere på havneplanleggingen i Sør-Varanger samtidig er med på å legitimere en økende utvikling av olje og gass i Norge, i lys av samfunnets stadig grundigere kunnskap om klimaendringer og CO₂-utslipp? Det er vel ikke et enkelt svar på dette, ettersom havnen i seg selv ikke nødvendigvis bidrar til klimaendringer, men formålet og det vi bruker havnen til er vel heller ikke uvesentlig. En slik problemstilling kan også tenkes å ligge tett opp til politikk, normative spørsmål og verdispørsmål, hvor jeg i denne oppgaven har forsøkt å inkludere perspektiver på havneutbyggingen fra flere sider.

Det kan heller ikke utelukkes at jeg som forfatter direkte eller indirekte fremmer mitt eget syn om hva som er den «beste» utviklingen i Sør-Varanger. Hvis premisset til Brinkmann og Tangaard (2012) stemmer, om at det alltid vil foreligge en viss subjektivitet i måten vi representerer en tekst på, er det antakelig bedre å skrive frem eget synspunkt fremfor å etterstrebe en nøytralitet som ikke kan oppnås, så fremt det skjer på vilkår om redelig kildereferering og at data ikke manipuleres, med andre ord, slik at andre forskere kan etterprøve dine eventuelle påstander.

4.5 Casestudie

Når jeg hadde bestemt meg for å studere planleggingen av den nye stamnetthavnen i Sør-Varanger var det særlig to aspekter som jeg tenkte var nødvendig å se nærmere på. Det første var selve planleggingen og hvordan den hadde utviklet seg. For det andre var det aktørene som hadde interesser eller som var berørt av planene på noen måter. Samtidig

som jeg prøvde å lage et system over de ulike typene kvalitativ data jeg var interessert i å innhente (plandokumenter, intervjuer, media og lignende), forsøkte jeg også å finne en metode som kunne sammenfatte denne dataen på en meningsfull måte.

Jeg ville med andre ord ha en slags ramme som denne dataen kunne eksistere i, og jeg valgte derfor å systematisere empirien som en del av en casestudie. Havneplanene og aktørenes synspunkter eksisterer naturligvis ikke i et vakuum, men er en del av en større case som både handler om en spesifikk sak eller en problemstilling, men som også foregår på et bestemt sted og i et tidsrom. Selve stedet/lokaliteten kan dermed bli et naturlig forskningsobjekt på linje med havneplanene og aktørene. Metodisk sett ga dette mening, selv om det tilsynelatende ikke er spesielt annerledes enn hvordan masteroppgaver vanligvis blir skrevet, uansett om den foregår under rammen av «casestudie» eller ikke.

Flyvbjerg (2006) argumenterer for at casestudiet er et viktig metodisk redskap fordi den gir forskere en nærhet til reelle situasjoner og hendelser. For det første er casestudiet viktig for å at forskere skal kunne danne seg et nyansert bilde av virkeligheten, der den menneskelige adferden ikke alltid stemmer overens med det teorien forteller oss. For det andre er casestudier viktig for forskernes egne læringsprosesser når det gjelder å utvikle ferdigheter som skal til for å gjøre god forskning.

Flyvbjerg mener casestudier er spesielt egnet for å produsere kontekst-avhengig kunnskap og erfaring. Denne kunnskapen og erfaringen står like sentralt for forskere og studenter som for profesjonelle som skal lære seg spesifikke ferdigheter til å utføre en jobb. En mer teoretisk begrunnelse for dette er at samfunnsvitenskapen til nå ikke har lykket med å produsere kontekst-uavhengig teori, noe som gjør at den kontekst-avhengige kunnskapen blir spesielt verdifull for samfunnsforskere.

Konkret erfaring kan oppnås blant annet gjennom å følge caset over lengre tid, samt gjennom tilbakemeldinger fra de som studeres.

I april i 2017 hadde jeg et opphold i Kirkenes hvor jeg utførte to intervju. Her fikk jeg tilbakemeldinger fra intervjuobjektene som besto av både konkrete erfaringer de hadde i forbindelse med planleggingen, men også forslag om hvem jeg kunne snakke med videre og saker jeg kunne se på i mer detalj.

Jeg fikk også indirekte tilbakemeldinger på egen kunnskap da jeg under ett intervju blandet to ulike planprosesser, der den ene gjaldt kommunedelplanen for Tømmerneset

og den andre gjaldt høringsperioden for arealplanen i Sør-Varanger. Dette gjorde meg oppmerksom på viktigheten av å være konkret, spesielt når en snakker om en planprosess som for meg er ganske kompleks, der det er vesentlig at intervjuer og intervjuobjekt snakker om samme sak. I tillegg fikk det meg til å kanskje være ekstra nøye da jeg leste saksdokumenter i det videre arbeidet med oppgaven. Rett og slett å sørge for at det ikke var noe jeg hadde gått glipp av eller oversett.

I den grad jeg var fysisk til stede var dette begrenset til kun det ene oppholdet. Likevel har jeg fulgt utviklingen i havneplanene gjennom lokalaviser, internett, og saksdokumenter i løpet av hele tidsrommet jeg har arbeidet med denne oppgaven.

4.6 Dokumentanalyse

Dokumentanalyse er en av de mest brukte metodene i samfunnsvitenskapene. (Brinkmann & Tanggaard, 2012). Et dokument kan være alt fra en rapport, rettslig tekst eller en avisartikkel. Ganske enkelt består dokumentet av et språk som er fiksert i en tekst og som er skrevet i et gitt tidsrom. Dokumentanalysen kan også brukes innenfor et bredt spekter av undersøkelsesområder. For eksempel, policyanalyser, institusjonelle analyser, nettverksanalyser, genealogiske analyser, narrative metoder og diskursanalyser. Vanligvis ser vi den blir brukt til å avdekke bestemte prosesser som gjerne har blitt fastsatt på den politiske agendaen, eller gjennom media. Et vanlig grep i dokumentanalysen er å se endringen på en utvikling over en viss tidsperiode innenfor et undersøkelsesområde, som for eksempel et historisk forløp eller et diskursivt felt. En skiller gjerne mellom primærdokument og sekundærdokument.

4.6.1 Primær -og sekundærkilder

Primærdokumentet kan ses på som et dokument sirkulert blant et avgrenset antall aktører på et tidspunkt i umiddelbar nærhet av den begivenheten eller situasjonen som teksten referer til. Det kan for eksempel være av typen: møtoreferater, personlige brev og forhandlingsopplegg som ikke er rettet til en bredere offentlighet.

Tilgangen på primærdokumenter er ofte begrenset og gjenstand for en eller annen form for regulering med henvisning til at dokumentene inneholder eksempelvis inneholder

personfølsomme opplysninger eller andre følsomme opplysninger om private virksomheter eller nasjonale utenrikspolitiske forhold.

Everett & Furuseth (2012) mener sekundærkilder er dokumenter som fortolker og analyserer primærkildene. Sekundærkildene består gjerne av kritikk, kommentarer og analyser, noe som betyr at de er forflyttet fra selve hendelsene. Sekundærdokumenter kan derfor finnes både i bøker, aviser og andre publikasjoner.

4.6.2 Sentrale dokumenter

For å kunne svare på problemstillingen i denne oppgaven har det vært viktig å få et godt overblikk over plansituasjonen for stamnetthavnen. Jeg har derfor tatt i bruk en rekke primærdokumenter som har hatt med selve planleggingen å gjøre.

Konkret har jeg tatt for meg dokumenter som er utarbeidet i forbindelse med KILA-prosjektet, kommunedelplanen for Tømmerneset, konseptvalgutredningen Høybuktmoen – E6 av Statens vegvesen og Kystverket, og samtlige utredninger og mulighetsstudier for Sør-Varanger. Slike dokumenter er gjerne det Brinkmann & Tanggaard (2012) betegner som sentrale dokumenter eller «moderdokumentene», og blir som oftest referert til av størsteparten av de øvrige innsamlede dokumentene. Store deler av den empiriske datainnsamlingen som blir presentert i kapittel 5 bygger på disse.

Innsamlingen og sorteringen av plandokumentene og de vedrørende utredningene har vært omfattende og tidskrevende i en grad jeg ikke forutså da jeg startet med denne oppgaven. Jeg brukte henholdsvis lang tid med å behandle og systematisere de ulike dokumentene både før og etter intervjuene ble gjennomført. På forhånd tok jeg utgangspunkt i et fåtall primærdokumenter og noen sekunderdokumenter som hadde direkte sammenheng med planleggingen av stamnetterminalen. Dette var imidlertid utfordrende fordi fremstillingen jeg satt igjen med var relativt fragmentert og manglet en historisk dimensjon. En del av utfordringen lå i at jeg var nødt til å følge plandokumenter som ikke var direkte knyttet til planleggingen av stamnetterminalen, og som strakk seg lenger tilbake i tid. Jeg ble oppmerksom på disse fordi de ble referert til i andre dokumenter (dokumenter som nevnte møterefater der vesentlige ting om havnetematikken ble diskutert, for eksempel). Noen var jeg i stand til å finne, mens andre

var ikke mulig å finne i arkivsystemet på Sør-Varanger sine internettsider ved å benytte saksnummer og dato. Prosessen endte likevel med å gi meg en bedre forståelse om hvordan havneplanene hadde materialisert seg gjennom flere plandokumenter, prosjekter og strategiske valg over en tidsperiode på flere år, og frem mot de planene som foreligger i dag.

Sekundærkilder i form av avisartikler har i tillegg blitt brukt for å supplere og underbygge primærkildene som har blitt benyttet i denne oppgaven. Avisene fungerte som en inngangsport til havneplanleggingen og problematikken rundt arealkonfliktene på Tømmerneset. Avisartiklene som inneholdt meningsutsagn fra aktørene i Sør-Varanger ble dessuten ansett som en av flere viktige kilder til kvalitativ data som kunne hjelpe meg å besvare forskningsspørsmålene mine.

4.7 Intervju

Intervjuet er antakelig den mest utbredte tilnærmingen til kvalitativ forskning, og intervjuet har blitt en vanlig måte å oppnå kunnskap om menneskers livssituasjon, meninger, holdninger og opplevelser på. Intervjuet blir sjeldent betraktet som en nøytral teknikk for å oppnå upåvirkede svar fra informanten, men er heller en aktiv interaksjon mellom to eller flere personer som leter etter sosialt forhandlede og kontekstuelle baserte svar. Noen av områdene av den menneskelige erfaringen som intervjuet egner seg til er å belyse de relasjonelle, språklige og narrative områdene. (Brinkmann og Tanggaard 2012).

4.7.1 Utvalg

Allerede i planfasen av oppgaven hadde jeg bestemt meg å lage en problemstilling som omhandlet lokaliseringen av havnen og konfliktdimensjonen knyttet til aktørens interesser på Tømmerneset. Fremgangsmåten når det kom valg av informanter var derfor basert på et strategisk utvalg av noen få nøkkelinformanter. Spesifikt ønsket jeg å få snakket med en representant for reindriftsnæringen og en som representerte industrinæringen, og slikt sett kunne se havneplanleggingen fra to ulike ståsted. Gjennom utsagn i media visste jeg at reindriften hadde rettet innsigelse mot enkelte deler av planene som var i konflikt med deres arealdisponering. Jeg antok derfor at representanten i reindriftsnæringen ikke hadde noen sterke reservasjoner om å snakke med en student

om situasjonen på Tømmerneset. På den andre siden hadde industriaktørene et sterkt behov for nye sjønære industriareal, så derfor forsøkte jeg å få et intervju med en av de sentrale aktørene i havnesaken. I den forbindelse fikk jeg utført to intervju, ett med reindriftdistriktet og ett med administrerende direktør i Kimek.

Jeg hadde også et ønske om å få kontakt med en fra planleggingsseksjonen i Sør-Varanger kommune. Etter henvendelse til plansjefen på mail og telefon fikk jeg imidlertid ikke svar da jeg var i Kirkenes i forbindelse med andre intervju. Dette var på et tidspunkt hvor kommuneplanens arealdel for Sør-Varanger snart skulle ut på høring, og kan ha hatt sammenheng med kapasiteten i administrasjonen i dette tidsrommet.

Som nevnt tidligere fikk jeg under intervjuene forslag om andre jeg kunne kontakte. Dette omtales gjerne som «Snøballmetoden» (Thagaard 2013). Denne metoden går ut på at en kontakter de personene som har egenskapene eller kvalifikasjonene som er relevante for å svare på problemstillingen for dermed å forsøke å få potensielt nye studieobjekter som har tilsvarende egenskaper. I mitt tilfelle skjedde dette uoppfordret på slutten av intervjuene. Snøballmetoden ble også brukt i forbindelse med innsamlingen av plan -og strategidokumenter og litteraturstudiet. Fremgangsmetoden var å følge referansene som forfatterne/dokumentene benyttet, for å se om det fantes mer relevant materiale til oppgaven.

Parallelt som skrivingen av oppgaven skjedde fulgte jeg med på utviklingen i havnesaken. Jeg observerte jeg at representanter fra turistnæringen gikk ut i media og protesterte mot et av de private havneprosjektene som forgår på Leirpollen. Dette fikk meg til å innse at det trolig var andre aktører som kunne være interessant å snakke med. Et ønske ble dermed å forsøke å få snakket med grunneiere i områdene angående involveringen i planprosessene og syn på saken. To intervjuer har blitt gjennomført i forbindelse med dette.

Liste over informanter:

- Administrerende direktør i Kimek AS og Kimek offshore AS.
- Reindriftsleder for reinbeitedistrikt 5A/C.
- Grunneier på Tømmerneset.
- Grunneier på Tømmerneset.

4.7.2 Intervjuform

I intervjuene som ble utført med nøkkelinformantene foregikk det i en form jeg vil kalle for et semi-strukturert dybdeintervju. På forhånd hadde jeg skrevet ned overordnede spørsmål som gikk inn på flere ulike temaer og vinklinger som jeg utforsket i tidspunktet. Erfaringen under intervjuene var at disse fungerte som løse ledetråder i samtalen mer enn at de ble styrende for hvilke problemstillinger som kunne snakkes om og ikke. I tillegg unngikk jeg en situasjon der spørsmål og svar blir utført «stakkato» slik som ofte skjer i forbindelse med nyhetsreportasjer.

4.7.3 Gjennomføring av intervjuene

Begge intervjuene skjedde som følge av henvendelse på telefon. Ved den første henvendelsen ble det avtalt et tidspunkt og møtested og fant sted i april 2017. Intervjuet varte om lag en time, og samtalen ble tatt opp på lydbånd. Det andre intervjuet ble gjort samme dag, og ble foretatt som telefonintervju. Samtalen varte ca 40 minutter. Begge ga samtykke i å bli tatt opp. Da jeg hadde transkribert intervjuene ferdig ble opptakene slettet. De to andre intervjuene ble foretatt via en mail korrespondanse, og var slikt sett ikke bundet av en tidsfaktor. En fordel med disse intervjuene var at vi kunne ta oss ekstra tid til å respondere med hverandre, noe som gjorde at spørsmål og svar ble mer raffinert. Jeg fulgte likevel ikke et spørsmålsskjema i den forstand, men tok meg tid til å undersøke enkelte temaer litt mer nøye før jeg svarte.

Intervjuene ble vel gjennomført uten noen bemerkelsesverdige problemer, og var i seg selv svært hyggelige samtaler. Jeg ble sittende igjen med mye mer informasjon enn det jeg dessverre kunne bruke i denne oppgaven. Likevel pekte intervjuene meg i retninger som jeg kunne undersøke videre. Intervjuene ga meg mye bedre forståelse av plansituasjonen, konfliktene og problemstillingene fra deres ståsted, og var slikt sett uvurderlig informasjon i denne oppgaven.

4.7.4 Etikk i forskning

I denne oppgaven er det ikke behandlet noen form for sensitiv informasjon eller opplysninger. Noen av de jeg snakket med har både vært i media og er å finne i plandokumentene som er offentlig tilgjengelig. For de fleste har jeg likevel valgt å anonymisere fornavn og etternavn fordi det jeg har foretatt forskning på et relativt lite sted. Jeg som selv kommer fra en liten plass vet at det er ofte slik at folk kan inneha mange ulike roller i lokalsamfunnet, noe som gjør at det å uttale seg fra ståstedet som sivilborger ikke alltid oppfattes eller er like nøytralt. Før intervjuene ble fastsatt ga jeg derfor beskjed om at jeg i utgangspunktet ikke hadde behov for å navngi eller gi noen større opplysninger om vedkommende enn det som var mulig, med mindre de ikke hadde noen reserverasjoner mot det.

5 Havneplanlegging i Sør-Varanger

5.1 Innledning

I dette kapitlet skal jeg først og fremst redegjøre for dataen som har blitt innhentet i forbindelse med denne oppgaven.

For å svare på problemstillingen: «*Hvordan har planene om stamnetthavn i Sør-Varanger kommune vokst frem og hvilke vurderinger har blitt gjort underveis i planprosessen?*» vil jeg i dette avsnittet ta utgangspunkt i bakgrunnen for de ulike havneprosjektene og aktørene som har vært involvert i denne prosessen.

Ettersom planarbeidet og de vedrørende utredningene i forbindelse med havneprosjektene er omfattende, vil jeg forholde meg til at spørsmålet om stamnetterminalen skal være et gjennomgående tema i denne presentasjonen.

Likevel vil havneplanene være innoft flere forskjellige planer og utredninger, som for øvrig kunne vært gjenstand for en enkeltvis presentasjon og analyse i seg selv. Dette er fordi spørsmålet om lokaliseringen av en ny stamnetthavn har vært vurdert og knyttet opp mot kommunale og ulike private utviklingsprosjekt, og har endret seg over tid.

Fremstillingen her vil derfor være et kompromiss mellom å gå i dybden på enkeltprosjektene og å beholde vinklingen til stamnetthavnen som en rød tråd.

Intervjuene vil hovedsakelig fremgå i denne delen av oppgaven, mens andre deler av intervjuene vurderer jeg som mest hensiktsmessig å knyttes inn i analysen og diskusjonskapitlet når besvaringen av forskningsspørsmålene finner sted.

For å gjøre det lettere for leseren vil jeg innledningsvis legge ved en tidslinje som tar for seg de viktigste hendelsene og vedtakene i forbindelse med havneplanene i Sør-Varanger.

5.1.1 Forkortelser og avklaringer

SNT – Stamnetterminal

SNH – Stamnetthavn

NTP – Nasjonal transportplan

KVU – Konseptvalgutredning

KU – Konsekvensutredning

Saksfremlegg – Når jeg refererer til saksfremlegg er det utelukkende fra Sør-Varanger kommunes politiske utvalg.

KILA/Slambanken – Kirkenes industrial logistics area. Prosjekt av Tschudi Kirkenes AS som ligger på Slambanken.

Kirkenes Maritime Park AS – Samarbeid mellom Kirkenesbase (CCB), Kimek og Barlindhaug

Tschudi – Tschudi Group er et selskap som baserer seg på shipping, logistikk og offshorevirksomhet. Representert gjennom Tschudi Arctic Transit, Tschudi Aggregates, Tschudi Bulk terminal, Tschudi Kirkenes AS og Tschudi Northern logistics.

5.2 Kirkenes havn

Havnen i Kirkenes har spilt en sentral rolle i Kirkenes sin historie og har fungert som et viktig logistikkpunkt for samfunnet (Rambøll 2008).

Kirkenes havn har en 900 meter lang kaifront med 700 meter i betong. Kaier med bakarealer har til sammen en kapasitet på 2 km² for lagring og mellomlagring. Størsteparten av dette arealet er tilknyttet den kommunale kaia på Prestøya.

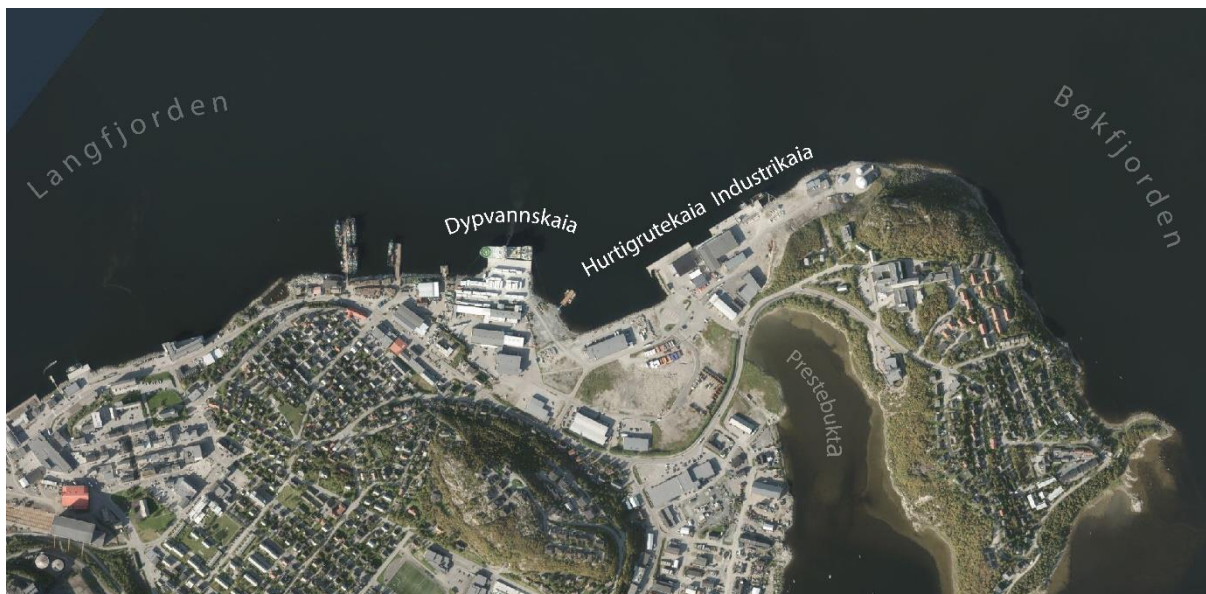
Kirkenes havnevesen ivaretar de administrative og forvaltningsmessige oppgavene Sør-Varanger har etter havne- og farvannsloven, og har oppgaven med å sørge for rasjonell og effektiv havnedrift. Kirkenes havnestyre fører også tilsyn med at kaianlegg og andre anlegg og innretninger. I tillegg er Kirkenes havnestyre delegert fullmakter til å ivareta kommunens oppgaver etter havne- og farvannsloven og ivareta sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde.

5.2.1 Nåværende stamnetterminal i Kirkenes

Kirkenes havn er utpekt som én av stamnetthavnene i Finnmark (Meld. St.33 2016-2017:316). Dagens stamnetterminal ligger i dag i gåavstand fra sentrum av Kirkenes ved Hurtigrutekaia, og terminalen er forskriftsmessig tilknyttet passasjerterminalen ved Kirkenes havn ¹¹. Kystruten Bergen til Kirkenes betraktes som en del av kystens transportinfrastruktur, og betjenes av 11 skip, med en samlet kapasitet på 5850 køyer.

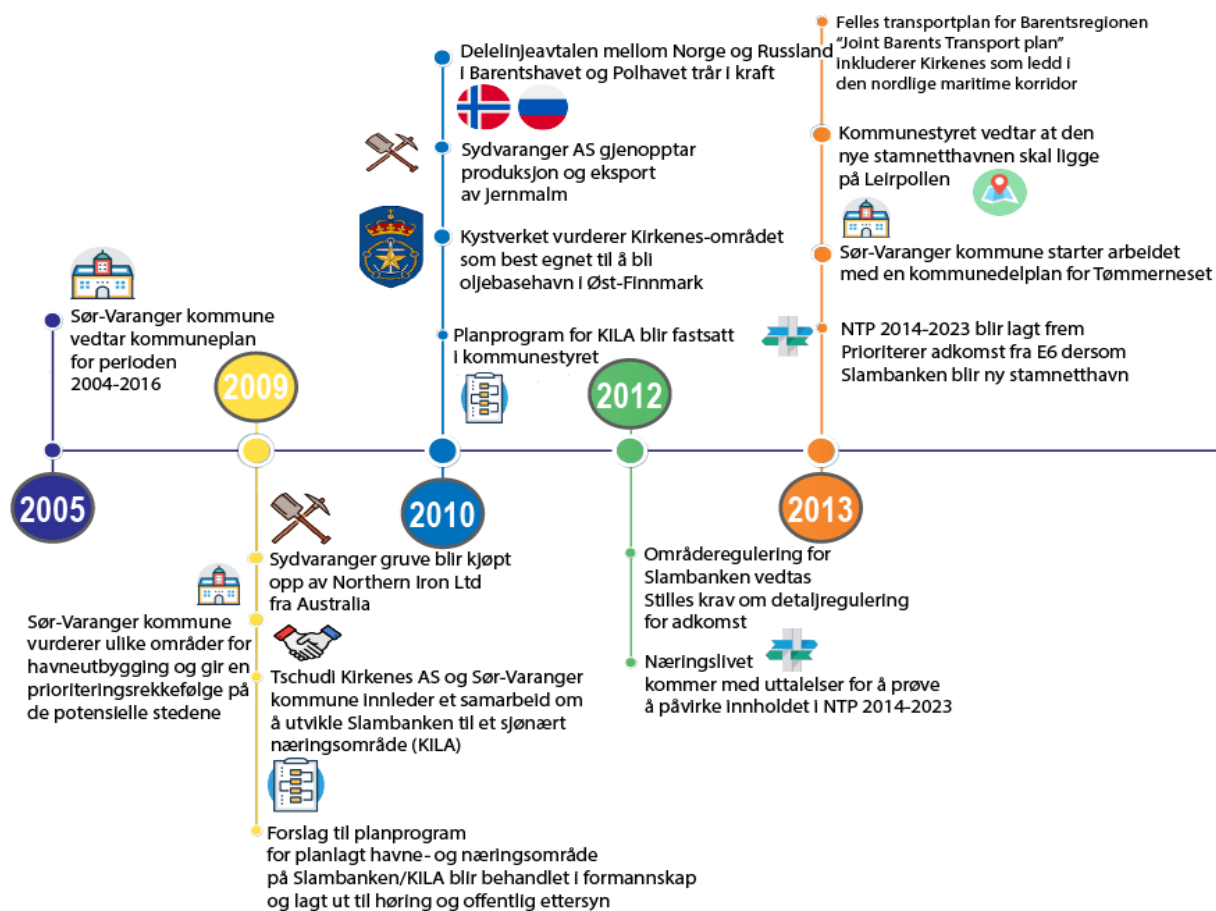
Hurtigruta anløper 34 havner mellom Bergen og Kirkenes (Solvoll et al 2013). Hurtigruta ankommer Kirkenes daglig mellom 09:45 – 12:45 ved Hurtigrutekaia og passasjerterminalen (Kirkenes Havnevesen 2018). Hurtigrutekaia er en 104m kaifront i betong som betjenes både av Hurtigruten og cargoskip.

¹¹ Forskrift om farleder (2009) Vedlegg 1. <https://lovdata.no> (15.03.2018)



Figur 9: Kart over Kirkenes og sentrale havneområder Dypvannskaia, og Hurtigrutekaia og Industrikaia ved Prestebukta og Prestøya til venstre. Hentet fra norgeskart.no

5.2.2 Tidslinje 2005-2013



Figur 10: Tidslinje over viktige hendelser knyttet til havneplanleggingen i tidsrommet 2005-2013

5.3 Havneplanlegging i Sør-Varanger 1998- 2012 - Fra Prestøya til Slambanken

Sør-Varanger kommune har i likhet med andre næringsaktører i Kirkenes sett behov for et større kaianlegg i kommunen. Ved å legge til rette for nye havneområder kan den forventede trafikkøkningen håndteres slik at større båter kan legge til kai.

Den strategiske satsingen for å utvikle bedre maritim infrastruktur i Kirkenes startet allerede i 1998-1999 (Akvaplan-niva 2016). På den tiden var det med utviklingen av en dypvannskai og tilknyttede industriområder mellom Haganes og Prestøya som har vært de nåværende havneområdene sentralt i Kirkenes. Havneindustriens krav til områder med større utvidelsesmuligheter begynte etter hvert å konkurrere med kapasiteten som var tilgjengelig i havneområdene i sentrum (Haganes og Prestøya). Dette førte til at Sør-Varanger kommune begynte å se etter potensielle steder utenfor sentrum slik at de fremtidige havneområdene kunne bli utviklet i et langtidsperspektiv.

En stor aktør som hadde skapt mye aktivitet i Kirkenes-området i begynnelsen av 2000-tallet var Tschudi Kirkenes AS. Tschudi hadde på sin side et eget havneprosjekt som gikk under navnet KILA. Da Sør-Varanger bestemte seg for å gå videre med tilretteleggingen av fremtidige havneområder i kommunen skjedde dette gjennom et partnerskap med Tschudi om utviklingen av KILA-området.

KILA¹² er et prosjekt ved Langfjorden vest for sentrum av Kirkenes på et sted som kalles Slambanken. Prosjektet har en målsetning om å bli en næringspark innen maritim transport og logistikk, og retter seg mot bedrifter som yter service til kommende olje- og gassnæringer i Barentshavet. Blant annet ønsker de å tilby lokaliteter med nødvendig tilgang til kaier, hovedveiforbindelse, vann- og elektrisitetsforsyning og avløp. Med en kombinasjon av offentlige tjenester i Kirkenes og tjenester fra private bedrifter er forretningsideen å lage et såkalt 'One stop shopping'-konsept (Plan og samferdsel saksfremlegg sak 14/622).

¹²KILA er et planlagt havne- og industriområde med et areal på 1000 dekar (1 km²). [http://www.tschudiarctic.com/page/256/Kirkenes Industrial Logistics Area K](http://www.tschudiarctic.com/page/256/Kirkenes%20Industrial%20Logistics%20Area%20K)



Figur 11: Ortofoto over Slambanken/KILA sørvest for Kirkenes sentrum

Området eies i dag av Tschudi Kirkenes AS, datterselskapet til Tschudi Shipping Company AS, og var tidligere et kaianlegg som ble brukt av Sydvaranger AS (Sydvarangerkaia). Slambanken utgjør infrastrukturen i hovedsak kaianlegg og bakarealer.

Slambanken er også utfylt med avgangsmasse (knust stein) fra foredlingsvirksomheten som frem til rundt 1978 ble pumpet hit fra Sydvaranger AS (Norconsult 2010). Denne massen har etter hvert blitt så stor at den i dag strekker seg fra sør-enden av kaianlegget og om lag 2,5 km inn i fjorden (Saksfremlegg sak 133/09).



Figur 11: Langfjorden og Slambanken sett fra utsiktspunkt på Syd-Varanger gruvers område, fra Forslag til områderegulering, KILA, 2011)

Helt siden oppkjøpet av gruen i 2006 var havneområder et viktig premiss for aktøren Tschudi, som i 2014 sa:

" Det å kunne tilby havnenære industriområder vil bringe Sør-Varanger inn i oljealderen for alvor. KILAs potensial og mulighetene for å utvikle havnenære næringsområder og infrastruktur var bakgrunnen for at Tschudi Shipping AS kjøpte aksjene i Sydvaranger AS i 2006.¹³ "

Fra administrasjonen i Sør-Varangers side ble det i 2009 drøftet og synliggjort hvilke områder som egnet seg til havneutbygging. De potensielle stedene ble gitt en prioritert rekkefølge. I drøftingen tok kommunen høyde for nærhet til annen infrastruktur, arealbehov, og fleksibilitet knyttet til mulige løsninger for havneanlegg. (Saksfremlegg sak 042/09).

Denne prioriteringsrekkefølgen for utbygging av sjønære industriareal var som følger¹⁴:

1. KILA (Slambanken)
2. Leirpollen/Tømmerneset
3. Jakobsnes
4. Reinøya

¹³Pressemelding:<https://www.ifinnmark.no/nyheter/en-million-kvadratmeter-kai-skal-bygges-ved-tschudis-industribase/s/1-30002-7206338> (12.03.2018)

¹⁴ Kommuneplanens arealdel 2004-2016



Figur 12: Ortofoto over prioriteringsrekkefølgen for fremtidig havneutbygging i 2009. Slambanken, Leirpollen, Jakobsnes og Reinøya.

KILA hadde den fordel av at området lå relativt nært annen infrastruktur, men samtidig et stykke unna sentrum slik at en unngikk press på den øvrige bybebyggelsen. I tillegg lå Slambanken knyttet til øvrig kaianlegg ved import -og eksportkaia like nord for området. Leirpollen manglet imidlertid veitilknytning og annen infrastruktur, som gjorde det vanskelig å prioritere uten omfattende investeringer. Jakobsnes og Reinøya ligger imidlertid et stykke unna sentrum i kjøreavstand.

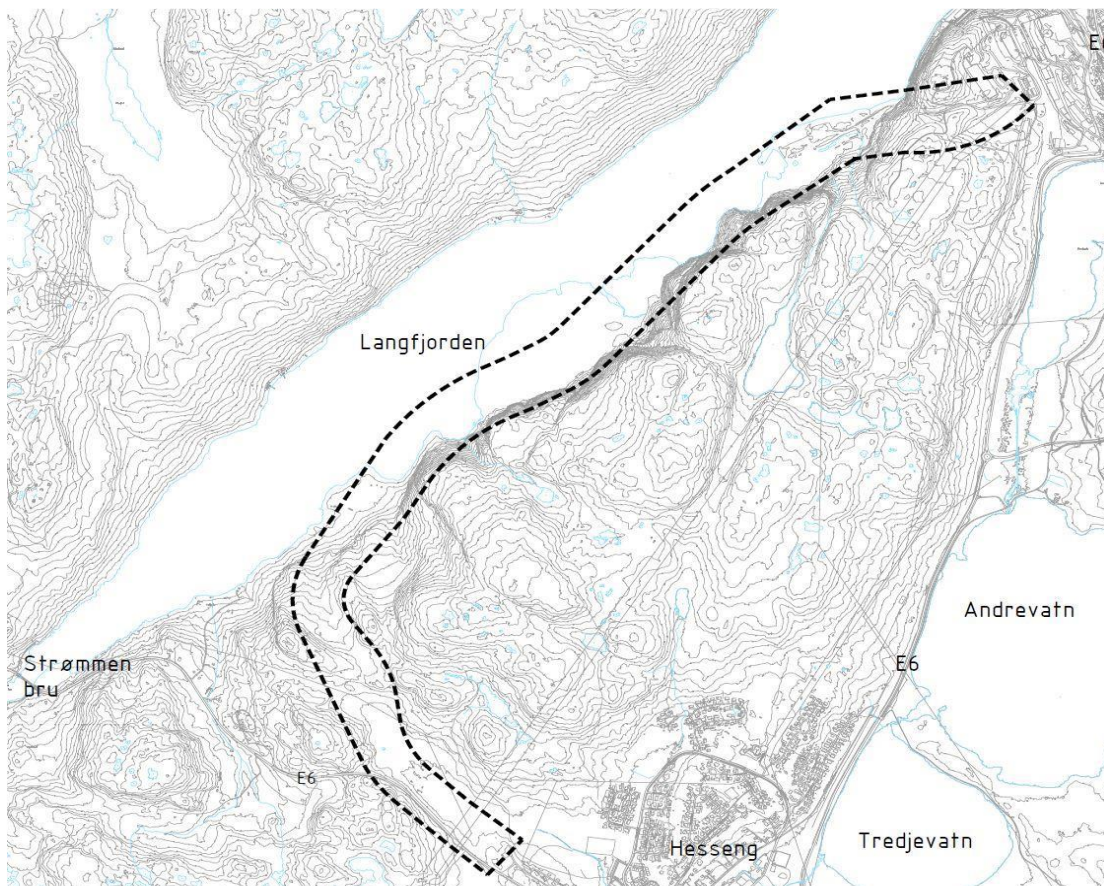
Etter at de potensielle havneområdene hadde blitt drøftet av Sør-Varanger kommunestyre i sak 028/12

den 24.04.12 inngikk kommunen og Tschudi Kirkenes AS en samarbeidsavtale med en målsetning om å utvikle Slambanken (KILA) til et nytt sjønært næringsområde. Denne planen samsvarte med de prioriteringene som, nevnt over, hadde blitt vedtatt i kommuneplanen (Saksfremlegg 040/12).

Samarbeidet mellom kommunen og Tschudi Kirkenes AS kom i stand gjennom et samarbeidsprosjekt knyttet til en områdereguleringsplan med konsekvensutredning for Slambanken: Områderegulering for Kirkenes Industrial Logistics Area. Denne ble fullført og vedtatt av kommunestyret 25.04.2012.

Hovedutfordringen for KILA-prosjektet er at området står uten tilfredsstillende vegforbindelse. I områdereguleringsplanen fra 2012 ble det derfor stilt krav om de ble

derfor stilt krav om detaljreguleringsplan for to adkomster til KILA. Valg av trasé ble gjort gjennom en faglig utvelgelsesprosess, og der ble det anbefalt en kombinasjon av to adkomster; en sørlig og en nordlig adkomst. Herav en tunnel fra Kirkenes sentrum (nordlig adkomst), og en planlagt vegadkomst fra E6 mellom Strømmen bro og Hesseng (sørlig adkomst), som ble behandlet i egen godkjent detaljreguleringsplan. (Saksfremlegg 13/1262).



Figur 13: Viser planlagte veiadkomster til KILA/slambanken. Sørlig og nordlig adkomst.

Som figur 13 viser er målsetningen til denne planen å legge til rette for en sørlig og nordlig ankomst til KILA. Det er planlagt en sørlig kryssløsning fra E6 nordvest for boligfeltet i Hesseng. Veien går videre inn til Slambanken over Stormyra. Den planlagte veien følger fjellskrenten nordover til Slambanken. Ved den planlagte tunnelen mellom KILA og Kirkenes sentrum (figur 14) etableres en rundkjøring som skal sikre god trafikkfordeling

på området, og det skal legges til rette for etablering av gang -og sykkelvei på hele strekningen.



Figur 14: Planlagt rundkjøring i krysset E6 Solheimsveien – Kielland Torkildsens gate (Nordlig adkomst). Hentet fra forslag til detaljregulering for adkomst til KILA fra Kirkenes sentrum

På grunn av prosjektets omfattende kostnadsestimat var vurderingen at næringslivet ikke kunne bære kostnadene alene. I samarbeidet mellom Tschudi og kommunen, inngikk de avtale om at det ved ferdigstillingen av reguleringsplanen og konsekvensutredningen (KU) skulle det gjøres et skifte av tiltakshaver. Kommunen ønsket med andre ord å overta eiendomsretten til prosjektet. Målsetningen med dette var at Sør-Varanger kommune sammen med andre offentlige aktører skulle ta risikoen som realiseringen av en oljebasehavn innebar.

Administrasjonen mente at det var i begge parter interesse at kommunen ble stående som grunneier av området, siden dette åpnet for støtte til grunnlagsinvesteringer og gunstige lån. Spesielt siktet de på støtte og medfinansiering fra Statens vegvesen (Sør-

Varangerpakken), Kystverket, SIVA og daværende Kommunal- og regionaldepartementet (nå moderniseringsdepartementet).

I plandokumentene blir Sør-Varangerpakken nevnt flere ganger. Sør-Varangerpakken skulle se på helhetlige veiløsninger for Kirkenes-området, finansieringsløsninger og bompenger. Pakken ble videreført i arbeidet med KVUen av Statens vegvesen i 2015, som vil bli beskrevet i et eget avsnitt videre i oppgaven.

Et annet argument var potensialet for å oppnå en mer helhetlig løsning for utnyttelse og infrastruktur, i motsetning til at det skulle bli en situasjon der mange private grunneiere fremmet egne reguleringsplaner i samme område. Slikt sett skulle det sikres at ulike næringslivaktører ville få lik tilgang til havneareal.

Dette var nettopp en av grunnene til at KILA ble gitt høyeste prioritet i nevnte kommunedelplan (2004-2016), fordi prosjektet hadde potensialet til å bli et offentlig kaianlegg hvor kommunen kunne stå som tiltakshaver og samarbeide med industrien om tilrettelegging av næringsområder. (Saksfremlegg 12/2638).

I denne tidsperioden hadde Kystverket (2010) i sin rapport uttalt at Sør-Varanger var den beste kommunen i Øst-Finnmark for en eventuell oljebasehavn:

"Av de vurderte havner er det bare Kirkenes som kan oppfylle de krav som stilles til en fremtidig oljebasehavn i Øst-Finnmark. Flere av de øvrige havner kan, med større og mindre investeringer i infrastruktur, vurderes som mulige service- og basehavner. "

Fra Kystverket, Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen ble det gitt klare signaler om at kommunen så fort som mulig måtte avklare hvor den nye stamnetterminalen skulle ligge. Avgjørelsen måtte komme dersom kommunen skulle være en del av deres planprosesser.

5.3 Nye aktører, nye interesser – Tømmerneset i fokus 2012 –

Fra tiden reguleringsplanen av KILA-området ble godkjent og vedtatt i 2012, og videre frem mot 2013, begynte imidlertid situasjonen stamnetthavn-planene å endre seg da flere aktører meldte sin interesse.

De nye aktørene var Norterminal AS og Kirkenesbase AS som begge ønsket å bygge ut havneområder på Tømmerneset. Norterminal har jobbet tett opp mot den russiske oljevirkksomheten, spesielt knyttet til oljeomlasting fra russiske skip og shipping til det videre markedet. Kirkenesbase AS er et samarbeidsprosjekt mellom CCB, Kimek og Barlinghaug. Alle tre er i seg selv store aktører som spesialiserer seg innen eiendom, rigger og mekanikk, skipsreparasjoner, godsleveranser og transporttjenester blant mange oppgaver.

5.3.1 Tømmerneset

Tømmerneset er kanskje best kjent for de fleste som det stedet man lander på når en kommer reisende sørfra og skal besøke Kirkenes og Øst-Finnmark. Likeledes er Tømmerneset en mellomstasjon for folk som skal *fra* Finnmark ut til resten av verden. Hurtigruten og kortbanenettet innlemmer finnmarkskysten og Varangerhalvøya inn i fartsåren som gir tilgang til de tre flyplassene med langbanekapasitet i Finnmark, slik som Høybukta på Tømmerneset er et eksempel på.

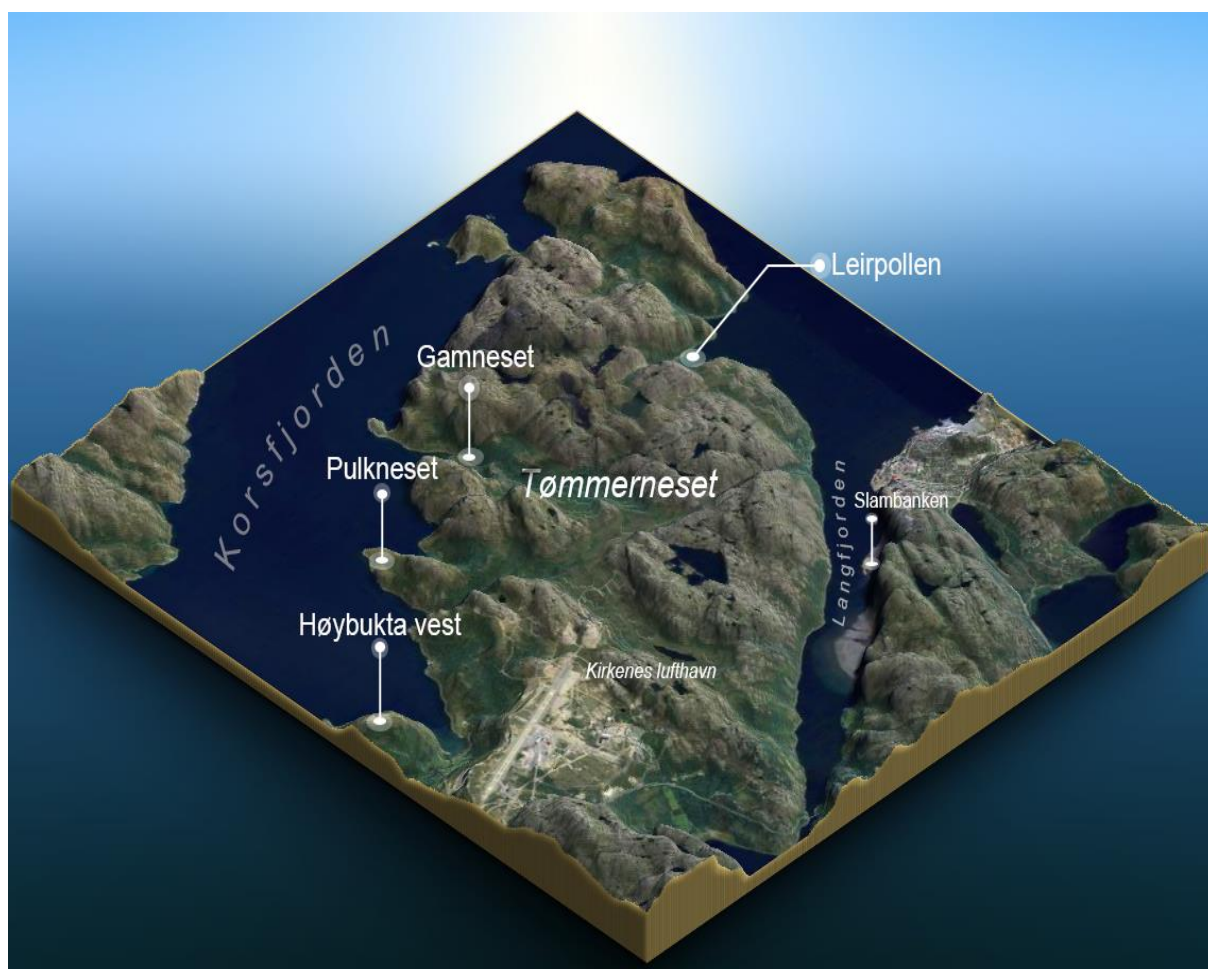
Tømmerneset er omgitt av Bøkfjorden og Langfjorden i øst og Korsfjorden i vest. Neset består for det meste av bart fjell med bratte skråninger og stup mot sjøen, men har flere bukter og nes med skog og myrområder (NINA rapport 2015).

Tømmernes-halvøya består samtidig av flere mindre områder: Høybukta vest (Makkskjær), Pulkneset, Gamneset, Ellinghamn og Leirpollen (Dynamittneset), og flere.

Høybukta vest: ligger i vestlig retning på Tømmernes, ca. 10 km fra Kirkenes sentrum og strekker seg fra Høybukta i nærheten av flyplassen til Tusenvik i vest. På Høybukta blir mye av arealet brukt av Kirkenes lufthavn og militærleir for Garnisonen i Sør-Varanger (Statens vegvesen 2015).

Pulkneset: utgjør en del av Pulkfjellet og strekker seg utover i Korsfjorden et stykke nord for Høybukta.

Gamneset: Fra den nordlige siden av Pulkfjellet strekker Lille Gammnesbukta seg opp til store Gammnesbukta og videre til Gamneset.



Figur 15: Illustrasjon over Kirkenes og Tømmerneset som viser de lokale områdene Høybukta, Pulkneset, Gamneset og Leirpollen, Slambanken. Sett fra sørvest.

5.3.2 Nasjonal transportplan – Norsk premissleverandør og lokale konsekvenser

Norterminal AS og Kirkenesbase AS hadde som sagt vist interesse for næringsareal på Tømmerneset og påbegynte sine respektive planer i områdene Gamneset og Pulkneset.

Ordføreren utfordret derfor næringslivet å komme med innspill til daværende NTP (2014 – 2023). Innspillene fra næringslivet rettet seg mot spørsmålet om fremtidige havne- og industriområder i Sør-Varanger og plasseringen av en potensielt ny stamnetthavn.

I 2012 skrev Tschudi Kirkenes AS i sin uttalelse til NTP (2014-2023) at en ny innfartsvei til Kirkenes burde bli prioritert. Dette behovet hadde de merket seg under arbeidet med konsekvensutredningen for KILA, og veien var en viktig forutsetning for at KILA-prosjektet skulle bli realisert.

De anbefalte en ny E6 trasé med adkomst til Kirkenes sentrum i nordvest via KILA-området, og det ble anbefalt som en løsning på et velkjent lokalt problem med at tungtrafikken har vært nødt til å passere gjennom boligfelt, skoler og barnehager på grunn av ugunstige stigningsforhold.

Tschudi var i sitt brev (2012) også positive til alternative løsninger i forbindelse med veitilknytningen opp mot de eventuelle nye næringsaktivitetene på Tømmerneset som på denne tiden hadde begynt å melde seg.

5.3.3 Norterminal: Gamneset

Norterminal¹⁵ sine planer er å etablere en omlastningsterminal for råolje og naturgass (LNG). Planområdet ligger ved Gamneset, på den nordvestlige delen av Tømmerneset, og strekker seg fra Gamneset og ut til Leirpollen på den østlige siden.

Norterminal sin ambisjon er å få bygget en landbasert omlastningsterminal. Dette gjør det mulig å eksportere olje- og gass direkte til verdensmarkedene med større skip, og på en mer effektiv og miljøvennlig måte, i motsetning til at denne omlastningen skal foregå mellom skip til skip i fjorden. Det ble i planutkastene også argumentert for at det skulle styrke den regionale oljevernberedskapen.

¹⁵ Gamneset havneareal er anslått til å være på 1300 dekar (Statens vegvesen 2015)

Bakgrunnen for planene til Norterminal er knyttet til utviklingen av oljevirkosomheten i Barentshavet og nord-Russland. Utviklingen gjør at Finnmark har blitt ansett som et egnet sted for mellomlagring av olje og gass. Som nevnt tidligere, hadde Kystverket også konkludert med at Finnmark, og da særlig Sør-Varanger, var godt egnet område for oljebasevirkosomhet.

Investoren Jacob B. Stolt-Nielsen sa ved oppstarten av prosjektet:

"Mengden olje som transporteres fra Russland gjennom norske farvann har vokst kolossalt de siste ti årene. Vi har sett på logistikken de bruker, og mener den er lite hensiktsmessig, og lite miljøvennlig. Derfor har vi testet et konsept med en fullskala tankterminal i nord.¹⁶"

I følge de tidligste plandokumentene jeg fant (Saksfremlegg plan og samferdsel 13/1191). skal terminalen ha en kapasitet på en størrelsesorden 1.8 millioner m³ for råolje i kaverner og tanker, og utbygges i faser. I den første fasen er det planlagt å bygge en importkai for mindre skip på 15 000 – 70 000 dødvekttonn (dwt), og deretter en eksport kai for skip opp til 300 000 dwt. Det var forventet at de skulle ha 150 og 300 skip i anløp i løpet av ett år, og en sysselsetting ved anlegget på rundt 60-110 personer, hvorav 25 personer arbeider med beredskap.

I sin uttalelse til NTP i 2012 sa Norterminal AS:

"Norterminal er også blitt kjent med at Tschudi Kirkenes AS har fremmet en uttalelse til NTP der det tilrådes at fremtidig E6 føres mot Kirkenes sentrum via trasé langs Langfjorden og med føring av offentlig vei mot næringsområdene som er under etablering på Tømmerneset.

Jeg (Stolt-Nielsen) støtter denne uttalelsen [...] Jeg ser helst at det offentlige veisystemet føres helt frem til Gamneset.¹⁷ "

¹⁶ <https://www.nrk.no/finnmark/kan-koste-fire-milliarder-1.10873365> (Hentet 22.03.2018)

¹⁷ Norterminal AS uttalelse til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023.



Figur 16: Skisse over planlagt utvikling på Gamneset fra Kommunedelplan for Tømmernes 2015

Planprosessen med konsekvensutredning for Gamneset var forventet å være ferdigstilt i 2014. For Sør-Varanger kommune ble dette en stram tidsramme. I tillegg skulle utbyggingen foregå i en form og på et sted som på dette tidspunktet ikke var avsatt til industriområde i den gjeldende kommuneplanen (Saksfremlegg 12/2638). Planområdet var i kommuneplanens arealdel (2004-2016) avsatt til øvingsområde for forsvaret, landbruks- natur -og friluftsområde (LNF), og i tillegg brukt som beiteområde av reindriften.

5.3.4 Kirkenesbase AS: Pulkneset

Samtidig hadde den andre aktøren, Kirkenesbase CCB, planlagt et havneprosjekt på Pulkneset. Prosjektet går under navnet Kirkenes Maritime Park AS (KMP), og er et samarbeidsprosjekt som eies av COST Center Base (CCB), Kimek og Barlindhaug (Statens vegvesen 2015). Kirkenes Maritime Park skal være et baseområde med offshore serviceindustri, forsyningsbase, riggtjenester, som skal kombineres med annen maritim industri.

CCB som er en del av NorSea Group AS ble grunnlagt i 1973, og er et verdensledende subsea¹⁸ senter. CCB er hovedbase for forsyningsaktivitetene til petroleumfelt i Tampen-området i Nordsjøen, og driver også Helgelandsbasen i Sandnessjøen.

I 2016 signerte CCB en landsdekkende rammeavtale med Statoil om vedlikehold av subsea-utstyr som inngår i Statoils portefølje av undervannsverktøy. (Statens vegvesen 2015 & Kirkenesbase 2016¹⁹)

CCB Kirkenesbase driver sin virksomhet i Kirkenes sentrum, og har også et sterkt ønske om å utvide og flytte virksomheten til Pulkneset. Ønsket kommer som en konsekvens av et stadig press på sentrumsareal og økende konflikt med øvrig bebyggelse (Saksfremlegg 12/1572).

Den andre deleieren i KMP er Kimek. I 1986 startet Kimek opp sitt arbeid med den russiske flåten i Barentshavet som hovedmarked og som leverandør av tjenester til den tidligere gruveindustrien. De hadde også et stort fokus på handelsvirksomhet mellom Norge og Russland.

Kimek Offshore AS, som er underselskapet til Kimek AS, ble etablert i 2000 og fikk i 2013 lokalt eierskap da selskapet ble solgt fra Bergen Group til GMTH holding AS²⁰.

GMT (G. Mannsverk & T. Haukanes) er et investeringsselskap med eiere fra Kirkenes, og representeres av Greger Mannsverk som er daglig leder i GMT holdning og administrerende direktør i Kimek AS og Kimek Offshore AS.²¹

Kimek AS har i dag et skipsverft som ligger midt i Kirkenes sentrum. Verftet er et godt synlig blått og hvitt bygg i Kirkenes sentrum (se figur 4). Hovedaktivitetene til Kimek består av reparasjon av båter, industri, elektro, og service og vedlikehold for oppdrettsnæringen. Selskapet hadde i 2015 i underkant av 90 ansatte, inklusivt læringer. Over 50 % av omsetningen til Kimek AS kommer fra russiske kunder (Statens vegvesen 2015).

¹⁸ Subsea betyr «under havet», og har blitt et generelt begrep i oljebransjen som betegner all virksomhet som foregår under overflaten (Weberg 2015).

¹⁹Om CCB: <http://www.kirkenesbase.no/> (Hentet 23.03.2018)

²⁰ Bergen Group selger Kimek offshore AS: http://www.bergengroup.no/article/16680/Bergen_Group_selger_Kimek_selskapene_i_Kirkenes_for_NO_K_65_millioner (Hentet 23.03.2018)

²¹ Om Kimek <https://www.kimek.com> (Hentet 23.03.2018)

Da planleggingen av Kimek-verftet startet i 1990 ble det vurdert ulike alternativer for plassering av denne. De så blant annet på to lokasjoner i Korsfjorden, og en av dem var Pulkneset. Området ble vurdert som best egnet for utbygging av verft, men kunne ikke den gangen la seg realisere på grunn av at kostnadene i henhold til utbygging av vei og infrastruktur ble for stor.

Pulkneset ble ansett som godt egnet på grunn av at industrien ville ligge i et område uten annen bebyggelse, men samtidig relativt nær annen infrastruktur (Flyplassen og E6). I tillegg har lokaliteten gunstige maritime forhold, og ismengden i Korsfjorden har vært ansett som vesentlig bedre enn i Bøkfjorden (Haukanes 2013).

I 2010 ble det gjort en ny vurdering om hvor en best kunne lokalisere fremtidige industriaktiviteter, som følge av at områdene som Kimek og Kirkenesbase disponerte etter hvert ville bli for små.



Figur 18: Kirkenes Maritime Park AS planlagte havneprosjekt, visualisering av Sweco (2014).

5.3.5 Næringsinteresser og lokalisering av stamnetthavn

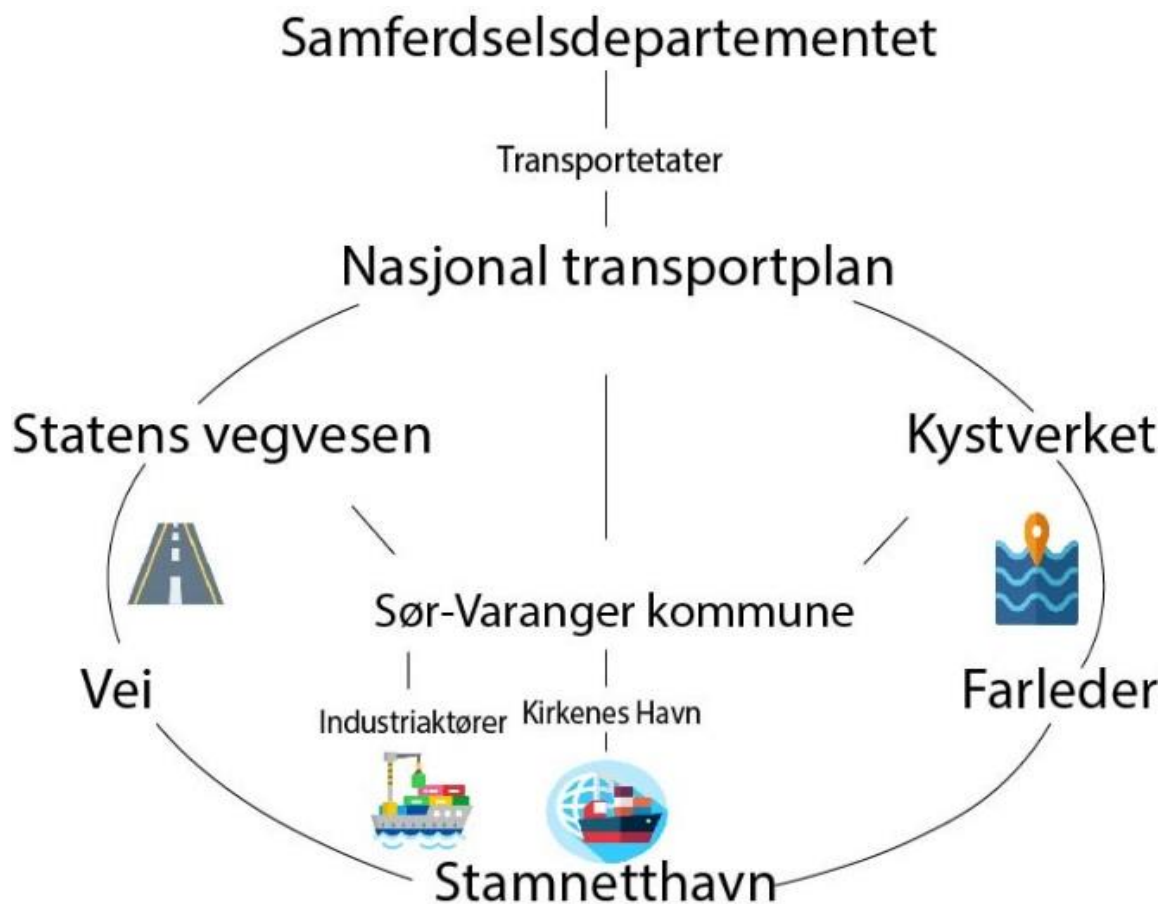
I forbindelse med prioriteringene til NTP kom CCB, Kimek, Henriksen Shipping AS, og flere andre aktører med en samlet uttalelse i den hensikt å påvirke innholdet og prioriteringene i transportplanen. I uttalelsen pekte de på behovet om raskt å få på plass fremtidsrettede og tilstrekkelige arealer for utvikling av havneområder. Tømmerneset var pekt på som et godt alternativ ettersom de maritime forholdene er gode, og at det vil gi mindre problemer med støy og visuell forurensing ovenfor sentrumsområdene. Aktørene anbefalte å peke ut stamnetthavnen i de områdene der det faktisk foregikk planlegging av industriområder, altså Pulkneset, Gamneset og eventuelt Slambanken.

"Vi mener at en vei fra Høybukt, vest for dagens flyplass på Høybuktmoen vil være det beste alternativet både kostnadmessig og tidsmessig. [...] På generell basis så er det viktig å få ny bro over Langfjorden slik at man ikke har bredde eller vektbegrensninger inn mot den russiske grensen, eller til Kirkenes/Bjørnevatn. En slik bro kan muligens kombineres med å løse ut tilkomst til KILA. [...]"²²

Kirkenes næringshage kom også med en uttalelse til samme NTP. Næringshagen representerte da ca 80 bedrifter. De var samstemte i at de nye næringsområdene burde etableres i områder unna Kirkenes sentrum. I spørsmålet om SNH mente de det var uhensiktsmessig å kun peke ut ett sted som skulle ivareta denne funksjonen, men så for seg en todelt løsning med at KILA/Slambanken og Korsfjorden/Tømmerneset fikk status som SNH. Slike todelt løsnings er eksempelvis å finne i byer som Hammerfest.

I forslag til NTP (2014-2023) ble det lagt opp til at adkomsten til KILA kunne finansieres under en forutsetning om at KILA ble den nye SNTen.

²² CCB, Kimek, Henriksen Shipping AS et. al (2012) uttalelse til forslag Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023.



Figur 19: Forenklet illustrasjon – planmyndigheter og prosessen der Tschudi, Norterminal og Kirkenesbase m.fl ga uttalelser ved rulleringen av NTP.

Oppsummert til nå forelå det tre konkrete havneplaner av aktører med behov for større industriareal. Tschudi Kirkenes AS og Sør-Varanger sitt samarbeid på Slambanken/KILA, Kirkenesbase AS på Pulkneset, og Norterminal på Gamneset.

Spørsmålet om hvor stamnetthavnen skulle ligge gjensto, og som vi har sett, forsøkte aktørene å påvirke prioriteringene i NTP til å investere i vei til det stedet de mente var mest hensiktsmessig at den nye havneterminalen skulle ligge.

5.3.6 Behovet for kommunedelplan for Tømmerneset melder seg

Til tross for at verken Pulkneset eller Gamneset var avsatt og prioritert i arealplanen (2004-2016) ble reguleringsplanprosessene etter hvert påbegynt på begge disse områdene i tidsrommet 2012-2014. Havneadministrasjonen i Sør-Varanger påpekte at Pulkneset, Gamneset, Leirpollen og KILA var alle egnet til fremtidig havne -og industriområder. Det var imidlertid kun KILA som sto ferdigregulert og var klar til utbygging. I begynnelsen av 2013 sto kommunen derfor ovenfor noen viktige strategiske valg når det skulle tas stilling til hvor den nye SNH skulle ligge. Hovedspørsmålet var om KILA fortsatt skulle prioriteres som fremtidig SNH, eller om den skulle legges til et sted på Tømmerneset.

Rådmannen i Sør-Varanger mente at uavhengig av hvor den nye SNH skulle være, var KILA, Leirpollen, Gamneset og Pulkneset alle avhengig av den samme infrastrukturen. Dersom de ulike aktørene skulle kunne realisere en utbygging på Tømmerneset måtte det utarbeides en egen kommunedelplan (delplan for areal) for hele området.

Særlig var det usikkerhet knyttet til Pulkneset området, ettersom adkomstveien potensielt ville gå gjennom forsvarrets og reindriftens områder. Kommunen skulle selv stå ansvarlig for egen kommunedelplan, mens de ulike næringsaktørene måtte utarbeide egne områdereguleringer for sine respektive områder.

I sak 12/2638 fra rådmannen til politisk behandling kom det frem at kommunen så for seg å planlegge en transportsøyfe som gikk fra strømmen bro (en bro fra Slambanken) ut til Leirpollen, og videre til Gamneset, Pulkneset, og Høybukthoen.

Rådmannens anbefaling var at kommunen burde stimulere til det adkomstalternativet som var nærmest mulig byområdene, og at den kommunale innsatsen burde gå for det alternativet som utløser mest antall kilometer vei ut til Tømmerneset, altså Leirpollen (Figur 14 og 15). Den offentlige innsatsen ville likevel være begrenset til å bare gjelde veistrekningen ut til Leirpollen. På denne måten kunne kommunen på best mulig måte sørge for at alle utviklingsprosjektene på Tømmerneset kunne la seg realisere. Leirpollen var dessuten i arealplanen 2004 – 2016 angitt som fremtidig havneområde.

Alternativet var i så måte at kommunen fortsatte prioriteringen med KILA som fremtidig SNH. Rådmannen utfordret kommunestyret til å vurdere hva som var mulig å påvirke i

forlaget til NTP. Det forelå en viss risiko med å løfte frem nye de havneområdene og veiløsningene så seint i prosessen, ettersom den skulle behandles i Stortinget 18.06.2013.

Kommunen hadde i møte med daværende samferdselsminister Marit Arnstad i 05.02.2013 fått signaler om at det var vanskelig å endre NTP med tanke på å foreslå en ny stamnetthavn.

5.3.7 Leirpollen utpekes som stamnetthavn

Drøftingen rundt stamnetthavnen resulterte omsider i at formannskapet ga en innstilling til kommunestyret. Innstillingen fastslo at den nye havnen skulle ligge på østsiden av Tømmerneset på Leirpollen. Samtidig ble det lagt føringer for at administrasjonen i kommunen skulle starte arbeidet med en kommunedelplan (delplan for areal) for Tømmerneset og KILA-området. En gjengivelse av formannskapets innstilling er her:

- Sør-Varanger kommunestyre utpeker Leirpollen som framtidig stamnetthavn og ønsker at det utredes veiforbindelse i en korridor fra Strømmen bru og Slambanken til Leirpollen.
- Kommunestyret ber rådmannen iverksette arbeid med kommunedelplan for Tømmerneset inkludert KILA og forsvarrets skyte- og øvingsfelt. Konsekvensutredningen skal se på muligheten for en transportsløyfe for hele Tømmerneset og utrede samfunnsmessige konsekvenser av en industrisatsing på Tømmerneset. Det bevilges kroner 1 500 000 til planarbeidet. Bevilgningen finansieres ved omdisponering av ubrukte lånemidler fra 2009 øremerket opparbeidelse av næringsarealer – Slambanken.
- Kommunestyret forutsetter at aktuelle aktører i området bidrar ved å dele kostnadene for utredninger med sammenfallende temaer.

Ap fremmet videre tilleggsforslag hvor de ba om at den politiske ledelsen snarest skulle komme i dialog med Tschudi Kirkenes AS angående samarbeid om den videre utviklingen av KILA.

SV og Venstre fremmet et fellesforslag der de så for seg en to-havne-løsning, der dagens havn på Prestøya fortsatte som SNT i nærhet av Kirkenes sentrum, mens Tømmerneset-vest potensielt kunne bli kommunens andre stamnetthavn. I tillegg lå det et forslag om

utbygging av en ny vei fra E6 ved Høybukthoen ut til Tømmerneset-vest. E6 inn til sentrum skulle også oppgraderes da i første fase med en ny bro over Langfjorden.

Innstillingen fra formannskapet ble til slutt vedtatt med 23 mot 2 stemmer. Aps tilleggforslag ble enstemmig vedtatt.

5.3.8 Dialogkonferansen

I 2013 da kommunedelplanen for Tømmerneset hadde startet opp la Sør-Varanger opp til at innbyggerne i Kirkenes skulle få delta i drøftingen rundt de nye havneområdene. Det ble arrangert et åpent informasjonsmøte tidlig i mars måned samme år.

Den 3. september 2013 holdt Sør-Varanger en dialogkonferanse i forbindelse med utarbeidelse av forslag til planprogram for kommunedelplan for Tømmerneset. Plankonsulenten Norconsult laget et opplegg som skulle samle visjoner, ideer og konkrete forslag som skulle veilede og forbedre arbeidet med kommunedelplanen (Norconsult 2013).

Dialogkonferansen var ifølge Norconsult åpen for alle i Kirkenes som ønsket å komme med sine synspunkt, og til sammen møtte 50 deltakere. Blant disse var Sør-Varanger kommune, Norconsult, Avinor, forsvarsbygg, reinbeitedistrikt og flere ulike næringsaktører representert.

Metodikken som ble brukt under dialogmøtet baserte seg på fokus-spørsmål. Spørsmålene gikk ut på å generere ideer, hente inn ideer, og evaluere disse ideene i etterkant. Resultatene ble behandlet og lagt frem som en kvalitativ analyse.

Ettersom det var mange aktører med ulike interesser til stede under dialogkonferansen kan det være et greit utgangspunkt å presentere noe av hva som kom frem under møtet.

Som en del av opplegget ble alle deltakerne utfordret til å skrive ned sin visjon for planområdet, og ble oppfordret til å svare på følgende tekst: Hva ønsker du at Tømmerneset skal ha utviklet seg til i 2030?

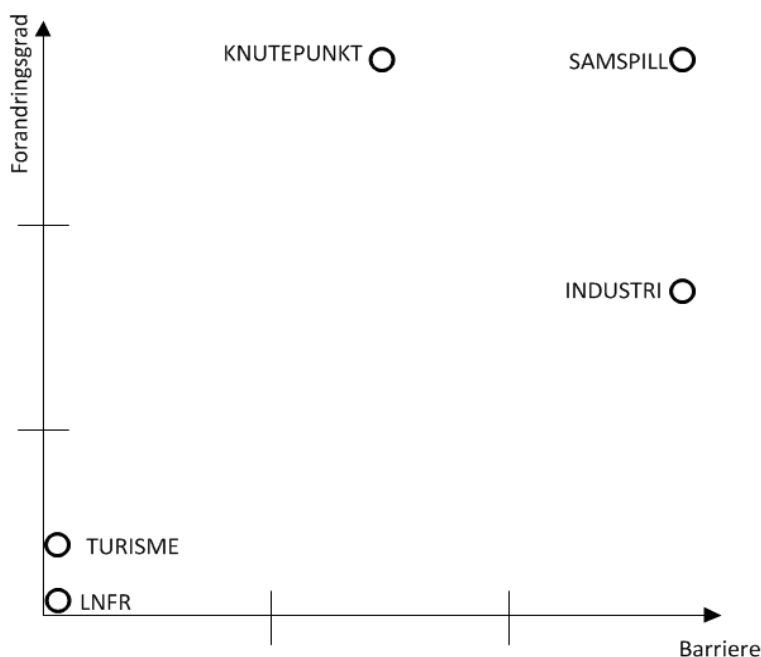
Norconsult forsøkte å systematisere de ulike synspunktene og visjonene som ble hentet inn fra deltagerne inn i bestemte kategorier som tok utgangspunkt i ulike utviklingsbaner for Tømmerneset. Disse var som følger:

Konservativ tilnærming: Innbefatter LNFR (Landskap, natur og friluftskreasjon) som vurderes til ikke å ha noen barrierer. Turisme vurderes til å være et lavt ambisjonsnivå, og ingen større barrierer og innebærer liten forandring.

Industriell tilnærming: Innebærer en middels forandring, da det må gjøres en regulering og vurdering av kompleksitet. Det vil være en stor barriere men vurderes som en middels ambisiøs tilnærming.

Knutepunkt tilnærming: Vil bety en stor forandring av området, og vil innebære behov for store ambisjoner, men vil ved allerede etablert industriområde være vurdert som en middels barriere.

Samspill tilnærming: Vurderes slik at det både vil kreve store ambisjoner for å få etablert og vil kreve store forandringer, noe som gjør denne tilnærmingen til en større barriere.



Figur 20: Viser de ulike kategoriene som ble benyttet under dialogkonferansen og viser ulike utviklingsbaner for Tømmerneset. Kategoriene er satt i forhold til ambisjonsnivå og forandingsgrad. Fra Norconsult (2013).

I den andre delen av konferansen ble deltakerne bedt om å dele seg inn i grupper på opp til 4-5 deltakere for å diskutere og konkretisere sine visjoner på kart. Gruppene skulle kunne utarbeide felles løsninger på kart eller individuelle løsninger på hvert sitt kart. Deltakerne ble delt inn i 8 grupper, som fikk gruppenavn fra A til H.

Den første gruppen (A) foreslo å avsette og regulere Tømmerneset som næringsareal. I første fase skulle en utvikle KILA til et sentrumsnært næringsområde, og flytte næringsvirksomheten som i dag ligger ved Prestøya øst for Kirkenes sentrum til KILA.

Den andre gruppen (B) så for seg at industrien i sentrum ble flyttet til et nytt industriområdet på Gamneset og Pulkneset. Det ble også foreslått at SNT ble flyttet til dette industriområdet. Det ble vektlagt at dersom det ble bestemt at vestsiden av Tømmerneset skulle utvikles, burde det skje som et offentlig/privat samarbeidsprosjekt.

Gruppe C så seg positiv til utvikling av industriområder på Gamneset og Pulkneset med en veiforbindelse langs strandsonen vest for flyplassen, og utviklingen i området måtte skje med minst mulige konsekvenser for Forsvarets øvingsområder. Forslaget stilte også spørsmål til behovet for SNT i Leirpollen.

Gruppe D ønsket derimot å begrense utbyggingen på Tømmerneset til kun å gjelde etablering av SNT i Leirpollen og samlokalisering av industrien her, med øvrig veiforbindelse langs Langfjorden.

Gruppe E argumenterte for en viss edruelighet i omfanget av planene, og foreslo derfor en mer samlet etablering av kommunalt næringsareal og SNT vest for flyplassen (Tømmerneset vest). Infrastruktur og industriutbygging ved Pulkneset og Gamneset, samt KILA og Leirpollen burde primært foregå som private initiativer. I tillegg ble det foreslått en jernbanetrase fra Finland inn til vestsiden av Tømmerneset.

Gruppe G åpnet for at hele Tømmerneset kunne bli et område for industri og næring, der både Gamneset, Pulkneset og Leirpollen var med. Gruppen pekte også på en stegvis utvikling av området der KILA burde utvikles først. Her ble det også pekt på viktigheten av å få etablert en jernbanetrase fra Finland til Tømmerneset.

Forslagene ble presentert i plenum av de forskjellige gruppene, og gjengitt i Norconsults rapport. Av disse uttalelsene har jeg valgt ut noen her for å gi et bilde av hvilken stemning det var blant deltagerne for de fremtidige havneplanene. Presentasjonen i gruppe E ble for eksempel gjort av en kommunestyrerepresentant (ikke navngitt i kilden):

"Når ordfører og flertallet valgte Leirpollen som stamnetthavn synes det å være et av de merkeligste forslagene som er gjort i denne kommunestyreperioden. [...] Det må gjerne skje ting ute ved Leirpollen, men jeg er imot at det skal være et kommunalt prosjekt, og jeg har heller ikke sett at det er noen interesse for det. Jeg tror man må ha en løsning som Kirkenes næringshage påpekte, å ha en to-havne løsning og ikke en én-havne løsning.

For meg er det helt klart at ny stamnetthavn ligger på vestsiden av Tømmerneset, inne ved Korsfjorden og ikke ved Bøkfjorden. Det arealet som har størst utviklingspotensial ligger vest for flyplassen, her er det et veldig flatt terreng som er mulig å utbygge, det har et areal som er ca dobbelt så stort som KILA. I tillegg ligger det også nærme flyplass og de to andre industriområder (Pulknes, Gamneset)."

Et annet innlegg kom fra gruppe B og brakte opp temaet om logistikk og knutepunktshavn²³:

"Vi ser at man kan flytte industriområde som i dag er avsatt på Prestøya ut til det nye industriområdet (Gamneset, Pulkneset), slik at man frigjør område (ved Prestøya) til mer forretning og boligområde. Så er det Leirpollen, aktivitetene, som er foreslått at flyttes til industriområde (Gamneset, Pulkneset) [...]

Norge i dag kan greie seg med to middels store containerskip som anløper Rotterdam. Det er det vi snakker om av godsmengder som kommer inn til AS Norge i dag, og det må vi ha i bakhodet. [...] Her må vi tenke litt i balanserte former [...]

Etter dialogmøtet fulgte rådmannen opp diskusjonene som hadde foregått under møtet:

På bakgrunn av merknadene, visjoner og konkrete innspill vil rådmannen fremme følgende tilråding:

1. Kommunestyret velger i gjeldene situasjon, som overordnet strategi, en samspillstrategi for den videre planlegging og utvikling av Tømmerneset. Kommunestyret er innforstått med at dette vil kreve mye av alle involverte parter for å få dette til.
2. Kommunestyret vil legge til grunn at ved rullering av kommunedelplanen for Tømmernes i forbindelse med videre utvikling av Leirpollen som stamnetterminal, så vil kommunestyret legge til grunn en strategi som har en knutepunkt-tilnærming.

²³ Norconsult (2013) rapport fra dialogkonferansen

5.4 Tømmerneset – et omstridt område

5.4.1 Høringsrunder i kommunedelplanen for Tømmerneset

Forslag til planprogram for kommunedelplanen og de tre områdereguleringene ble behandlet i utvalg for plan og samferdsels i 26.06.13, og deretter lagt ut til offentlig ettersyn (Utvalg Plan og samferdsel 13/1191). Gjennom høringsperioden kom det 15 uttalelser til kommunedelplanen. Et utvalg av disse vil bli presentert her.

Både forsvaret og reindriftsdistriktet båndlegger store areal på Tømmerneset som har kommet i konflikt med de planlagte havneprosjektene på Pulkneset og Gamneset.

Forsvaret

Forsvaret meddelte til kommunen i august 2013 at en økt bruk av Tømmerneset kunne innvirke på bruken av øvingsfeltet.

Schengen har sin ytterste «landegrense» mot Russland, hvor Garnisonen i Sør-Varanger spiller en viktig rolle som grensevakt. Forsvaret sitt nærvær og deres muligheter for utdanning og trening på Tømmerneset er derfor sentralt for Norge. Derfor var det viktig å finne alternative løsninger for Forsvarets øvings- og skytefelt hvis havneprosjektene på Tømmerneset skal kunne realiseres (Forsvarsbygg 2013).

Den samlede vurderingen av planens virkninger var avgjørende for om disse planene kunne la seg gjennomføre uten at forsvaret sine muligheter for øvelsesaktiviteter blir vesentlig redusert. De var opptatt av at det ikke er avklart i hvilken rekkefølge den tekniske infrastrukturen skal komme og hvem som blir ansvarlig utbygger av disse og til slutt hvem som skal betale for disse kostnadene.

En avtale måtte derfor etableres før en kunne vedta planene for å kunne sikre gjennomføringen av prosjektene.

Sametinget

Sametingets kom med flere innspill og uttalelser om at reindriftnæringens bruk av de berørte områdene måtte beskrives. De direkte og indirekte beitetapene som følge av den planlagte utbyggingen skulle vurderes. Vurderingen av beitetap skulle også ta hensyn til den samlede virkningen av inngrep som veianlegg, hyttefelt, og lignende. Kommuneplanen måtte vurdere hvilken grad det fastsatte reintallet for reinbeitedistriktet ville bli berørt.

Sametinget fremla innsigelse på reguleringsarbeid ved Pulkneset fordi dette ville vanskeliggjøre videre bruk av Tømmerneset for reindriften.

Jf. Reindriftslovens § 22:

Reindriftsutøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flytteleier. Reindriftnæringens flytteleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttelei og i åpning av nye flytteleier når berettigede interesser gir grunn til det.

5.4.2 Kulturhistorie på Tømmerneset



Figur 21: Helleristninger på Gammneset, Tømmernes i Sør-Varanger. Foto: Tromsø museum

Området ved Høybukta vest har opprinnelig vært brukt av skoltesamer, og ligger under Pasvikiidaens bruksområde. Vestover inn i Korsfjorden ligger en øy med navn Buholmen, og denne markerte siidagrensa mellom Pasvik- og Neidensiidaen. På sommerstid ble det drevet fjordfiske i området, mens reinflokken beitet på Skogerøya nord for Tømmernes. Fra 1700- og 1800-tallet kom en betydelig mengde nordsamiske tilflyttere hit fra Tana og Varangerhalvøya, og Korsfjorden ble hovedsakelig bosatt i løpet av første halvdel av 1800-tallet, i områdene mellom Buholmen og Høybukta.²⁴

I forbindelse med konsekvensutredningen for Gamnes, hvor Norterminal ønsket å bygge oljeomlastningsterminal, ble det i 2015 gjort utgravninger av en eldre steinalderboplass og en samisk gammetufte av arkeologer ved Tromsø museum. Her fant de helleristninger som er datert til å være 7000 år gamle.²⁵ Disse interessene måtte også tas med i konsekvensutredningene

5.4.3 Konfliktområder i saker om reindrift

Samisk næringsliv omfattes i dag av mange næringer som betinger at man tilrettelegger for bilvei, tog, fly og kraftlinjer. (Viken 2016). Flere nye prosjekter kommer i direkte konflikt med reindriften og flere utredninger kommer det stort sett initiativtakerne til gode. Samiske interesser kommer ofte i andre rekke, og det finnes flere eksempler på at konsekvensutredninger som blir gjennomført ender med at industrinæringen og reiselivet sine innspill blir mer vektlagt i konklusjonene.

I tilfeller der statlige myndigheter har måtte gripe inn i uenigheter mellom for eksempel turisme og reindriftsnæringen har reiselivet gått av med seieren mens reindriften har tapt disse kampene. Reindriften har derfor sett at ulike konsekvensutredninger kun har vært et redskap for å få utbygginger gjennomført. På sikt kan dette være virkninger som tar reindriften tilbake i tid.

²⁴ Sametingets uttalelser under forslag til planprogram for Høybukta vest (2017) https://www.vegvesen.no/Europaveg/kirkenes/dokumenter/attachment/2103674?ts=1605a445988&download=true&fast_title=H%C3%B8ringsuttalelser+til+forslag+til+planprogram+-+september+2017 (26.01.2018)

²⁵ Helleristningsfunn på Tømmerneset: <https://www.nrk.no/finnmark/sensasjonelt-helleristningsfunn-i-varanger-1.12518931> (26.01.2018)

For å trekke en parallell til andre saker der reindriftsaktører møter større utbyggingsplaner har Nygaard (2016) foretatt undersøkelser i Finnmarksområdet som kan være interessant å se på.

I Kvalsund kommune har planer for gruvedrift vært behandlet to ganger og hvor flertallet i kommunestyret gikk inn for gruvedrift (Nygaard 2016). Reindriftsinteressene ble i mindre grad debattert, fordi kommunestyret mente at hensynet til nye arbeidsplasser og en mulig økning av innbyggertallet måtte gå foran disse interessene.

Reindriften er heller ikke representert i Kvalsund kommunestyre og mister en viktig stemme i kommunen. Kvalsund kommune hadde derfor utarbeidet sine planer for gruvedriften lenge før de samiske interessene ble aktuelle å ta hensyn til. Når resultatene fra alle høringene ble lagt inn i utredningene til selskapet Nussirs planer for gruvedriften, ble det klart at det ikke var tatt hensyn til de samiske interessene. Reindriften styre og Sametinget sendte inn innsigelser på den nye reguleringsplanen. Konflikten om planene ble etter hvert løftet opp i hierarkiet og var innom flere departementer som etter regjeringsskiftet i 2013 anbefalte gruvedrift.

Gjennom prosessen med protester og innsigelser fra de samiske interesseområdene kom også miljøorganisasjoner på banen som satte saken på dagsorden nasjonalt, Det ble brukt sosiale medier til å fremme miljøhensyn og allianser med lokale fiskeinteresser. Selv om mye av kampen om nei til gruvedrift falt sammen med øvrige næringsinteresser ble dette etter hvert mer til en miljøkamp enn vern av den samiske næringsvirksomheten i området.

I Kautokeino har i stor grad det motsatte skjedd. Der kom ikke planene om gruvedrift skikkelig i gang. Det ble behandlet av formannskapet som satte visse krav til gruveselskapet Arctic Gold. Planene ble forkastet med 11 mot 8 stemmer som med dette kunne stoppe planene, og dette overrasket selskapet. Kommunen mente de hadde nok kunnskap om hva som ville bli konsekvensene av en gruvedrift. Dette var også et signal til sentrale myndigheter om hva man kunne akseptere av inngripen i naturområdene. Arctic Gold aksepterte ikke disse beslutningene til Kautokeino kommune og trakk inn juristene til å vurdere lovligheten med dette. Mens de ventet på juridiske avklaringer, klarte

gruveselskapet å forhandle seg fram til å stille økonomiske garantier for utvikling i kommunen hvis deres planer ble gjennomført. Men da planene ble gjennomgått på nytt ble den avvist av kommunen, denne gangen med et mindre flertall. Med dette ville Kautokeino kommune gi et klart svar til nasjonale og internasjonale aktører at de heller ønsket å ivareta lokale næringer.

Gruvesaken skilte folk og interesser i kommunen og oppfatningen om hvordan gruveselskapet Arctic Gold hadde gått fram for å fremme sin sak. De hadde imidlertid sine medspillere i det politiske og administrative systemet men hadde ikke noe forståelse eller kompetanse om den samiske kulturen. Den nedlatende tonen selskapet hadde overfor politikerne i kommunen gjorde det vanskelige å skape en grobunn for tillit (Nygaard 2016), noe en gjerne trenger for å kunne få til et samarbeid.

5.4.4 Reindriftdistriktet på Tømmerneset

Tømmerneset har i dag stor betydning for reindriften og er viktige beiteområder både vinterstid og i barmarksperioden (NINA rapport 2015). I dag er det to reindriftdistrikter som bruker området: Pasvik reinbeitedistrikt 5A og Spurvneset og Skogerøy reindriftdistrikt 4/5B.

Området til reindriftdistriktet 5A/C er Pasvikelven i øst. Pasvikelven renner helt ned til russisk grense i øst, mens vestlig grense er finskegrensen opp til Munkelva og derfra ned til fjorden. Det er til sammen 5 reindriftsutøvere i området.

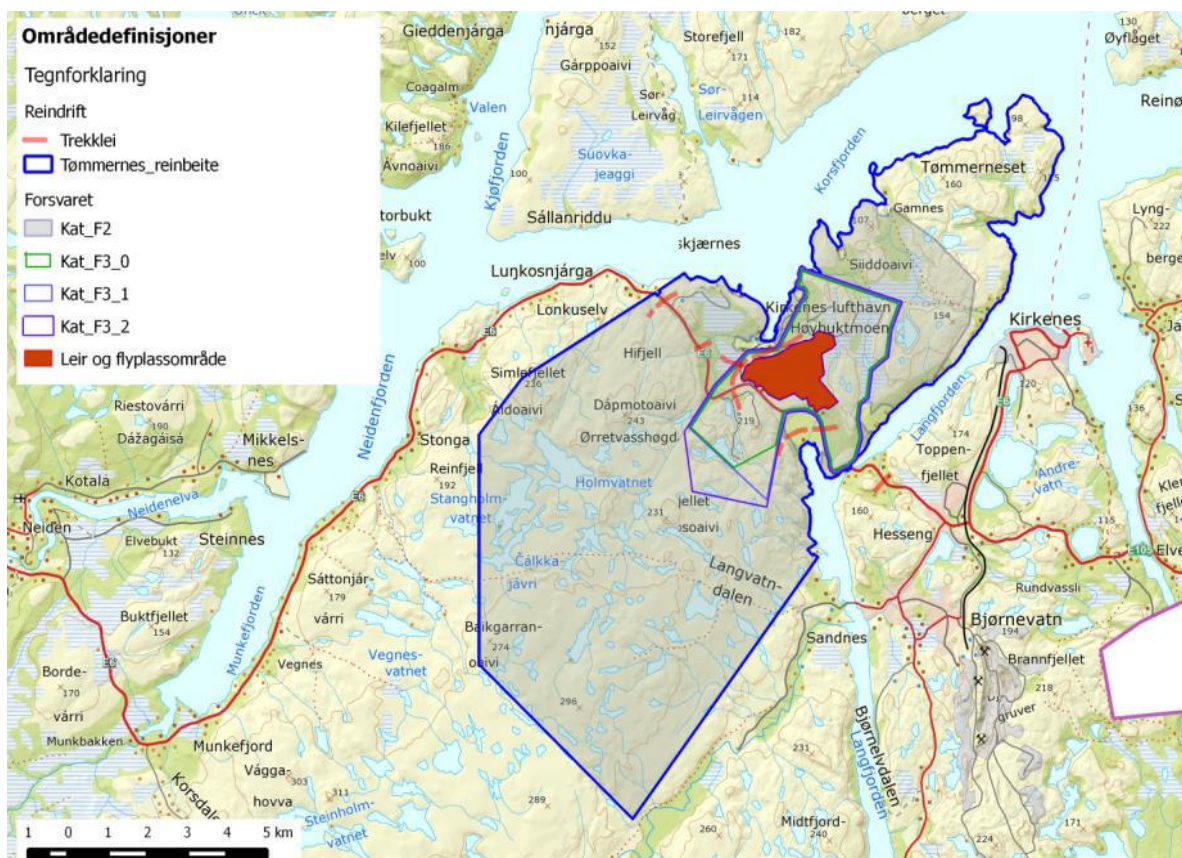
Lederen for reindriftdistrikt 5A/C Pasvik delte i en samtale med meg sine opplevelser og erfaringer i forbindelse med involveringen i planprosessen og de potensielle konsekvensene havneutbyggingen kunne få for reindriftdistriktet.

Overordnet var jeg interessert i hvordan reindriftsutøvere opplever situasjoner, og om det blir økt press på arealene fra utbyggere som ønsker å etablere seg i områder der det foregår reinbeite. I situasjoner med reindrift og arealsaker fortalte distriktslederen at deres distrikt har det relativt enkelt i forhold til mange andre. Deres distrikt holder kun til i én kommune sier han, mens andre utøvere kan ha opp til 5-6 distrikt og dermed veldig mange å forholde seg til.

IO: Hvis du har sommerbeite og vinterbeite to forskjellige steder, og flyttveier gjennom 3-4 forskjellige kommuner. De reinbeitedistriktene har det nok betraktelig verre i forbindelse med arealsaker.

Reindriftslederen sitter også i kommunestyret. Han synes det er viktig at primærnæringen og næringslivet blir representert i politikken..

IO: Det er vel lettere for meg siden jeg sitter som lokalpolitiker. Vårt distrikt har satset mye mer på samarbeid, samhandling og dialog istedenfor konflikt, og det har lønt seg i det lange løp. Det hjelper også i forbindelse med arealsaker.



Figur 22: Kart over NINA rapportens (2013) definisjon av reinbeite på Tømmerneset, samt ulike arealkategorier for forsvarets skyte- og øvingsfelt. Kategori tilsvarer de 3 alternativene som skal utredes)

Når det kommer til de konkrete havneplanene hørte han om dem for første gang for 5-6 år siden. I utgangspunktet var det kun Leirpollen, som hadde kommet som et utkast etter ordre fra Naimak (Statens vegvesen). Etter hvert kom dermed Gamneset og Stolt Nielsen (Norterminal), samt Kirkenesbase AS (CCB) som hadde jobbet en god stund med sine

planer. Det var rundt dette tidspunktet planene startet offisielt. De første møtene i forbindelse med planene startet i tidsrommet 2012-2014, og etter det har det gått slag i slag, forteller han.

Da forarbeidet med denne oppgaven startet leste jeg i lokalavisene om arealpresset som reindriftsdistriktet opplevde fra prosjektene som var planlagt på Tømmerneset. Jeg var interessert i å vite hvordan reindriftsdistriktet hadde blitt involvert i planprosessen av både Sør-Varanger kommune og de private utbyggerne.

IO: Det som er med Tømmerneset – selve kommuneplanen - har vi hele tiden vært med i den prosessen. Vi har fulgt den prosessuelle gangen hele tiden. Så er det også viktig at reindriften i slike arealsaker kjenner sin egen besøkelsestid, og har fokus i forhold til hvor man er i prosessen.

SH: Hva mener du med det?

IO: At når du sitter i dialog med utbygger på første møte, så må du tenke på at det er i starten på en prosess, og at du nødvendigvis ikke er i dialog med reguleringsmyndigheten. Da kan du ikke ta opp saker eller de deler av prosessen som gjelder reguleringsmyndigheten med en utbygger. Videre er det viktig å vite hvor du er i prosessen, og har gjennomført soliditet og at du er seriøs hele tiden, i forhold til hva du prater om og hvordan du er. Det er veldig viktig. Det er noen distrikt som bommer litt på det. Det er klart at når det er høyt arbeidspress, så blir det ofte sånn.

Som nevnt tidligere ble kommunedelplanen for Tømmerneset igangsatt fordi det var et behov for å koordinere og samordne de interessene som finnes blant de sentrale interessentene og næringsaktørene i kommunen. I starten av planarbeidet var det kun Leirpollen som var avsatt som fremtidig havneområde, mens store deler av Tømmerneset var avsatt og i bruk av forsvaret, Avinor, reindrift og som LNF-område. Både reindriften, forsvaret og Avinor hadde innsigelser i forbindelse med utbyggingen på Tømmerneset.

I slutten av 2015 leverte reindriftsdistriktet inn en formell klage på områdereguleringsplanen for oljeomlastningsterminalen på Gamneset (Norterminal). Reindriftsdistriktet hevdet dette ville føre til store ulemper for reinen.

SH: Er dette innsigelser til en spesifikk lokalitet?

IO: Det er i hovedsak planene for Pulkneset og Gamneset med veiløsning og infrastruktur. Vi hadde innsigelser fordi de vil ta beitelandet vårt, med all den veiløsningen og strukturen de velger, og der har vi hatt en innsigelse via Fylkesmannen i Finnmark. I tillegg har forsvaret hatt innsigelser i forbindelse med skytebanene sine og sikkerhetssoner. Også Avinor har hatt innsigelser som gjelder sikkerheten i forbindelse med veiløsningene ut til Pulkneset.

Reindriftsdistriktet fryktet at ved tap av areal ville områdene bli stengt for reinen. Det andre momentet var havnen, infrastrukturen og veitilknytningen, fortalte distriktslederen. Situasjonen for forsvaret vil potensielt være at de er nødt til å flytte skytebanen på sørsiden, noe som vil ramme reindriften. Han forklarte situasjonen som fastlåst, der de avventer at kommunen skal ta for seg hele planen som helhet og behandle alle innsigelsene som har kommet.

IO: Selv påvirkningen på reinen gjelder dette både støy og during, støv og lys. For det første er det båttrafikken, og for det andre er det alt som skjer på kaia med all logistikken som skjer til og fra; blant annet trailere, biler, busser og folk.

Fylkesmannen støttet imidlertid Sør-Varanger kommune sin behandling av saken og mente at alle de berørte partene hadde fått mulighet til å gi sine innspill i saken.

SH: Vil dere stå fast på innsigelsene?

IO: Ja det vil vi. Det er ganske stort areal som potensielt vil gå bort. Vel, arealet er ikke så stort men, det er jo kystlinja som blir borte. Det er det som er viktig. Så er det også det som vi har påpekt hele tiden, at under behandlingen av Tømmerneset har tidsfaktoren til Norterminal hele tiden vært et pressmiddel for at de ikke kunne gjøre den jobben god nok. Vi har sagt at undersøkelsesområdet for konsekvensene er for liten. Kommunen har sagt at de ikke har tid til å foreta en større utredning på grunn av at Norterminal hadde satt en dato, men Norterminal er fortsatt her og enda ikke dratt. Så vi har tid til å gjøre det ordentlig.

Han forklarer videre at industriaktørene hovedsakelig ville ha områdene rundt Pulkneset og Ganneset, men reindriftsdistriktet argumenterte med at influensområdet ville bli mye større enn det de først hadde påpekt.

IO: Vi har sagt, at det er litt merkelig at de skal opprette to så store aktiviteter i en lakseførende fjord når man ikke kan ha en tankbåt liggende der, men du skal ha ørt-og-førti-tusen båter til kai i løpet av ett år, men én en tankbåt som ligger der kan ikke laste om.

SH: Ikke det?

IO: Nei, den fikk avslag av Fylkesmannen i Finnmark fordi den er for nært laksefjorden, men de skal likevel opprette et stort industriområde på land. Så her er det mye logiske brister.

5.5 Kystverket og Statens vegvesen sine merknader

I forbindelse med kommunedelplanen for Tømmerneset og utpekingen av Leirpollen som stamnetthavn hadde Statens vegvesen og Kystverket følgende merknader under høringsperioden.

For det første mente Statens vegvesen, i tråd med de vurderingene som hadde blitt gjort tidligere under planleggingen at det ikke var plass til petroleumsrelaterte havne- og industriutbygginger i nærheten av Kirkenes sentrum og at dette burde flyttes ut fra de tettbebygde områdene. Samtidig savnet de en nærmere vurdering av Leirpollen som stamnetterminal, og pekte på at dette burde vært et eget utredningstema, noe det ikke hadde vært så langt.

For dersom Leirpollen skulle få stamnettforbindelse til det øvrige veinettet og finansiering av denne, måtte Leirpollen først få offisiell status som stamnetthavn. Finansieringen av en eventuell ny E6 måtte på sin side skje som en egen utredning utenom kommunedelplanen. Kystverket uttalte at siden Leirpollen hverken hadde noen form for infrastruktur eller havneaktivitet var det ikke grunnlag å si at Leirpollen kunne være en fremtidig stamnetterminal i Kirkenes.

5.5.1 Fra kommunal til statlig planlegging

Merknadene fra Statens vegvesen og Kystverket pekte på enkelte forhold som gjorde at spørsmålet om hvor stamnetthavnen skulle ligge enda ikke var avklart. Avgjørelsen måtte vente.

I 2014 mottok Statens vegvesen en bestilling fra Samferdselsdepartementet om å lage en konseptvalgutregning (KVU) for Kirkenes. KVU er en faglig utredning i den tidlige fasen av store prosjekter, strekninger og for transportsystemer i byområder som skal legges frem for politisk behandling i regjeringen. Gjennom styringsverktøyene NTP, KVU og KS1-2 (ekstern kvalitetssikring), skal det fattes avgjørelser og prioriteringer for bruk av statlige penger for transportprosjekter (Statens vegvesen 2017).

Innbyggertallet og transportsystemet i Kirkenes utgjorde i utgangspunktet ikke et sterkt behov for en utarbeidelse av KVU. Samferdselsdepartementet merket seg etter hvert

behov for å sette i gang arbeidet med utredningen etter anmodning fra Statens vegvesen. Dette hang sammen med Kirkenes sin posisjon både i Norge, Barentsregionen og relasjonene i den internasjonale sammenhengen. Da det ble gitt klarsignal fra departementet startet grunnarbeidet for en statlig KVVU.

Det ble arrangert dialogmøter med ulike interessenter og Sør-Varanger kommune som resulterte i at det etter hvert ble utarbeidet en før-rapport «Utfordring for KVVU E6 Høybukta – Kirkenes» i 2014.

Oppdraget gikk i hovedsak ut på å vurdere ulike konsepter for stamnetterminal og veiforbindelser fra havneområdet til det øvrige veinettet. (Statens vegvesen 2017).

I juni 2015 ble rapporten «KVVU E6 Høybukta-Kirkenes» ferdigstilt. Rapporten skulle vurderte selve lokaliseringen av havnetterminalen og E6 forbindelsen mellom Kirkenes og Hesseng, og byutviklingstiltak for Kirkenes.

5.6 Konseptvalgutredning og lokaliseringsforslag

I KVVUen ble 13 forskjellige lokasjoner i og rundt Kirkenes vurdert som mulige havner. Blant disse 13 var Gamneset, Pulkneset, Leirpollen og Slambanken inkludert.

I rapporten ble det stilt flere tekniske krav som de ulike lokalitetene ble vurdert opp mot. Kravene gjaldt gode inn- og utseilingsforhold for LNG-skip (Liquid Natural Gas), tankskip, manøvreringsrom og venteområder utenfor kysten for skip som på vente på klarering, sikkerhetsforhold, ankringsplasser i nærheten av terminalen, værforhold (vind, sikt og sjø), vindbelastning ved kai, og mer.

Lokalitetene som best oppfylte disse kravene var Høybukta vest, Pulkneset og Leirpollen. Gamneset ble imidlertid ikke tatt opp til vurdering. Begrunnelsen var at den planlagte oljeomlastningen til Norterminal krever en viss sikkerhetsavstand hvis den skal kombineres med annen virksomhet. Det mest utslagsgivende var særlig planene for lagring av gass, noe som ikke lar seg samlokalisere ved stamnetterminalen (Statens vegvesen 2015). Slambanken førte heller ikke frem på grunn av at det er plassert relativt langt inne i Langfjorden, og ville behøve slepebåter ved innseiling av større skip.

5.6.1 Havnekonsept Høybukta vest:



Figur 23: Viser Høybukta vest og tilknytning til E6. Hentet fra Statens vegvesen (2015).

Forslaget som ble vurdert i KVUen var å legge havnen vest for bukta ut til Korsfjorden på et område som de kaller Høybukta vest. Det gunstige med denne lokasjonen er den nære avstanden til E6, som naturligvis vil redusere investeringskostnadene betraktelig i forbindelse med veiutbygging. De foreløpige kostnadsestimatene i KVUen lå på 100 millioner kroner. I tillegg ble Høybukta vurdert til å være egnet som omlastningsterminal og et område der det kan behandles store godsmengder.

Høybukta vest er også et stort område på ca 1000 dekar med havn og bakarealer til sammen.

5.6.2 Havnekonsept Pulkneset:



Figur 24: Viser konseptet om Pulkneset på østsiden av Tømmerneset inklusivt byutviklingspakken, utbedring av E6 og adkomstvei fra E6 vest for Kirkenes lufthavn. Hentet fra Statens vegvesen (2015).

Pulkneset ble vurdert som egnet for omlastningsterminal for oljeprodukter eller godsmengder. Veforbindelsen her ble anslått å koste 280 millioner. KVUen pekte på at området var konfliktfylt i henhold til havneutbygging som følge av innsigelser fra reindriften, fylkeskommunen i Finnmark og Fylkesmannen i Finnmark. (Vegvesen 2015).

5.6.3 Havnekonsept Leirpollen:



Figur 24: viser konseptet Leirpollen med potensielle veialternativ.

Leirpollen ble også vurdert egnet som omlastningsterminal for oljeprodukter, kaier og tilgjengelige landarealer. Fordelen var at dette var kommunens opprinnelige ønske for stamnetterminal, og at det i Alternativ A-C gir adkomst og mulig forbindelse til Slambanken og KILA-prosjektet. Ulempen er imidlertid at kostnadene vil øke betraktelig med veiforbindelse hit. Kostnadene her er anslått til 720-1070 millioner kroner Det rimeligste vegalternativet vil være at det bygges adkomst til Slambanken over Langfjorden, som er stipulert til å ligge på 460 millioner.

5.6.4 Resultat og konklusjon av KVU:

KVU kom frem til at både Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest var egnet for etablering av stamnetthavn..

Vestsiden av Tømmerneset (Pulkneset og Høybukta vest) var vurdert til å ha størst utviklingspotensial på grunn av størrelsen på arealet og isforholdene, samt muligheten for industrien å samlokalisere seg med flere funksjoner. Alle tre konseptene hadde potensialet for å kunne bli utviklet som intermodale terminaler, og konseptene var vurdert opp mot en eventuell jernbanetilnytning. Alle var imidlertid ansett som negative steder i henhold til reindriftens aktiviteter.

Konklusjonen endte med en anbefaling om Høybukta vest:

«Konsept Høybukta vest rangeres som nummer en og konsept Pulkneset som nummer 2. Videre utredningsarbeid vil gi svar på hvor stor forskjell det er mellom disse konseptene når det gjelder konsekvenser for samlokalisering, reindrift, grunnforhold og havnetekniske forhold.»

«For å styrke Kirkenes som knutepunkt i Barentsregionen anbefales det å etablere en ny stamnetterminal i Kirkenes.»

Konklusjonen hvilte også på at en ny stamnetthavn utenfor Kirkenes ville kunne bedre sentrumsmiljøet. Ved en ytterligere bedring av miljø og utviklingsmulighetene i Kirkenes anbefalte de at det ble etablert en forbindelse til Slambanken fra E6.

Statens vegvesen og Kystverket anmodet samtidig industriaktørene å samlokalisere seg i én havn slik at det fysiske inngrepet på Tømmerneset kunne forminskes der det var mulig, og at hensynet til reindriften kunne bli ivaretatt.

I løpet av perioden etter 2015 var ferdigstilt gjennomførte Samferdselsdepartementet konsultasjoner med de berørte reinbeitedistriktene og Sametinget, så vel som Sør-Varanger kommune og næringsaktørene.

I 2016 uttalte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen i en pressemelding:

*«Vi anbefaler Høybukta vest-området som det beste alternativet for en eventuell ny havn i Kirkenes. Samtidig understreker vi at havneutbyggingen må finansieres av lokale myndigheter i samarbeid med private aktører.»*²⁶

Etter mange års arbeid med å få på plass en stamnetthavn i Sør-Varanger kommune, med mange forviklinger, uenigheter og debatter vedrørende lokaliseringen av terminalen gjorde Sør-Varanger kommune i 2017 et aller siste vedtak. Vedtaket på sin side var starten på et samarbeid mellom kommunen, Kystverket, Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune om utviklingen av Høybukta vest. Her avsluttes min fremstilling om planleggingen av stamnetthavnen i Kirkenes.

«Sør-Varanger kommunestyre tar til etterretning Regjeringens vedtak om å etablere en ny stamnetterminal i Høybukta vest. Vi ønsker å utvikle en stor internasjonal Barentshavn. Den nye stamnetterminalen skal på sikt samle industriell havnevirksomhet i kommunen.»

«Det igangsettes en prosess for å kartlegge private aktørers interesse for å utvikle nytt havneområde i Høybukta vest sammen med Sør-Varanger kommune / Havnevesenet. · Planprosess for Høybukta Vest igangsettes så raskt som mulig. Det forutsettes at dette skjer gjennom en statlig regulering»

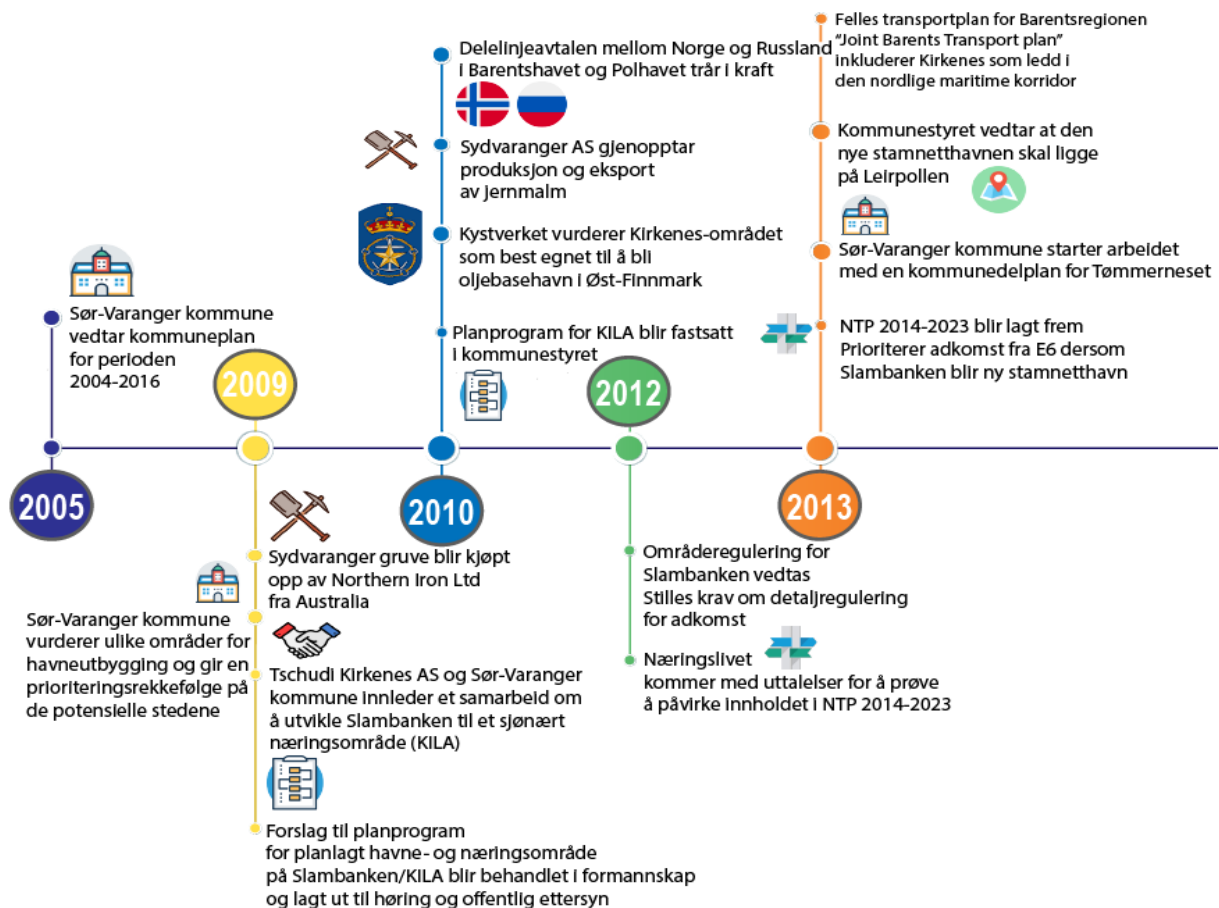
²⁶ Pressemelding 15.12.2016 - <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/mulig-ny-havn-i-kirkenes/id2524544/> (25.04.2018)

6 Analyse og diskusjon

6.1 Innledning

I dette kapittelet skal jeg analysere mine empiriske funn fra dokumentanalysen og intervjuene opp mot teorien og litteraturen som ble presentert i kapittel 3 og 5. I analysen tar jeg utgangspunkt i problemstilling 2.

«Hvilke lokale aktører har interesser eller blir berørt av de foreliggende havneplanene i Sør-Varanger?»



Figur 10: Tidslinje over viktige hendelser knyttet til havneplanleggingen i tidsrommet 2005-2013

6.2 Offentlig og privat samarbeid om havneområder

Da Tschudi begynte sin aktivitet i Kirkenes-området i løpet av 1990-tallet, så shippingaktøren for seg at det åpnet seg et marked for nye transportløsninger i nordområdene. Som en aktør med lang historie innen shipping og logistikk var Kirkenes et ettertraktet havneområde som ga tilgang på isfrie dypvannshavner.

Etter at Sydvaranger gruve ble nedlagt 1996 ble store deler av eiendommen og infrastrukturen overdratt til Sør-Varanger kommune og Varanger kraft. Da Tschudi etter hvert kjøpte opp gruve i 2006 fikk selskapet med seg det nedlagte gruveområdet inklusivt den gamle import- og eksportkaia som er ligger plassert ved Slambanken sørvest fra sentrum, som vi har vært inne på.

I kapittel 3 tok jeg for meg Valestrand & Gerrards (2015) tre underkategorier om motilitet som vi kan bruke for å beskrive hva som skjedde under denne perioden. Med sin tilstedeværelse fra tidlig på 90-tallet hadde Tschudi opparbeidet seg et nettverk i Kirkenes som gjorde det mulig for han å få adgang til havneområder. Her kan underkategorien adgang ha to betydninger. Adgang til eiendom og infrastruktur på grunn av sitt nettverk og sin kjøpekraft, som igjen kan sies å bygge på den kompetansen Tschudi hadde opparbeidet seg gjennom mange års drift. Tilgangen til sjøveiene og muligheten til å nå ut til kundene fra dypvannshavnen ga samtidig en mer direkte adgang. Denne tilegnelsen var antakelig et strategisk valg for shippingaktøren som så at det åpnet seg nye transportmuligheter i nord. En kan stille seg spørsmål om Tschudi sitt engasjement ble en døråpner for at havneplanene tok form i større grad enn tidligere.

Sør-Varanger hadde fra før i arealplanen 2004-2016 angitt 3 lokasjoner som hadde potensialet til å bli fremtidige havneområder. Leirpollen og Jakobsnes var to av disse stedene som ble utpekt, og Slambanken hadde straks blitt overtatt av Tschudi Kirkenes AS, som etter hvert fikk navnet KILA.

Ut fra tidslinjen 2009 ser vi fra tidslinjen en klar opptrapping og et sterkt engasjement i havneplanene i tidsrommet der gruve i en oppstartingsfase. Samme år har administrasjonen i Sør-Varanger flere møter der de vurderer hvilke av havneområdene som skulle prioriteres.

Som Aarsæther m.fl (2012) skriver blir arealplanleggingen ofte brukt som en arena for dialog og forhandlinger mellom kommune og markedsaktører, og samsvarer godt med situasjonen i havnesaken på dette tidspunktet. Som Lind (2012) også påpeker er tendensen i den nordiske modellen at kommunene har sterk formell posisjon gjennom kommuneplanene, men imidlertid liten finansiell kraft. Som en konsekvens kan dette ha ført til at Sør-Varanger kommune så KILA (Slambanken) som en metode til å få de privates bidrag med i planene, slik at målet om større og bedre havneareal i kommunen kunne bli realisert.

Som beskrevet i kapittel 5, ble dermed Slambanken (KILA) det området kommunen valgte å prioritere for videre utvikling.

Marked	Politikk		
	Sviktende planberedskap	God planberedskap	Aktiv pådriver
Høy aktivitet i markedet	1: Opplevelse av å være i etterkant	2: Kommunen responderer godt på markedets initiativ	3: Kommunen samarbeider med markedet for å utvikle området
Lav aktivitet i markedet	4: Stillstand/uavklart om områdets potensial	5: Avventende, passive planer	6: Kommunen tar initiativ for å vekke markedets interesse

Figur 5: Matrise med oversikt over variasjonen i utfordringer i ulike områder. Basert på fremstilling gjort av Nordahl (2012)

Basert på Nordahl (2012) sin tabell som beskriver sammenhengen mellom markedet og politikk kan det også fortolkes slik at kommunen begynte å respondere på markedets initiativ, som på dette tidspunktet var Tschudi Kirkenes AS sine mange havne -og gruveaktiviteter. Etter at Slambanken hadde fått høyeste prioritet fra administrasjonen, tok det dermed ikke lang tid før Sør-Varanger og Tschudi inngikk et samarbeid i utviklingen av Slambanken (KILA). En grunn til at Slambanken fikk høyeste prioritet kan også ha sammenheng med relasjonene mellom kommunen og shippingaktøren som hadde blitt styrket i de foregående årene.

Fortolker vi Nordahl sin tabell videre, kan det tenkes at Sør-Varangers planutvalg dermed gikk fra å respondere godt på markedets initiativ til å bli en aktiv pådriver i utviklingen

av havneområdene. Med andre ord ble planberedskapen påvirket av en høy aktivitet i markedet, og ved å bli en aktiv pådriver snarere enn å forbli passiv, kunne kommunen potensielt innta en mer offensiv rolle i havneetableringer.

Mye tyder derfor på at da samarbeidet mellom Sør-Varanger og Tschudi tok form gikk planleggingen over i det Falleth og Saglie (2011) beskriver som et styringsnettverk, der aktører med ulike ressurser og rettigheter samarbeidet for å løse felles planutfordringer. Sør-Varanger på sin side kan ha sett samarbeidet som en måte å tilrettelegge for bedre næringsareal til havneaktørene i kommunen, mens Tschudi på sin side ønsket å tiltrekke seg kunder til KILA i forventningen om at nye maritime aktiviteter var i ferd komme til nordområdene i større grad enn tidligere. Interessene til begge parter gikk hånd i hånd.

I praksis ser vi at samarbeidet først og fremst handlet om å få utarbeidet en områdereguleringsplan og konsekvensutredning for Slambanken fordi området sto uten tilfredsstillende veiforbindelse. Årsaken til et slikt samarbeid kan ha vært bunnet i det Nordahl (2012) skriver, at offentlige investeringer er utløsende for at utviklingen kan komme i gang på et bestemt område. Dette underbygges også av plandokumentene som beskriver at administrasjonen vurderte å gjøre et skifte av tiltakshaver på grunn av de omfattende kostandene som utbyggingen av tunnel og innfartsårer fra sentrum og Hesseng til Slambanken ville medføre. De offentlige investeringsmidlene ble ansett som nødvendige for at prosjektet i det hele tatt kunne bli gjennomført. Her begynner et helt essensielt element for denne oppgaven å tre frem.

Medfinansieringen fra de offentlige etatene Kystverket og Statens vegvesen kom til å ha stor påvirkning på hvordan havneplanene utviklet seg videre. For nå handlet det om å koordinere den kommunale og private planleggingen med den statlige planleggingen.

For å kunne sikre en offentlig medfinansiering av veiutbyggingen til Slambanken ble det derfor nødvendig å bruke stamnettregimet som et prioriteringsverktøy som kunne hjelpe kommunen til å utvikle større havneområder samtidig som den nasjonale havnestrukturen i stamnettet ble styrket og utvidet nord i Kirkenes.

I 2010 begynte aktivitetene å trappes opp i Sør-Varanger. Kystverket konkluderte i sin rapport at kommunen var best egnet til å utvikle oljebasevirksomhet i Øst-Finnmark. Mye tyder på at transportetatene begynte å bygge opp sin egen planberedskap som en respons på aktivitetene og planene som vokste til i Sør-Varanger. I bakgrunnen skjedde det

samtidig en viktig geopolitisk hendelse: delelinjeavtalen mellom Norge og Russland trådte i kraft. Og samme år undersøkte Tschudi de kommersielle mulighetene som lå i nordøstpassasjen ved å transportere 40 000 tonn jernmalmkonsentrat til Kina. Teoretisk kan vi si at Tschudi var interessert i nordøstpassasjen som en gateway, etter Rodrigues (2013) prinsipp, som gir tilgang til viktige produksjons og konsumpsjonsområder i Kina og Asia. Samhandlingen med Russland for å få dette til var dermed et uttrykk for Cresswells (2013) relasjonelle romlighet, der relasjonene danner seg ved at nye forbindelser åpnes, og som er med å skape Kirkenes til et potensielt knutepunkt i Arktis.

6.3 Interessehevdning

«Drøyer vi det lenger nå, havner vi på side 400 i Nasjonal Transportplan. Og den er ikke mer enn 350 sider»

(Greger Mannsverk, Kimek 2016 ²⁷).

Spørsmålet om lokaliseringen av stamnetthavnen har foregått over flere perioder med Nasjonal transportplan.

Sitatet ovenfor beskriver perioden fra Samferdselsdepartementets anbefaling om lokaliseringen på Høybukta vest, og frem mot det endelige vedtaket til Sør-Varanger kommune i 2017. Beskrivelsen til Greger viser også en gjennomgående tematikk i denne saken. Koordineringen mellom de kommunale planene med nasjonale transportplaner, så vel som forholdet mellom markedet og planlegginger som har skapt utfordringer og interessekonflikter. I 2012 da NTP (2014-2023) rullerte har vi sett at flere av de sentrale havneaktørene hevdet sine interesser i utviklingen av havneområder. Kimek og Kirkenesbase m.fl ønsket plassering på vestsiden av Tømmerneset, mens KILA og Norterminal hadde planlagt aktivitet på østsiden og vestsiden. Ved å benytte det teoretiske verktøyet fra teori og litteraturstudiet kan vi forstå denne situasjonen på to måter. For det første hadde KILA og Sør-Varanger inngått et partnerskap. I dokumentene fra denne perioden viser det seg at premissene hadde delvis blitt lagt om at KILA skulle bli kommunens prioritet om lokalisering av havneterminalen. Kimek og Kirkenesbase

²⁷Artikkel fra iFinnmark *Hvis ordføreren fortsatt vil bygge havn på østsida, tror jeg han blir like alene fortsatt* ([15.04.2018](#))

hadde likeledes gått inn i et partnerskap med hverandre, men dette partnerskapet var basert på to private aktørenes felles interesser. Kimek og Kirkenesbase sine argumenter bygget på at plassmangelen i sentrum førte til at de potensielt ikke kunne utføre oppdragene fra kundene. Der muligheten til å ta imot større skip er blitt et reelt behov i Kirkenes. Dette sammenfaller med Valestrand og Gerrard (2013) sin forutsetning om adgang, nemlig at nettverkene på et sted kan være begrenset som følge av transportmuligheter, service og utstyr. Dersom begrensingen blir for stor står Kirkenes i fare for å miste kunder i den maritime industrien.

Relasjonene spiller nok en stor rolle her og, der Kimek har sterke relasjoner til Russisk handel, og Kirkenesbase har nettverk knyttet opp mot Ågotnes og Mongstad på Vestlandet. Ved å samarbeide mot et felles havneprosjekt er det rimelig å tenke seg at aktørene derfor kan dra nytte av hver sine nettverk. En slik tankegang kan trolig være svært gunstig på et lite sted omfattet av mange store industriaktører, og er samtidig i tråd med havnestrategien som Samferdselsdepartementet legger opp til (Jf. Kapittel 2).

Spliden mellom de ulike interessene bygget også på forskjellige forståelser om hvor den beste lokaliteten for stamnetthavnen er, med tanke på lokale forhold, ismengder, innseilingsmuligheter og så videre. Her møttes lokal og erfaringsbasert kunnskap med teknisk fagbegrunnet kunnskap. I seg selv kan dette ha vært en styrke heller enn en motsetning, der planmyndighetene fikk et bedre kunnskapsgrunnlag når de skulle fatte beslutninger.

Gjennom datainnsamlingen la jeg merke til at det fantes en mengde av mulighetsstudier som var utgitt av ulike konsulentselskap. Administrerende direktør i Kimek AS sa i intervjuet med meg at enkelte momenter med dette var problematisk. Flere planbeskrivelser, planprogram og mulighetsstudier var utarbeidet av samme konsulentselskap både på vegne av kommunen og av industriaktørene. Som Aarsæther m.fl (2012) påpeker kan kunnskapen og makten i slike tilfeller bli vanskelig å plassere. I Kirkenes kunne utfallet av disse rapportene dessuten få store lokale konsekvenser for havneaktørene, og for kunnskapsgrunnlaget til kommunen når de skulle fatte viktige avgjørelser. Mine funn her kan tyde på at det er viktig å bruke et større utvalg av plankonsulenter for å forhindre at kunnskapsproduksjonen ikke mistenkeliggjøres eller trekkes i tvil blant lokale aktører.

Reindriftslederen fortalte under intervjuet at kommunedelplanen hadde mange problematiske sider med seg som ikke bare var direkte knyttet til arealkonfliktene.

IP: Det har vært en hemske at kommunen både er en reguleringsmyndighet og utbygger, og det satt en god del begrensninger. For når kommunen sitter som utbygger, så skal de være med å dekke kostnader samtidig som de er reguleringsmyndighet. Så det ble litt som bukken og havresekken i forhold til hvor mye vi kunne sette krav om til hvor mye som skulle utredes.

For det første var Sør-Varanger kommune planmyndighet (Jf §3-2 §3-3) og skulle koordinere havneprosjektene og reguleringsplanene under en planprosess. Samtidig tok kommunen på seg rollen som utbygger da de utpekte stamnetthavnen på Leirpollen. I min dokumentinnsamling fant jeg svært få utredninger og diskusjoner om hvilke begrunnelser kommunen foretok seg da Leirpollen ble utnevnt som stamnetthavn under det innledende arbeidet med kommunedelplanen for Tømmerneset. Reindriftslederen påpekte at Leirpollen kom som et forslag i siste liten av Statens vegvesen, og kan ha hatt sammenheng med de offentlige investeringene i vei. Et annet tilfelle kan ha vært at kommunen så på Leirpollen som en mulighet til å få utviklet en stamnetthavn ville være i et kommunalt eierskap.

Arbeidet med å få på plass en stamnetthavn har dessuten vist som Pløger (2012) skriver at planleggingen ofte foregår i et agonistisk rom. Uenighetene og interessekonfliktene har preget havnesaken i Kirkenes. Denne antagonismen har likevel bidratt til at motsetningene mellom aktørene har kommet frem i lyset fremfor å være preget av hemmelighold. Selv om det ikke kan utelukkes at det er dimensjoner i denne saken jeg ikke har fått undersøkt i dybden.

IP: Store industriutbygginger vil aldri være forenelig med miljøhensyn eller reindrift. Industriutvikling er arealkrevende og det vil være forurensende. Det går på tvers av alt som har med naturbaserte næringer å gjøre. [...] Men vi kan være enig om å være uenig i denne konkrete saken.

IP: Hvis jeg lar Reindriften ligge for et sekund og snakke som en innbygger i Sør-Varanger, så er det en ting jeg ikke skjønner. Hvorfor går det ikke an å samarbeide. Det er 3 aktører som alle skal holde på med sitt. Den ene skal ha veiløsning et sted og den andre et annet sted – det hele har blitt veldig kaotisk.

Utsagnet underbygger anmodningen fra Statens Vegvesen og Kystverket om samlokalisering av industrien, spesielt når havneplanleggingen nå går i gang med Høybukta vest. Mye tyder på at det er hensiktsmessig at industriaktørene samarbeider fremover for en best mulig utvikling på Tømmerneset. Kanskje arbeidet fremover vil bygge på de tidligere erfaringene som er blitt gjort i havnesaken, nå gjennom plansamarbeidet med Statens vegvesen, Finnmark fylkeskommune og Sør-Varanger kommune.

Det er mange argumenter som peker på at Sør-Varanger en egnet plass for utbygging av en stamnetthavn. Kirkenes er et naturlig knutepunkt i Øst-Finnmark, og samtidig som nærheten til Russland og Finland er til stede, befinner det seg lokale næringsaktører som har relasjoner på tvers av landet. I tillegg foreligger det et prospekt om å utvikle en jernbaneforbindelse fra Rovaniemi til Kirkenes, noe som i et langsiktig perspektiv kan føre til at Kirkenes blir et desto sterkere knutepunkt i nord.

6.4 Avslutning

Jeg begynte denne oppgaven med utgangspunktet om å studere stamnetthavn-prosjektet. Det jeg ikke visste på tidspunktet var at prosessen ville lede meg videre inn på flere

prosjekter mellom ulike aktører på ulike nivå som forgrenet seg ut fra hverandre, og som ikke så lett lot seg adskille fra hverandre – av grunner som forhåpentligvis nå er åpenbart.

Det var ingen enkel måte å gi en sammenhengende beskrivelse av den ene planprosessen uten noen form for referanse til den andre, noe som satt meg i en kinkig situasjon. En kunne forsøke å begrense oppgaven til kun planene om stamnetthavnen, la oss si. Mastergrader er naturligvis tidsbegrenset og disposisjonen bør bli lagt opp tilsvarende.

Min utfordring her var at mange spennende momenter i saken dermed ikke kunne bli skrevet om. Kanskje jeg i et eksplorativt øyeblikk ville få øye på noe som ikke var åpenbart men som skjulte seg langt nede i detaljene, som kunne gi meg en sterkere kobling om hvordan alt hang sammen. Under denne masteroppgaven skjedde dette flere ganger. Det jeg derimot ikke hadde tatt med i regnestykket var at jeg like ofte skulle konkludere med at noen situasjoner i havnesaken vanskelig kunne henge sammen.

Da jeg bestemte meg for å skrive om havneplanleggingen i Kirkenes hadde akkurat Statens vegvesen offentliggjort sin KVVU med anbefalingen om Høybukta vest. I denne oppgaven har jeg på mange måter gransket meg tilbake i tid for å se hvor det hele startet.

Det har vært med stor fascinasjon å observere hvor innviklet og komplisert planlegging kan være i praksis. Og når selv en håpløs student evner å føle stolthet over målsetninger som går til planer, planer som går til enda mer konkrete planer, og diskusjoner som går til utredninger som til slutt lander på et endelig vedtak, er det liten tvil om at Sør-Varanger kommune nå er fornøyd med å få jobbe målrettet fremover med den videre utbyggingen av havnen.

I 2015 holdt Jonas Gahr Støre et foredrag om nordområdepolitikk da han besøkte Universitet i Tromsø i forbindelse med et frokostseminar, og jeg benyttet muligheten til å stille han et spørsmål som kan være en passende avslutning på denne oppgaven.

«Jeg tror Kirkenes kommer til å bli en veldig viktig hub i nord. Veldig mye av det du hører Russland planlegger i Barentshavet forutsetter egentlig at Kirkenes er det. Derfor er det interessant det Finnene nå diskuterer – i et mulig langt løp – men med en potensiell jernbaneforbindelse, det som kan skje med havnen og omlastningen.

Alt dette må selvsagt skje i henhold til demokratiske prosesser som er fattet lokalt i våre regionale organer. Men at Kirkenes har et unikt utgangspunkt gjennom sin geografi, sin kapasitet og havn mener jeg er tilfelle. Så når jeg etterlyser en satsing på logistikk, transport og en strategi for dette er det fordi vi kan ikke ha dypvannshavn og hub i alle havner. Men Kirkenes er åpenbart en av disse. Så er det selvfølgelig utfordringer, men disse kan vi altså håndtere».

- Jonas Gahr Støre, under frokostseminar ved UiT (Nordområdepolitikk i ti år – Hva nå? 2015).



Referanseliste

Litteratur

Nyseth, T & Viken, A (2009). *Place reinvention*, England, Ashgate Publishing Limited.

Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2012). *Kvalitative metoder: Empiri og teoriutvikling*, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag.

Thagaard, T. (2013) *Systematikk og innlevelse – En innføring i kvalitativ metode*, Oslo, Fagbokforlaget.

Cresswell, T (2013). *Geographic Thought: A Critical Introduction*, Oxford, Wiley-Blackwell, A John Wiley & Sons, Ltd., Publication

Geving, B. & Berntsen, P. & Fløgstad, K. & Jacobsen, A. & Wikan, S. (2010). *Down under up north*. Lysaker, Tschudi Shipping Company.

Rodrigue, J. P. & Comtois, C. & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems – fourth edition*, London and New York, Routledge.

Aarsæther, N. & Hagen, A. (2001). *Planlegging.no! – Innføring i samfunnsplanlegging*, Oslo, Kommuneforlaget.

Aarsæther, N. Falleth, E. Nyseth, T. Kristiansen, R. Pløger, J. Nordahl, B. Amdam, R. Førde, A. Ringholm, T. (2012). *Utfordringer For Norsk Planlegging*, Kristiansand, Cappelen Damm Høyskoleforlaget.

Aure, M. Gunnerud, N. Cruickshank, J. Dale, B. Valestrand, H. Gerrard, S. (2015). *Med sans for sted* Bergen, Fagbokforlaget

Kaufmann, V. Bergmann, M. Joye, D (2004). *Motility: Mobility as Capital*. Oxford, Blackwell Publishing.

Rise, A, I, H. & Hals, M. & Andreassen, M. (2017). *Hvordan møte økende arealknapphet – analyse og dimensjonering av en fellesterminal for stykkgoods på Pir II I Trondheim Havn*. Bacheloroppgave, Handelshøyskolen BI.

Fossen, H. (2008). *Geologi – Stein, mineraler, fossiler og olje* Bergen, Fagbokforlaget.

Angell Elisabeth, Eikeland Sveinung&Selle Per (red) Nordområdene i endring, (2016). Gyldendal Norsk forslag 1. Utgave.

Everett, E. Furseth, I. (2012). *Masteroppgaven – Hvordan begynne – og fullføre*, Oslo, Universitetsforlaget.

Pedersen, K. (2013) *The Arctic Shortcut – A study of Russian political commitment to a revitalization of the Northern Sea Route*, Masteroppgave, Universitetet i Tromsø.

Offentlige dokumenter

Solvoll, G, Hanssen, T, Løvland, J, Nerdal, S. (2013) *Transportinfrastruktur I Nord-Norge – Status, utviklingsplaner og betydning for verdiskapning*. Universitetet I Nordland, Nærings- og handelsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Miljødepartementet

Samferdselsdepartementet (Meld. St. 33 2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Samferdselsdepartementet (Meld. St. 26 2012-2013) Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Samferdselsdepartementet (2015) Nasjonal havnstrategi – *Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø*

Sør-Varanger

Kommunedelplan for Tømmerneset (2015) Infrastruktur for framtidig havne- og industriutbygging, Saksfremlegg 042.

Forslag til planprogram (2013) kommunedelplan for Tømmerneset

Forslag til detaljregulering for atkomst til fra Kirkenes sentrum (2017) - KILA

Forslag til områderegulering for Pulkneset (2015) - Kirkenes Maritime Park.

Forslag til planprogram (2013) områderegulering av Pulkneset.

Forslag til planprogram (2014) områderegulering for Norterminal på Gamneset

Forslag til planprogram (2013) områderegulering for Norterminal på Gamneset

Områderegulering for Pulkneset (2015) - Kirkenes Maritime Park.

Områdereguleringsplan med konsekvensutredning (2011) - KILA

Akvaplan-niva (2016) *Knutepunkt Kirkenes – Utviklingen innenfor internasjonal godstransport og offshorevirksomhet i Barentshavet og i russisk del av Arktis, Sett i et vekstperspektiv for Kirkenes havn.*

Rambøll (2008) *Mulighetsstudie for Kirkenes Havn*

Kirkenes næringshage, Sør-Varanger utvikling, Finnmark fylkeskommune (2018) *En Arktisk Jernbanevisjon.*

Statens vegvesen, Kystverket, Avinor og Jernbaneverket (2015) KVV E6 Høybuktmoen – Kirkenes – *Fremtidens transportsystem i Kirkenes.*

Internett

Utenriksdepartementet (2014): Nordområdesatsing. Pressemelding URL: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nord_2015/id2005629/ [Hentet 06.12.2017]

Industrimuseum (2015) <http://sydvarangergruve.custompublish.com/sydvaranger-gjennom-100-aar.4664958.html>

Olje- og energidepartementet (2014): Pressemelding. URL: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/23-konsesjonsrunde---nominasjon/id749596/> [Hentet 17.01.17]

<http://www.nrk.no/nyheter/1.12358349>

<http://www.ifinnmark.no/nyheter/reineiere-vil-stoppe-milliardutbygging/s/1-30002-7471822>

<http://www.sor-varanger.kommune.no/planarbeid-for-havne-og-industriutbygging-paa-toemmerneset.5699007-43048.html>

Kystverket (2011) *Havnestruktur.* Hentet 10.01.2018. URL <http://kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havner/Klassifisering-av-havner/#>

Artikkel i iFinnmark (2018) Turisme-opprør mot havneplaner. URL: <https://www.ifinnmark.no/sor-varanger/ost-finnmark/naringsliv/turisme-oppror-mot-havneplaner-bor-skrinlegges-for-all-overskuelig-framtid/s/5-81-668084#am-commentArea> [Hentet 21.01.2018]

Miljødirektoratet (2018) <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Arter-og-naturtyper/Villaksportalen/Bevaringstiltak/Nasjonale-laksefjorder-og-laksevassdrag/> [Hentet 20.02.2018]

<https://www.regjeringen.no/no/tema/svalbard-og-polaromradene/innsiktsartikler-polaromradene/miljosamarbeidet-i-barentsregionen/id2521795/>

Pressemelding, Tildeling av leteareal i 23. konsesjonsrunde
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/23.-konsesjonsrunde-tildeling/id2500924/>

[Hentet 20.12.17]

Klima i Arktis (2017) Norsk Polarinstitut
<http://www.miljostatus.no/Tema/Polaromradene/Arktis/Klima/> [Hentet 05.11.2017]

[http://www.barents.custompublish.com/getfile.php/1945039.900.crtywpatsc/Faktaark Grenseboerbevis.pdf](http://www.barents.custompublish.com/getfile.php/1945039.900.crtywpatsc/Faktaark%20Grenseboerbevis.pdf) [Hentet 12.01.2018]

Weber Truls
<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/286457/Masteroppgave%20Truls%20Weberg.pdf?sequence=1>

<https://www.svk.no/getfile.php/3594966.652.xcvewvawpt/Mulighetsstudie.pdf>

<https://www.toi.no/getfile.php/139455/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2008/970-2008/Sammendrag-970.pdf>

[https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2459653/Voll Angelica og Vage Maren.pdf?sequence=4](https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2459653/Voll%20Angelica%20og%20Vage%20Maren.pdf?sequence=4)

Kart og illustrasjoner:

Kart som ikke har spesifisert kildereferanse er laget selv og basert på kartdata som er offentlig tilgjengelig:

www.norgeskart.no

www.googlemaps.com

Illustrasjoner er laget ved bruk av Adobe Photoshop og Illustrator (2018).

VEDLEGG 1:

Informasjonsskriv til feltarbeid i masteroppgave om havneplanleggingen i Sør-Varanger kommune.

Hei!

Jeg er en student ved som studerer samfunnsplanlegging og kulturforståelse ved Universitetet i Tromsø, og skriver masteroppgave om planleggingen av stamnetthavnen i Kirkenes. Oppgaven springer ut fra en interesse jeg har for at det skal bygges ut en ny storhavn i Øst-Finnmark, og jeg er spent på hva dette kan innebære for en by som Kirkenes.

Jeg ønsker å foreta et intervju med aktører som på en måte eller annen har vært involvert i planleggingsprosessen, og som kan gi meg innblikk i ulike lokale problemstillinger som dere har stått overfor under prosessen.

Det er frivillig å delta i denne undersøkelsen, og du kan på hvilket som helst tidspunkt velge å trekke deg. Med ditt samtykke vil jeg ta opp samtalen på lydbånd, og dette materialet vil bli slettet etter at jeg har fått behandlet og transkribert det over på PC. Det er frivillig om du ønsker å anonymiseres eller stå frem med fullt navn. På forespørsel kan jeg sende deg de delene av intervjuet med deg som jeg vil bruke i denne masteroppgaven før den ferdigstilles.

Dersom du har spørsmål eller ønsker å trekke deg kan du når som helst ta kontakt på telefon og mail.

På forhånd takk!

Steinar Henriksen

Telefon: 905 922 73

Mail: She095@post.uit.no

Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging
Universitetet i Tromsø – Norges Arktiske universitet

VEDLEGG 2:

INTERVJUGUIDE:

Intervjuguide oppdelt i næringsutøvere og småskalanæringer/grunneiere. Intervjuguiden er tilpasset hver av informantene.

NÆRINGSUTØVERE:

- Hva jobber du/dere med?
- Hva er det [...] har spesialisert seg på?
- Når ble du informert om prosjektet?
- Hvilke fordeler ser du med utbyggingen av havneterminalen for Kirkenes samfunnet?
- Hvordan tror du din bedrift dra nytte av en slik utbygging?
- Hvordan mener du saksgangen i selve planprosessen har vært?
- Hva synes du om dagens planutkast/planstatus?
- Har kommunen involvert dere i medvirkningsprosessen, og føler du at deres synspunkt har blitt lyttet til?
- Hvilke tanker har du om de innsigelsene som har kommet under arbeidet med kommunedelplanen for Tømmerneset?
- Er det andre problemstillinger som kanskje ikke har kommet frem som er viktig å legge merke til?

SMÅSKALANÆRINGER/GRUNNEIERE:

- Hva jobber du med / Hvilken rolle har du i?
- Hvordan ble du engasjert i havnesaken?
- Hvordan var folkemøtene lagt opp?

- Hvordan opplever du/dere at medvirkningsprosessen har blitt lagt opp?
- Føler du at kommunen og utbyggerne lytter til deres synspunkt?
- Har du synspunkter på dagens planutkast/status?
- Hvilke tanker har du om konfliktene mellom utbyggere og de som disponerer arealer på Tømmerneset?
- Hvilke tanker har du om de innsigelsene som har kommet frem?

OPPSUMMERING AV SAMTALER:

- Er det noe du ønsker å legge til/tilføye?
- Er det noen områder vi ikke har fått snakket om i løpet av intervjuet?
- Kan jeg ta kontakt om det er noe mer jeg ønsker å få svar på?

Takk for hjelpen