

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2021 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Rollen mobilitet har for bærekraftig stedsutvikling i perifere områder:

En casestudie av Magerøya

The role of mobility for sustainable place development in
peripheral areas: A case study of Magerøya

Inga Borge

Master i by- og regionplanlegging

BIBLIOTEKSID

Tittel: Rollen mobilitet har for bærekraftig stedsutvikling i perifere områder

Title: The role of mobility for sustainable place development in peripheral areas

Undertittel: En casestudie av Magerøya

Subtitle: A case study of Magerøya

Forfatter: Inga Borge

Hovedveileder: Jin Xue

Biveileder: Marius Grønning

Format: Stående A4 (297 mm x 210 mm)

Sidetall: 102

Opplag: 4

Figurliste: Fullstendig figurliste finnes i slutten av oppgaven. Figurer som ikke er oppgitt er laget av forfatteren selv.

Referanseliste: Fullstendig referanseliste finnes i slutten av oppgaven.

FORORD

Dette er en oppgave ved Institutt for By- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), og den markerer slutten på et femårig studieløp innen By- og regionplanlegging. Oppgaven er skrevet som en del av Tverrfaglig masterklasse 2021, Nordkapp, koordinert av Marius Grønning i regi av SITRAP. Klassen besto av åtte masterstudenter fra Entreprenørskap og innovasjon, og By- og regionplanlegging. Jeg vil rette en stor takk til Nordkapp kommune for at dere ønsket oss velkommen, samt at dere bidro med økonomisk støtte og fasilitering av befaringene våre.

Formålet med denne oppgaven har vært å forstå viktigheten av mobilitet innen stedsutvikling i perifere områder, og hvordan man gjennom dette arbeidet kan møte framtiden på en bærekraftig måte. Arbeidet med oppgaven henvender seg til planleggere som ønsker å fordype seg ned i forholdet mellom mobilitet og stedsutvikling i perifere områder, til innbyggerne i Nordkapp kommune og omegn som ønsker å få en bredere forståelse for mobilitet og stedsutvikling på Magerøya, og til andre interesserte som vil se på hvordan kunnskapen kan overføres til andre perifere områder som deler utfordringene til Nordkapp kommune.

Inspirasjonen til oppgaven er hentet fra mitt engasjement for distriktsutvikling, som har utviklet seg etter flere år i Bygdeungdomslaget. Jeg har også gjennom studiet måttet bevisst rette oppmerksomheten min ut mot distriktene, da mye av det vi lærer på studiet handler om byutvikling og byregioner. Denne oppgaven er derfor et forsøk på å øke min egen kunnskap om planlegging, mobilitet og bærekraft i perifere områder. Og takket være kontakt med Distriktsenteret fikk jeg delta på forskjellige møter og seminarer som ledet meg inn på problemstillingen til denne oppgaven.

Jeg vil rette en stor takk til Jin som har veiledet meg stødig gjennom prosessen. Takk til Marius og Yngve for at dere initierte masterklassen, og bidro med mye støtte og verdifull kunnskap. Takk til lokalbefolkningen for at dere var så imøtekommende og stilte opp som intervjuobjekter. Takk til masterklassen for en fin masterperiode, og en innholdsrik måned sammen i Nordkapp. En stor takk til Frøydis, Julie, Jonas, Ida og Anita for at jeg fikk dele masterprosessen sammen med dere, både det siste semesteret, og de fem siste årene. Takk til kollektivet for den daglige dosen med motivasjon, kaffeskravling og "lesesaljobbing" på kjøkkenet under lock-down. Og til sist vil jeg takke mamma og pappa for et siste overblikk over oppgaven, og for støtten underveis i skrivingen.

Inga Borge

Ås, 08.06.2021

SAMMENDRAG

Bærekraftig utvikling har blitt et nøkkelbegrep i dagens utvikling. Nasjonale forventninger sier at FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for all planlegging. I tillegg sier formålsparagrafen til plan- og bygningsloven av 2008 at loven skal fremme bærekraftig utvikling. Disse dokumentene fører til at all stedsutvikling og planlegging i Norge skal utføres på en bærekraftig måte. Men mye av forskningen og verktøyene knyttet til bærekraftig stedsutvikling retter seg mot sentrale områder. Spørsmålet er dermed hvor man finner verktøyene for å møte disse målene i perifere områder i Norge. Dette er et spørsmål Distriktssenteret først stilte gjennom sitt prosjekt om “Bærekraftig samfunnsutvikling i små distriktskommuner”, et spørsmål jeg undersøker videre i denne oppgaven. For å snevre det inn valgte jeg å fokusere på hvilken rolle mobilitet spiller inn i stedsutvikling. Denne innsnevringen ble valgt fordi jeg anser mobilitet som en viktig brikke innen stedsutvikling og bærekraft, og målet for oppgaven er dermed å finne ut hvilken rolle mobilitet spiller for bærekraftig stedsutvikling i perifere områder.

For å få et godt innblikk i problemstillingen ble jeg med i tverrfaglig masterklasse i Nordkapp kommune, som et godt eksempel på en perifer kommune. Her valgte jeg å avgrense caset til Magerøya, fordi det er den mest befolkede øya i kommunen. I tilknytning til caset gjorde jeg en dokumentanalyse av relevante føringer, og en litteraturstudie av historien til Magerøya og relevante teorier. I forbindelse med befaringen i Nordkapp gjennomførte jeg også en fysisk og en sosiokulturell stedsanalyse. Til sammen resulterte analysene i en tidslinje hvor utviklingen av mobiliteten på Magerøya blir fulgt, først ved å belyse mobilitetens rolle innen stedsutvikling i fortiden, deretter ved å belyse dagens situasjon, og til slutt hvilken rolle mobilitet vil spille i framtidig, bærekraftig stedsutvikling.

Gjennom oppgaven har jeg funnet ut at Magerøya har vært avhengig av fiske- og turistnæringen for å overleve, og disse næringene har hatt stort handlingsrom til å forme mobiliteten etter sine egne behov. Men med stadig større fokus på bærekraftig utvikling, samt mange utfordringer knyttet til klimaendringer, må befolkningen og kommunen være mer aktive i tilpasningen og utviklingen av mer gunstige mobilitetsformer. I sammenheng med dette må de tenke på hva slags mobilitetsformer som kommer både nåværende og framtidige generasjoner til gode, i tillegg til at de tar vare på kulturen og naturen rundt seg. Og siden mobilitet spiller en rolle i de fleste av utfordringene kommunen møter, og er det derfor en viktig del av løsningen. Dermed burde kommunen vektlegge mobilitet mer i sin planlegging. Bærekraftsberegneren til Norsk Eiendom (2019) et godt verktøy tilknyttet dette, hvor man gjennom et fokus på mobilitet kan øke forståelsen for hva som må gjøres for å skape innovasjon og stedsutvikling. Dette er også noe andre perifere områder kan benytte seg av, da mange av funnene for Magerøya gjelder for perifere områder generelt. Så ved å vektlegge mobilitet, og ved hjelp av bærekraftsberegneren, kan perifere kommuner jobbe bedre med bærekraftig stedsutvikling, og ha en bedre mulighet til å møte de nasjonale målene i tiden framover.

ABSTRACT

Sustainable development has become a key concept in today's development. "National expectations" state that the UN's sustainability goals shall form the basis for all planning. In addition, the purpose clause of "The Planning and Building Act" of 2008 states that the act shall promote sustainable development. These documents mean that all place development and planning in Norway must be carried out in a sustainable manner. But sustainable development can mean a lot of different things based on which places to plan for, and much of the research and tools related to sustainable place development are aimed at central areas. The question is therefore, where are the tools to meet these goals in peripheral areas in Norway? This is a question Distriktssenteret first asked through its project on "Sustainable social development in small district municipalities", a question I am investigating further in this thesis. To narrow it down, I chose to focus on the role that mobility plays in place development. This narrowing was chosen because I consider mobility to be an important piece in place development and sustainability, and the goal of the thesis is therefore to find out what role mobility plays in sustainable place development in peripheral areas.

To get a good insight into this question, I chose to join an interdisciplinary master class in Nordkapp municipality, where I chose Magerøya as a case because it is the most populated island in the municipality. In connection with the case, I did a document analysis of relevant guidelines, then I did a literature study of the history of Magerøya and relevant theories. Finally, I did a physical and a socio-cultural place analysis in connection with a month-long trip to the North Cape. Together, the analyzes resulted in a timeline where the development of mobility on Magerøya is followed, first by highlighting the role of mobility in place development in the past, then by highlighting the current situation, and finally what role mobility will play in future, sustainable place development.

Through the thesis, I have found that Magerøya has been dependent on the fishing and tourism industry to survive, and these industries have had great opportunity to shape mobility according to their own needs. But with an increasing focus on sustainable development, as well as many challenges related to climate change, the population and the municipality must be more active in the adaptation and development of more favorable forms of mobility. In connection with this, they must think about the types of mobility that benefit both current and future generations, in addition to taking care of the culture and nature around them. Mobility plays a role in most of the challenges the municipality faces, and is therefore part of the solution. Thereby, the municipality should emphasize mobility more in its planning. The sustainability assessment tool from Norsk Eiendom (2019) is a good tool to achieve this, when used with focus on mobility. This can increase the understanding of what must be done to create innovation and place development. It is also something other peripheral areas can use, as many of the findings for Magerøya apply to peripheral areas in general. So by emphasizing mobility, and with the help of the sustainability assessment tool, peripheral municipalities can work better towards sustainable place development, and get a better possibility to meet the national goals.

INNHALDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	5
INNHALDSFORTEGNELSE	7
1. INTRODUKSJON	11
1.1 Bakgrunn	12
1.2 Avgrensning: Magerøya	13
1.3 Mål og problemstilling	14
1.4 Oppgavens oppbygning	16
2. TEORI	17
2.1 Den nyere stedsteorien	18
2.1.1 Det relasjonelle stedsbegrepet	18
2.1.2 Den globale stedsfølelsen	18
2.1.3 Sammenkastethet	19
2.1.4 Stedsoppmerksomhet	19
2.1.5 Stedsblindhet	19
2.1.6 Bærekraftig stedsutvikling	20
2.2 Territorialitet	21
2.2.1 Relasjonell territorialitet	21
2.2.2 Relasjoner og globale impulser	22
2.2.3 Globalisering endrer territorier	23
2.3 Mobilitet	24
2.3.1 Mobilitetsskiftet	24
2.3.2 Mobilitet og bærekraft	25
2.3.3 Endrede forutsetninger	26
3. METODE	27
3.1 Forskningsdesign	28
3.2 Casestudie	29
3.3 Datainnsamling	29
3.3.1 Litteraturgjennomgang	29
3.3.2 Observasjon	29
3.3.3 Intervjuer og samtaler	30
3.4 Analysemetode	32
3.4.1 Stedsanalyse	32
3.4.2 Dokumentanalyse	34

3.5 Metodiske refleksjoner	35
3.5.1 Validitet	35
3.5.2 Reliabilitet	35
3.5.3 Etske avveininger	36
3.5.4 Refleksjon over metoden	36
4. FORTID - DANNELSEN AV MOBILE OG STEDLIGE STRUKTURER	37
4.1 Livet langs Finnmarkskysten	38
4.2 Handelens betydning	39
4.3 Nye kommunikasjoner	40
4.4 Historisk mobilitets- og stedsdannelse	42
5. NÅTID - HANDLINGSROMMET PÅ MAGERØYA	45
5.1 Føringer, planer og strategier	46
5.1.1 Nasjonale føringer	46
5.1.2 Regionale planer	47
5.1.3 Lokale planer og strategier	48
5.1.4 Oppsummering av føringene	50
5.2 Fysisk stedsanalyse	51
5.2.1 Sentrum-periferi dimensjonen	51
5.2.2 Overordnet stedsanalyse	52
5.2.3 Honningsvåg	53
5.2.4 Nordvågen	56
5.2.5 Kamøyvær	57
5.2.6 Skarsvåg	58
5.2.7 Gjesvær	59
5.3 Sosiokulturell stedsanalyse	61
5.3.1 Aktøroversikt	61
5.3.2 Identitet og mangfold	63
5.3.3 Fellesskap	64
5.3.4 Økonomi	69
5.3.5 Miljø	72
5.3.6 Aktørenes påvirkning	74
6. FRAMTID - MULIGHETER OG UTFORDRINGER	75
6.1 Lokale forutsetninger	76
6.1.1 Befolkningsutvikling	76
6.1.2 Geografisk lokasjon	77

6.1.3 Befolkningens syn på framtiden	78
6.2 Næringsaktørens påvirkning	78
6.2.1 Fiskerieringen	78
6.2.2 Turistnærings	79
6.2.3 Samarbeid og synergieffekter	80
6.3 Klima og stedsstruktur	81
6.3.1 Klima	81
6.3.2 Stedlig struktur	81
6.4 Teknologisk utvikling	82
6.4.1 Landbasert transport	82
6.4.2 Vannbasert transport	83
6.4.3 Luftbåren transport	84
7. DISKUSJON	85
7.1 Rollen til mobilitet på Magerøya	86
7.1.1 I et fortidsperspektiv	86
7.1.2 Dagens situasjon	86
7.1.3 I et framtidsperspektiv	88
7.2 Mobilitet for å fremme bærekraftig stedsutvikling	89
8. KONKLUSJON	91
KILDER	93
Figurliste	93
Litteraturliste	93
VEDLEGG	99

1. INTRODUKSJON

“Being along paths and routes of travel, between and across significant places, mobility and place come together in people’s practices.” – (Bærenholdt & Granås, 2008, s. 8)

1.1 Bakgrunn

Mobilitet er en viktig bærebjelke for ethvert samfunn, siden mennesker er avhengig av tilgang på mange tjenester og funksjoner, være seg helsetjenester, arbeid eller matforsyning. Plasseringen av ulike funksjoner og tjenester, samt måten folk ferdes på, er i stadig utvikling. Fra forhistorisk tid og frem til 1900-tallet var det mest vanlig å ferdes via båt, noe som er årsaken til at majoriteten av menneskelige bosetninger ligger langs kysten. Men med motoriseringen som begynte på starten av 1900-tallet startet overgangen til biler og mer effektive båter, noe som i det siste århundret har hatt en drastisk virkning på hvordan små og store samfunn har endret seg (Hundstad, 2015). Motoriseringen må også ses i sammenheng med en drastisk teknologiutvikling og politikk, som også har stor innvirkning på mobilitet.

I nyere tid gir klimaendringer andre utfordringer og føringer for mobilitet. Om man ser på små norske kystsamfunn for bare hundre år siden var livsformene mye enklere enn i dag, hvor den eneste tilgangen til stedet ofte var med båt. Med teknologiske nyvinninger og økt modernisering i etterkrigstiden ble nordmenn friere, siden teknologien gjorde hverdagslivet lettere og ga mer fritid, noe som sammen med motorisering ga en økt mobilitet (Universitetet i Oslo, u.å.). Teknologien gjorde også samfunnene mer komplekse, og behovet for planlegging ble større. Derfor er det nødvendig å jobbe helhetlig og målrettet for å få til en god og bærekraftig stedsutvikling, hvor mobilitet spiller en stor rolle.

Mobilitet og sted er to sammenvevde begreper, hvor det ene er avhengig av det andre. Begrepene

er sentrale i enhver tilværelse, men blir ofte tatt for gitt. Likevel mener Cresswell (2006) (i Granås & Nyseth, 2008) at det er umulig å forestille seg et samfunn uten steder og mobilitet. Så det er interessant å se mobilitet i sammenheng med stedsutvikling når man skal forstå steder og utarbeide nye planer og strategier.

Man kan ikke bare kan planlegge for god mobilitet slik man ønsker selv, nasjonale forventninger til lokal planlegging sier at FNs bærekraftsmål er viktig for å ta tak i “vår tids største utfordringer”, og skal derfor legges til grunn for all planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette innebærer at bærekraftig tenkning skal inn på alle nivå i planlegging. Siden bærekraftig tenkning er ganske nytt, er det derfor interessant å se på betydningen bærekraft har for stedsutvikling og mobilitet, både i fortiden, i dag, og fremover.

Det er foreløpig få klare retningslinjer for hvordan denne planleggingen skal foregå, spesielt for små, perifere kommuner med helt andre utfordringer enn de typiske norske storbyene. Periferi kommer av sentrum-periferi dimensjonen, hvor periferien ofte er den marginaliserte utkanten mens sentrum er mer privilegerte og prioriterte innen norsk politikk (Thorsen, 2021). Vanlige utfordringer i periferien er store avstander, vanskelig geografi og mangel på kompetanse. Derfor ønsker jeg å utforske hvordan man kan få bedre stedsutvikling i perifere områder gjennom økt fokus på mobilitet. Dermed er det hensiktsmessig å ha et relevant case gjennom oppgaven, noe jeg fikk gjennom deltakelse i tverrfaglig masterklasse i Nordkapp kommune.

1.2 Avgrensning: Magerøya

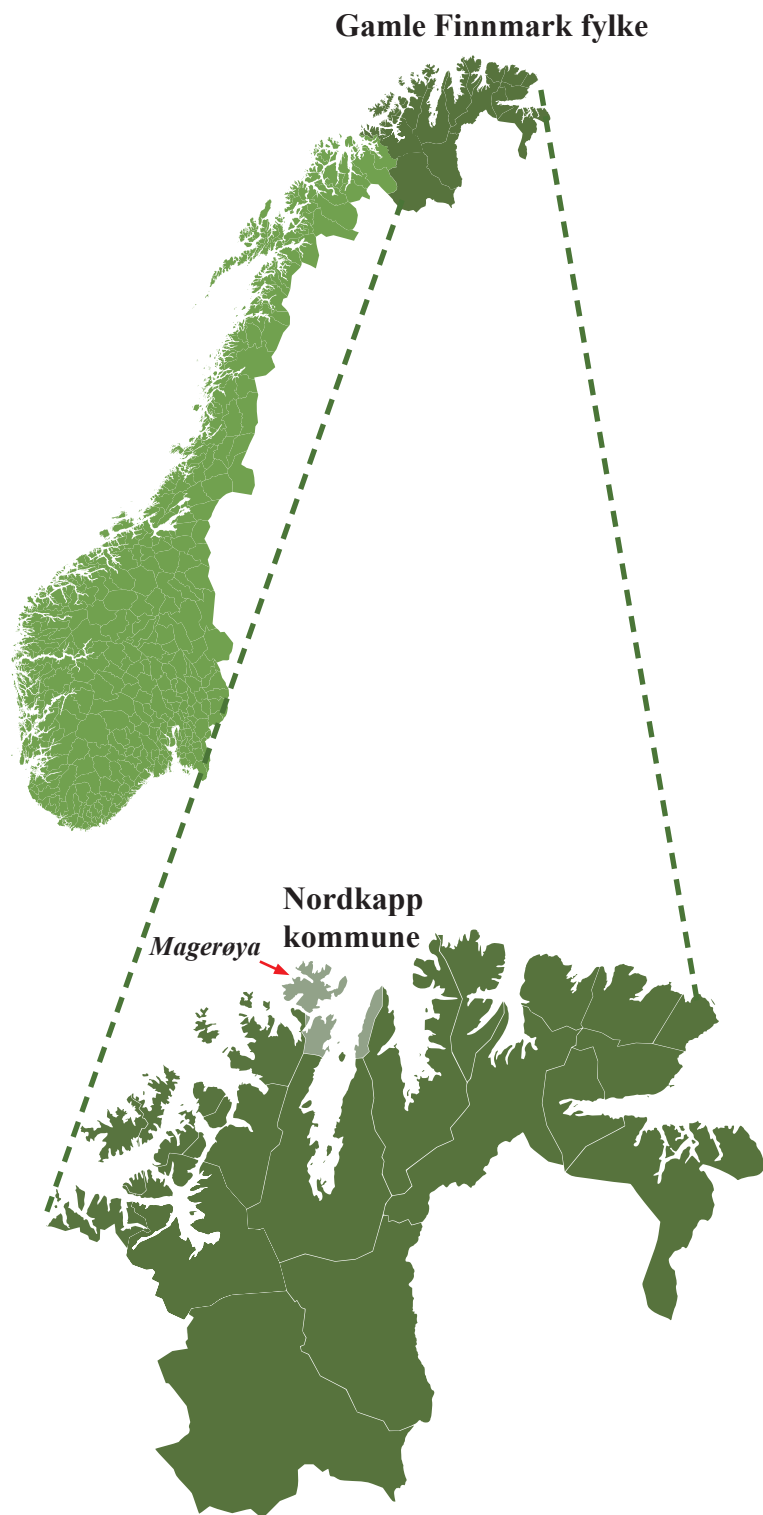
Nordkapp kommune består av både fastland og øyer, hvor Magerøya var det mest interessante området for meg siden de fleste menneskene i kommunen bor der. Så Magerøya ble en naturlig avgrensning for caset, og kan gi en unik innsikt i mobilitet og stedsutvikling i små, perifere kystkommuner i nord.

Nordkapp kommune ligger i Troms og Finnmark fylke, og er Norges nordligste kommune. Kommunen er en av de mindre i Finnmark, med et areal på 942,83 km² (Samfunnsplan, 2014). Det er 3123 innbyggere i kommunen per 4. kvartal 2020 (SSB, 2020a), hvor hele 2419 bor i Honningsvåg, som er kommunesentrum (SSB, 2020b). Resten av innbyggerne er fordelt utover lokalsamfunnene Nordvågen, Gjesvær, Kamøyvær og Skarsvåg. Det bor også noen få på fastlandet, hvor de fleste bor på Repvåg. Ellers er det mest fritidsboliger på fastlandet.

Kommunens geografiske lokasjon er både et fortrinn og en utfordring. Fortrinnet er at kommunen ligger nært store fiskefelt som gir store inntekter og skaper næringsgrunnlag. I tillegg har de Nordkapplataet, det “nordligste punktet i Europa”. Plataet er et stort trekkplaster for fylket, og en gullgruve for kommunen turistmessig. Men den perifere lokasjonen til kommunen gjør også at markedene ligger langt unna, i tillegg til at lokalbefolkningen må reise langt for å benytte seg av utdannings- og helsetilbud. Dette har gjort at fraflytting har blitt et faktum, en utfordring kommunen prøver å møte (se kap 5.1.3).

Det at Magerøya ligger relativt ubeskyttet til ute i Barentshavet fører også til naturgitte utfordringer som er særegne for regionen,

med et hardt klima som tidvis gjør det veldig vanskelig å transportere både mennesker og varer. Dette har skapt et barskt og utfordrende sted som lokalbefolkningen er vant til, og turistene ser på som eksotisk og spennende.



Figur 1: En oversikt over hvor Nordkapp kommune og Magerøya ligger i Norge.

1.3 Mål og problemstilling

Inspirasjonen til denne oppgaven har jeg fått gjennom Distriktssenterets prosjekt; «Bærekraftig samfunnsutvikling i små distriktskommuner», hvor de forsøker å finne gode modeller for å arbeide med bærekraftig utvikling i distriktene. Årsaken til dette prosjektet er at det ikke finnes noen helhetlige og konkrete måter å arbeide med bærekraftig utvikling på i perifere områder (Skavhaug et al., 2020). Dette ser jeg på som problematisk, siden alle, by som bygd, må arbeide med bærekraft for å møte framtiden på en god måte. Derfor ønsker jeg å se nærmere på hvordan man kan tenke bærekraft i distriktene, hvor jeg mener mobilitet spiller en nøkkelrolle. Formålet med oppgaven er dermed å forstå viktigheten av mobilitet innen stedsutvikling i perifere områder, og hvordan man gjennom arbeid med dette kan møte framtiden på en bærekraftig måte.

Med bakgrunn i dette har jeg utarbeidet følgende hovedproblemstilling for oppgaven:

Hva er rollen til mobilitet i perifere områder, og hvordan kan mobilitet fremme bærekraftig stedsutvikling?

For å undersøke problemstillingen nærmere bruker jeg som nevnt Magerøya i Nordkapp kommune som case. Magerøya er derfor tema for de tre utdypende forskningsspørsmålene, som har som formål å belyse hovedproblemstillingen. De tre forskningsspørsmålene lyder som følger:

Forskningsspørsmål 1 (FS1):

Hvordan har mobilitet påvirket den historiske stedsutviklingen til Magerøya?

Dette forskningsspørsmålet blir behandlet i kapittel 4 – Fortid. Her har jeg valgt å bruke en historisk analyse og litteraturstudie for å belyse forskningsspørsmålet, og drøfting gjennom de ulike teoriene: stedsteorier for å forstå hva som skal til for å danne et sted, mobilitetsteorier for å forstå betydningen mobilitet har for steder og territorialitetsteorier for å forstå hvordan maktforhold påvirker steder.

Dette spørsmålet understreker hva slags rolle mobilitet har hatt historisk sett.

Forskningsspørsmål 2 (FS2):

Hvem er det som påvirker stedsutviklingen på Magerøya, og hvordan vektlegger de mobilitet og bærekraft?

Dette forskningsspørsmålet blir behandlet i kapittel 5 – Nåtid. Her har jeg valgt å bruke dokumentanalyse for å forstå føringene som ligger til grunn, fysisk stedsanalyse for å forstå Magerøya som sted, sosiokulturell stedsanalyse for å forstå relasjoner innad i stedene, og hvordan dette sammen med mobilitetstiltak påvirker territorialitet og maktforhold. Informasjonen drøftes med den relasjonelle stedsteorien og territorialitetsteorier for å se relasjonene i forhold til territorialitet og maktforhold. Spørsmålet knyttes også opp mot teorier knyttet til mobilitet og bærekraftig stedsutvikling.

Dette spørsmålet understreker rollen mobilitet har for steder i nåtiden, samt hvordan mobilitet brukes inn i bærekraftig stedsutvikling.

Forskningsspørsmål 3 (FS3):

Hva slags forutsetninger setter mobilitet for framtidig stedsutvikling på Magerøya?

Dette forskningsspørsmålet blir behandlet i kapittel 6 – Framtid. Her har jeg valgt å bruke sosiokulturell stedsanalyse, med spesielt fokus på stedsbilder og hvordan de ser for seg framtiden på øya. I tillegg vil jeg bruke informasjonen hentet fra FS1 og FS2 til å trekke linjer mot en framtidig utvikling, hvor fortiden og nåtiden setter naturlige forutsetninger for hvordan det vil bli framover. Denne informasjonen vil jeg drøfte sammen med teorier om bærekraftig utvikling, mobilitetsskiftet og naturbasert

territorialitet, som alle sier noe om hvordan man burde tilrettelegge for framtidig utvikling.

Dette spørsmålet utforsker hva slags rolle mobilitet potensielt kan ha i framtiden.

Til sammen danner forskningsspørsmålene en tidslinje som følger hvordan rollen til mobilitet har utviklet seg gjennom tidene, og gir et godt grunnlag for å undersøke hvordan mobilitet påvirker forutsetningene for stedsutvikling i ulike omstendigheter. Forstår man dette, kan man også enklere se hva som kreves av mobilitet for å få til en bærekraftig stedsutvikling for framtiden.

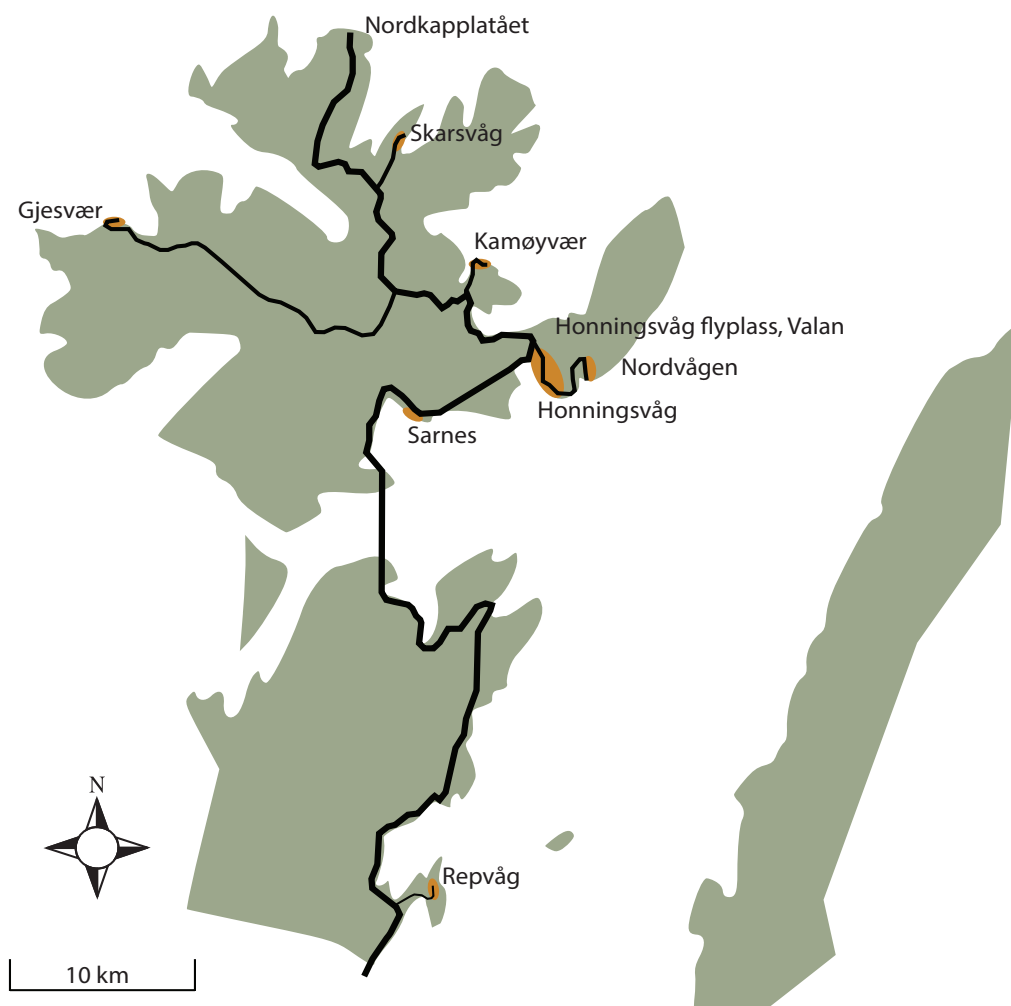
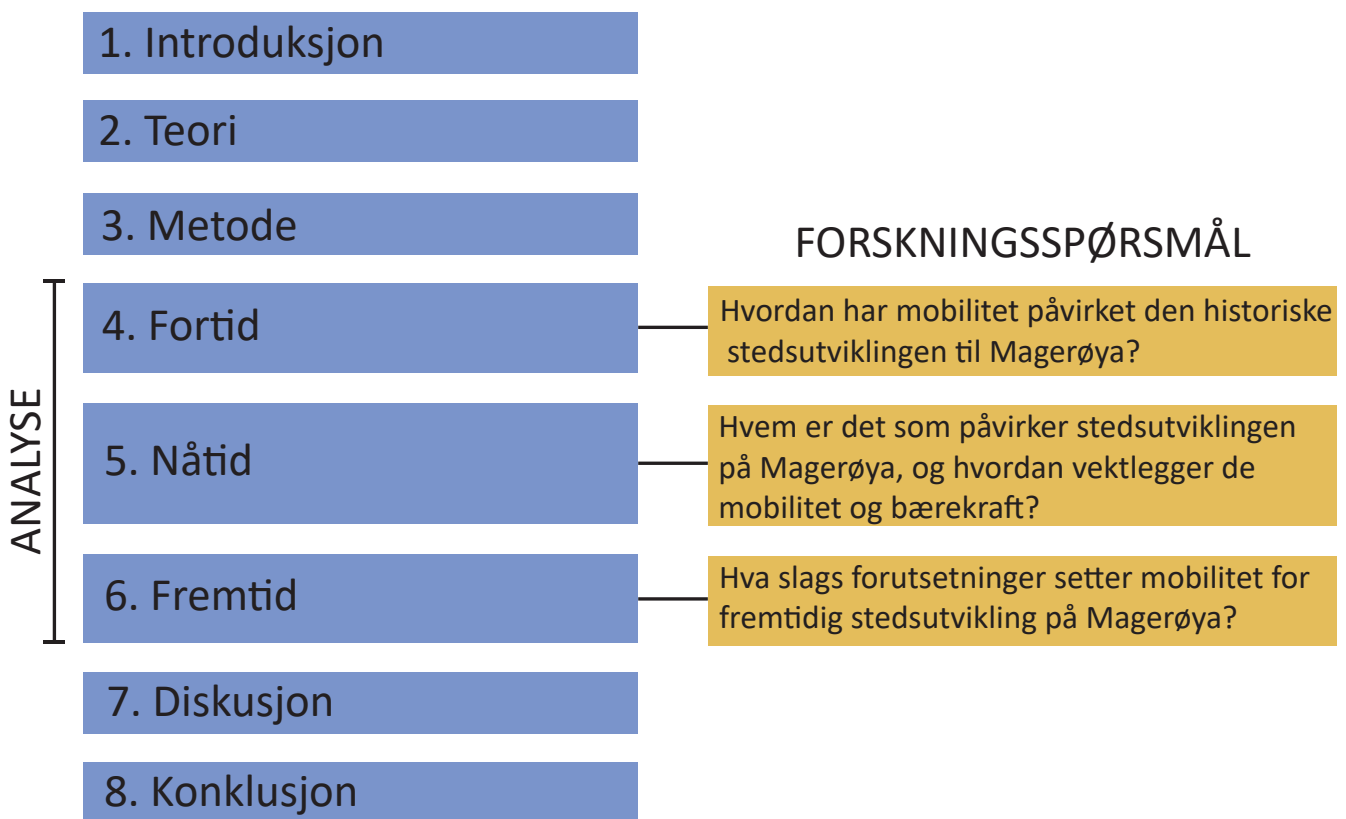


Fig. 2: Kart over Nordkapp kommune. Her syns det godt at Magerøya har flest bosetninger og størst mobilitetsnettverk.

1.4 Oppgavens oppbygning



Figur 3: Oppgavens oppbygning med tilknytning til forskningsspørsmålene.

For å svare på problemstillingen har jeg delt oppgaven inn i 8 kapitler.

Kapittel 1 er vi i nå, og beskriver bakgrunnen, avgrensningen og formålet med oppgaven.

Kapittel 2 gir et teoretisk bakteppe til oppgaven som gir grunnlag for analysen og diskusjonen.

Kapittel 3 omhandler metoden, hvor jeg beskriver hvordan jeg gikk frem for å analysere, hvorfor jeg valgte å gjøre dette, og refleksjoner rundt disse valgene.

Kapittel 4, 5 og 6 er analysedelene, og reflekterer hvert sitt forskningsspørsmål. Dette er de viktigste kapitlene i oppgaven, og inneholder både en historisk analyse og litteraturstudie, en dokumentanalyse, en fysisk stedsanalyse og en sosiokulturell stedsanalyse.

Gjennom disse analysene presenteres det meste av datainnsamlingen som har blitt gjort.

Kapittel 7 inneholder en diskusjon hvor jeg ser analysen i lys av hovedproblemstillingen.

Kapittel 8 er avslutningen til oppgaven, og inneholder en konklusjon, hvor jeg kommer med svar på hovedproblemstillingen, hva slags overføringsverdi oppgaven har, og noen refleksjoner rundt veien videre.

2. TEORI

“The making and remaking of periphery places involves crucial transports, connections and mobilities towards physically distant people and places” (Bærenholdt og Granås, 2008, s. 1).

2.1 Den nyere stedsteorien

Jeg har valgt å benytte meg av stedsteorier, spesifikt relasjonell stedsteori, fordi jeg anser det som nyttig for å få en god forståelse av både stedet og menneskene som befinner seg i det. For jeg mener man får ikke til god stedsutvikling om man ikke har forståelse for dette. Derfor vil jeg først presentere hva stedsteori er, og deretter gå inn på det relasjonelle stedsbegrepet. I sammenheng med det relasjonelle stedsbegrepet vil jeg gjøre rede for begrepene: global stedsfølelse, sammenkastethet, stedsoppmerksomhet, stedsblindhet, og til slutt teorier og modeller rundt bærekraftig stedsutvikling.

Et sted er i denne oppgaven definert som et spesifikt geografisk område som eksisterer i en relasjon med mennesker. Tradisjonelt sett har steder vært oppfattet som statiske og avgrensbare områder som dannet premissene for alt som skjer i samfunnet (Berg et al., 2013). På denne måten var det stedene som formet menneskers relasjoner, og ikke omvendt. Utover 70-tallet utviklet synet på steder seg til å være mer subjektive og opplevelsesmessige, noe som dannet grunnlaget for den nyere stedsteorien (ibid.). Denne teorien bygger på at steder oppfattes som “*åpne, heterogene og uten faste grenser*” (Nyseth et al., 2018), og innebærer at det er mennesker gjennom sine relasjoner til hverandre og området de befinner seg i som danner stedet. Dette fører også til at steder endrer seg i takt med menneskene som befinner seg i det.

2.1.1 Det relasjonelle stedsbegrepet

Den nyere stedsteorien er basert på Doreen Masseys relasjonelle stedsbegrep, hvor hun

gjennom boka *For Space* (2005) har presentert tre trekk som er sentrale:

1. Stedet er et produkt av relasjoner og interaksjoner mellom mennesker, og gjelder på alle skalaer, fra det lokale til det globale
2. At steder er heterogene, hvor det finnes mange sannheter basert på hvilke relasjoner ulike mennesker har til stedet. Derfor legger steder grunnlaget for mangfold.
3. Steder er aldri helt ferdige, de er dynamiske og foranderlige basert på hvilke mennesker og relasjoner som finnes på stedet (Massey, 2005).

Dermed oppstår stedet i samspillet mellom landskap og mennesker, og eksisterer kun fordi mennesker er virksomme i landskapet og gir det et meningsfullt innhold (Nyseth et al., 2018). Det betyr at det materielle ved steder, som bygninger, infrastruktur og landskap er tett vevet sammen med sosiale praksiser, og former stedet som noe romlig og sosialt. Dette gjør at steder legger grunnlaget for livene til alle mennesker, og legger derfor også grunnlaget til politikk og maktkamper. Dette påpeker også Massey, hvor hun skriver at steder er åpne og globale, og sammenvevde av ulike historier, øyeblikk, maktgeometrier, prosesser og virksomheter (Massey, 2005).

2.1.2 Den globale stedsfølelsen

Når man går inn på det politiske ved et sted er det viktig å kartlegge hvilke impulser som påvirker stedet. Her presenterer Massey den globale stedsfølelsen (“*a global sense of place*”), hvor hun mener at det globale er til stede i alle steder

(ibid.). Det vil si at det i hvert enkelt sted er et møte mellom det lokale (røtter og identitet) og det globale (mobilitet og ustabilitet). Mobilitet og ustabilitet kan også komme gjennom impulser fra andre steder, knyttet til regional eller nasjonal skala. Dette skaper potensiale for konflikt og usikkerhet rundt hva innebærer for menneskene som interagerer med det, og hva stedet vil komme til å bli (Simonsen, 2008). Derfor blir stedet ofte blir gjenstand for politikk, hvor man finner ut hvordan man skal håndtere de ulike impulsene det blir utsatt for.

2.1.3 Sammenkastethet

Den relasjonelle stedsforståelsen er også knyttet sammen med mobilitet, hvor Massey har presentert konseptet sammenkastethet (*“throwntogetherness”*). Konseptet innebærer at steder dannes gjennom møter mellom mennesker, hvor hvert menneskes bane kolliderer og skaper noe nytt (Massey, 2005). Dette er direkte koblet opp mot mobilitet og bevegelse, som danner grunnlaget for at steder er dynamiske. Mobilitet står helt sentralt i tilflytning og fraflytning, som har sterk påvirkning på om steder dannes og vokser, eller om steder blir mindre og etter hvert forsvinner (Berg et al., 2013). Sammenkastetheten gjør også at steder får ulike særpreg basert på hvilke mennesker som slår seg ned der, og hva slags innhold de gir stedene.

2.1.4 Stedsoppmerksomhet

Samspillet mellom sted, mobilitet og mennesker blir spesielt tydelig i dagens samfunn, som har blitt mer komplekse enn noensinne før

på grunn av den økte globaliseringen og teknologiske utviklingen. Dette har skapt nye utfordringer knyttet til bærekraft, utfordringer som ofte påvirker mennesker mer direkte, f.eks. klimaendringer og mer ekstremvær. Siden nye utfordringer har en mer direkte påvirkning blir også flere aktører engasjerte i plan- og stedsutviklingsprosesser, noe som burde ses på som en ressurs, og ikke et hinder, for planleggingen (Nyseth et al., 2018). Engasjementet kommer av at aktørene merker at stedet vil forandre seg, og ønsker å bevare deres forståelse av stedet. Derfor kan det være nyttig å forstå relasjonene og dynamikkene som preger et sted, og prøve å forstå kompleksiteten. Slik vil ny stedsutvikling bli gjort på en mer «stedsoppmerksom» måte, hvor man anerkjenner de ulike forståelsene og tilknytningene som finnes til stedet, noe som kan bidra til økt bærekraft:

“En vil altså komme lenger i sine bestrebelser på [å] planlegge for et mer bærekraftig og inkluderende samfunn hvis en erkjenner at det ikke finnes noen objektivt riktig forståelse av hva et sted er, eller hvilken retning det bør bevege seg i.” (Nyseth et al., 2018, s. 281)

2.1.5 Stedsblindhet

Et problem med en *“objektivt riktig forståelse”* av et sted er at det ofte fører til stedsblindhet, et begrep først presentert av Healey (1996) (i Nyseth et al., 2018). Ifølge Nyseth et al. (2018) er det et problem i planlovgivningen, hvor det er vanlig med en forståelse av stedet som noe konstant, og at det *har* en kultur istedenfor at kulturen er med på å skape stedet. Man glemmer å se alle de stedssynene og forståelsene som bygger

opp stedet. Dette gjelder både i planlegging, og i arbeidet mot å skape “attraktive” steder, hvor man velger den versjonen av stedet som er appellerende for besøkende, istedenfor å inkludere mangfoldet som finnes på stedet. For å motvirke det burde man jobbe med det relasjonelle stedsbegrepet, og forsøke å bygge opp et mer rettferdig bilde av stedet. Dette vil gjøre steder mer attraktive og bærekraftige for alle (Nyseth et al., 2018).

2.1.6 Bærekraftig stedsutvikling

En agenda som dominerer i dagens utvikling er bærekraft, noe som har blitt en forutsetning for all norsk planlegging. Dette kommer frem av både nasjonale forventninger (se kap. 5.1.1), og formålsparagrafen til plan- og bygningsloven: “Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner” jf. pbl. § 1-1. Grunnlaget for tanken om bærekraftig utvikling kom gjennom Brundtlandrapporten “Vår felles framtid” (Brundtland & Dahl, 1987), hvor man må møte dagens behov uten å forringe framtidige generasjoners muligheter for å få dekket sine. Derfor er bærekraft et sentralt begrep innen stedsu

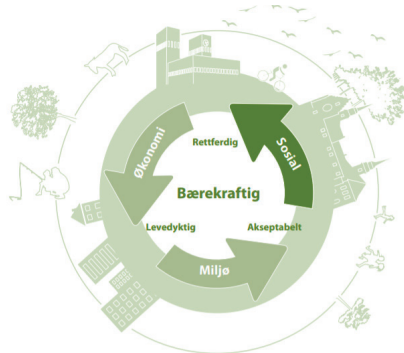


Fig 4: Bærekraftig stedsutvikling.

Stedsutvikling innebærer at mennesker med

relasjoner til et sted ønsker å fremme sin agenda for ønsket stedsutvikling (Bærenholdt & Granås, 2008). Ifølge Norsk Eiendoms håndbok for bærekraftig stedsutvikling betyr stedsutvikling at stedene blir mer levende, tryggere, sunnere og mer attraktive for alle (Norsk Eiendom, 2019). Og det er først bærekraftig når man klarer å ha et likeverdig fokus på økonomisk, miljømessig og sosial bærekraft.



Fig 5: Bærekraftsberegneren, laget av Grape Architects.

Bærekraftsberegneren sier at man gjennom dialog skaper innovasjon, noe som er viktig for å få en god, bærekraftig stedsutvikling. Dialogen burde involvere alle aktører med et forhold til stedet, hvor man opparbeider seg forståelse for identiteten, fellesskapet, mangfoldet, miljøet og økonomien på stedet, hvilke styrker og svakheter som finnes innenfor hvert tema, hvordan de vektlegges forskjellig og skaper konflikter, og hvordan de *burde* vektlegges for å få en best mulig utvikling. Dette henger i stor grad sammen med den relasjonelle stedsforståelsen, og kan brukes for å forstå steders utgangspunkt og premisser bedre. Beregneren er opprinnelig tenkt brukt i ulike eiendomsutviklingsprosjekter (ibid.). Det er likevel interessant for oppgaven å se på forholdene mellom de fem temaene for å forstå utgangspunktet Magerøya har for bærekraftig stedsutvikling.

2.2 Territorialitet

Stedsteorien sentrerer seg mye rundt relasjoner, og dermed er det relevant å se på hvilke aktører som finnes innad i stedet, og hva slags makt de har over det. Derfor har jeg valgt å bruke territorialitetsteorier for å bedre forstå hvilke maktforhold som ligger til grunn, og hvordan disse påvirker både sted og mobilitet. Først vil jeg se på hva territorialitet er i seg selv, og så gå inn på hva relasjonell territorialitet er. Etter det vil jeg se på hvordan globale impulser er med på å påvirke territorialitet og politikk, og til slutt se på hvordan territorialitet burde endre seg til en mer naturbasert territorialitet i framtiden.

Territorium som begrep må ikke forveksles med sted, da sted handler om relasjoner som i møte med ulike områder danner steder, mens territorium skjer når man tar kontroll og har makt over allerede etablerte steder (Elden, 2010).

Prosessen rundt å anskaffe kontroll over steder og skape territorier omtales som territorialitet, og har mye med maktrelasjoner å gjøre (Elden, 2010). Territorialitet er i denne oppgaven basert på Raffestin (2012) sin definisjon:

“Territorialitet er sammenhengen mellom relasjonene som samfunnene, derav menneskene som hører til dem, vedlikeholder med assistansen av meglere, med det fysiske og menneskelige miljøet for tilfredsstillelsen av deres behov mot målet om å oppnå den største mulige autonomien som er mulig gjennom ressursene til systemet.” (min oversettelse av Raffestin, 2012, s. 129).

Med andre ord er territorialitet et produkt av hvordan ulike aktører innad i stedet og samfunnet påvirker stedet til å møte deres behov. Dette gjøres ofte ved å ta kontroll over stedet gjennom grensesetting, ofte basert på

hvordan terrenget ser ut, og politikk og regler som gjelder innenfor disse grensene (Elden, 2010). Denne territorialiseringsprosessen gjør at territorier aldri blir ferdige.

Elden (2010) konkluderer i sin artikkel at for å få en god forvaltning av territorium må det bli møtt politisk gjennom dens historiske, geografiske og konseptuelle særegenhet. I tillegg sier Raffestin (1984b): *“But how, in fact, how can we observe, grasp and study human territoriality? Through everyday life ... [...]”* (i Klauser, 2012, s. 113). For å forstå territorialitet må man derfor også forstå historien, geografien og særegenheten til stedet gjennom en observasjon av hverdagslivet til menneskene som befinner seg der, noe jeg har valgt å gjennomføre ved hjelp av en historisk, en fysisk, og en sosiokulturell stedsanalyse. De vil gi en god forståelse for situasjonen på Magerøya, og gir en mulighet til å drøfte betydningen av territorium og territorialitet på øya.

2.2.1 Relasjonell territorialitet

Raffestin (2012) påpeker gjennom sin definisjon at det er relasjonene mellom samfunnet og det fysiske miljøet som skaper territorialitet, noe som stemmer veldig godt overens med den nyere stedsteorien, hvor det sies at steder skapes gjennom relasjoner. Dermed er relasjonene på et sted også viktig å ta hensyn til i territorialiseringen av steder.

Når man ser på territorialitet er det viktig å huske på tidsskalaen, da man gjennom tidene har hatt ulik bruk og innflytelse på steder, noe som kan henge igjen både i fysiske strukturer, og psykisk hos menneskene som bor der. Man ser også at territorier er sårbare for tid, hvor

de kan komme og gå basert på om mennesker bor der, og skifte innhold basert på hva slags maktforhold som foreligger. Her er også den stedlige skalaen viktig, som påvirker hvilke naturressurser som er tilgjengelige, og hvilke aktører som kommer inn og ønsker å ta kontroll over stedet, hvor ulike skalaer gir ulike aktører mulighet til å påvirke (ibid.). Dette gjør at det er viktig å analysere steder i lys av tid og naturlige ressurser på stedet, noe som er grunnen til at jeg har valgt å gjennomføre analysen i en tidslinje.

Territorier er ofte veldig politiske med en streng kontroll og avgrensning av områder. Dette er noe Massey har kritisert (i Raffestin, 2012), da de sosiale og kulturelle relasjonene ofte blir glemte bort. Gjennom den relasjonelle stedsteorien mener Massey at relasjoner og nettverk finnes både innad i og mellom steder, og at det bidrar til å gjøre steder dynamiske og foranderlige. Disse egenskapene til steder passer ikke inn i de strenge formene territorier ofte har, til tross for at territorier er steder med en viss kontroll over seg. Dette er en veldig aktuell problemstilling i Nord-Norge, som tradisjonelt har hatt mye kontakt på tvers i nordområdene. Men på grunn av at Norge og Russland er to strengt avgrensede territorier med tidvis høyt konfliktnivå er det vanskelig å ivareta relasjonene som finnes på tvers av territoriene.

2.2.2 Relasjoner og globale impulser

McCann og Ward (2010) har skrevet en artikkel som understreker hvordan territorialitet og relasjoner påvirker politikken fra hver sin retning. Det territorielle handler om det lokale og stedsfaste, mens relasjonene handler om

impulser på tvers av steder og territorier, noe som tidligere er omtalt som den globale stedsfølelsen. Med andre ord, politikk oppstår i møtet mellom sted og nye impulser. Disse impulsene er veldig preget av at nye politiske trender reiser raskt på tvers av steder og territorier, gjennom relasjonene menneskene har til hverandre. Denne tosidigheten viser hvordan territorier blir påvirket av relasjoner, noe som danner politikk, og er med på å skape utvikling (Harvey (1982) i McCann & Ward, 2010).

Økt globalisering og mobilitet har ført til at politiske impulser og den globale stedsfølelsen har større innvirkning på steder enn noen gang før. Dette har ført til et press på at man alltid skal være oppdatert på de nyeste politiske trendene, siden disse legger forutsetninger for hva som er den beste og mest riktige måten å styre på. Dette skaper en veldig levende politikk som er i stadig endring, hvor man konstant prøver å leve opp til globale trender ved å gjøre lokale tilpasninger. Trendene som styrer veldig mye av politikken i dag handler om globalisering knyttet til internasjonal handel og turisme, hvor nettevverkene blir større og impulsene på lokalbefolkningen øker. Framover er også bærekraft en stadig økende trend som setter stort preg på framtidig utvikling. Dette synes godt gjennom regjeringens nasjonale forventninger, hvor de skriver at alle kommuner i Norge skal innarbeide FNs bærekraftsmål i sin planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette er noe som setter strenge føringer for utbygging og utvikling i tiden framover.

2.2.3 Globalisering endrer territorier

Raffestin (2012) mener at globaliseringen har endret de gamle strukturene og systemene av relasjoner, og skapt nye territorier (Raffestin, 2012). Basert på dette synet har Sassen (2013) innsett at territoriene ikke lenger er bundet opp til nasjonale grenser, men at de fungerer i mye større skalaer som fungerer utenfor de tradisjonelle grensene til staten. Dette gjør at transnasjonale aktører håndterer skalaene gjennom andre typer samarbeid. Eksempler på slike skalaer er infrastruktursystemer som går på tvers av landegrenser, globale handelsrelasjoner og klimaendringer (i Bouzarovski et al., 2015).

For å forstå disse skalaene har Sassen ifølge Matthews (2019) laget noe som kalles TAR-rammeverket (Territorier, Autoriteter og Rettigheter), som reflekterer mye av den territorielle forståelsen jeg har presentert til nå. Territorier omhandler hvordan man gjennom politisk makt har kontroll over steder. Autoriteter handler om hvilke aktører som har makt over territoriene, og kan ha ulik form basert på hvilken skala man ser på. Rettigheter handler om hvilke rettigheter menneskene har innenfor territoriene, og bestemmes av autoritetene. Hver av de tre elementene må analyseres for å forstå maktforholdene, relasjonene og påvirkningen på stedet (Matthews, 2019).

Globaliseringen har ført til en annen forståelse av hvordan territorier kan se ut i framtiden. Matthews (2019) argumenterer for at vi må se territorialitet på en helt annen måte for å skape en mer bærekraftig utvikling, både for menneskene og for naturen rundt oss (Matthews, 2019). For før i tiden var statene

delvis blinde ovenfor mangfoldet av mennesker de var satt til å styre, og derfor var TAR et godt verktøy for å visualisere og forstå det sosiale livet, for deretter å se hva slags politisk endring som trengs og ønskes av menneskene. Men Matthews (2019) kritiserer dette, og sier at man er fortsatt er blinde ovenfor naturen. Som en løsning presenterer han en utvidelse av TAR-rammeverket. Territoriene må utvides til å se på naturen og terrenget som bidrar til å forme territoriene. Autoritetene må utvides til å se på menneskelige autoriteter, sammen med makten jorden og klimaet har over oss. Rettighetene må også inkludere naturens rettigheter. Formålet med dette er å bidra til en bedre forvaltning av territoriene, hvor man samtidig som å ta vare på sosiale og kulturelle prosesser via TAR, også forsøker å motvirke det som omtales som den Antropocene geologiske tidsalderen, hvor man tror menneskene vil sette varige spor på verdens geologi (Matthews, 2019).

Matthews' forståelse av territorialitet innebærer at mennesker burde revurdere makten sin, og skape et gjensidig maktforhold mellom menneskene og naturen de befinner seg i, og jeg velger derfor å kalle det for naturbasert territorialitet videre i oppgaven. Den naturbaserte territorialiteten er nyttig å ta med seg i et framtidsperspektiv, hvor det forutsettes at man vektlegger menneskene og naturen like mye i framtidig utvikling, noe som bidrar til økt bærekraft. Derfor er det nødvendig å tenke annerledes på territoriene i framtiden, slik at man forstår de komplekse interaksjonene og avhengighetsforholdene mellom menneskene selv, og økosystemet, og kan tilpasse territoriene bedre til nye, globale forhold.

2.3 Mobilitet

Mobilitetsteorier er også viktige å ha med, siden oppgaven sentrerer seg rundt rollen til mobilitet i stedsutvikling. Derfor er det viktig å forstå hva mobilitet innebærer for steder, hva mobilitetsskiftet betyr for framtidig utvikling, og hvordan mobilitet knytter seg opp mot bærekraftig stedsutvikling.

Mobilitet omhandler forflytninger som skjer fra et sted til et annet, og har dermed en stor kobling mot det stedlige. Dette er fordi fysisk utforming konfigurerer og muliggjør forflytninger (Hannam et al., 2006), og fordi forflytninger påvirker hvordan man velger å utforme et sted. Derfor retter mye av planlegging og stedsutvikling seg mot hvor og hvordan man skal bevege seg. Man kan gå veldig i detalj når det kommer til mobilitet, men i denne oppgaven vil jeg kun se på det fra et overordnet og helhetlig perspektiv.

Forflytning er noe av det mest naturlige mennesket gjør, og ved å reise oppstår uforutsette møter mellom mennesker, noe som gjør at de får koblinger både til hverandre og til stedet, og et sted blir til, ifølge stedsteorien som ligger til grunn. Dette innebærer at mobilitet må til for å skape steder, som igjen er gjenstand for dannelsen av territorier (Valestrand & Gerrard, 2015). Det interessante er at sted hadde en teoretisk betydning lenge før mobilitet, og det var stedlige analyser som gjorde folk oppmerksomme på betydningen til mobilitet (Soja (1989) i Hannam et al., 2006).

En forutsetning for at mennesker slår seg ned på et sted er at mobiliteten er god nok, slik at de faktisk kommer seg til stedet, og at de har tilgang på alle ressurser som er nødvendige for å overleve (Bærenholdt & Granås, 2008). Spesielt

langs kysten i Norge er steder sårbare og midlertidige, og de kan komme og gå sammen med stedsspesifikke ressurser, som for eksempel tilgangen på fisk. Dette er noe den historiske analysen vil illustrere nærmere i kap. 4.

2.3.1 Mobilitetsskiftet

Mobilitet har ifølge Hannam et al. (2006) blitt et nøkkelord for det 21. århundret, da det foregår en storskala, global mobilitet med frakt av mennesker, varer og kapital, i tillegg til den høyeste lokale mobiliteten i historien. Man reiser ikke lenger kun av nødvendighet, man reiser fordi man har lyst, og man reiser lenger enn noensinne før på grunn av forbedrede mobilitetssystemer og kjøretøy. Derfor er mobilitet en del av årsaken til globalisering, og det har gitt mange nye utfordringer og problemstillinger for framtidig utvikling (Hannam et al., 2006). Dette har ført til et mobilitetsskifte på verdensbasis, hvor man gjennom politikk har begynt å se og møte problemene mobiliteten fører med seg.

For å kunne forske ordentlig på betydningen mobilitetsskiftet har for samfunnet, presenterer Hannam et al. (2006) et godt forslag: Man burde gjennomføre en analyse av relasjonen mellom mobilitetssystemene og den stedlige forankringer, hvor myndigheter gjennom politikk og reguleringer endrer forutsetningene for både mobiliteten og stedet i seg selv (Hannam et al., 2006). Eksempler på slike endrede forutsetninger kan være kommunesammenslåing, nedleggelse av skoler og økt konsentrasjon av funksjoner. På bakgrunn av dette er forholdet mellom mobilitet og overordnede føringer en viktig del av oppgaven, og blir belyst bedre i kap. 5.1 og 5.3.

2.3.2 Mobilitet og bærekraft

Bærekraftig stedsutvikling er allerede beskrevet i kap. 2.1.6, men mobilitetens betydning innen bærekraftig stedsutvikling er fortsatt uklart. En god kobling mellom bærekraftig stedsutvikling og mobilitet er hva slags grad av mobilitet stedene har. Owens (1992) sier at høy eller lav mobilitet på steder setter forutsetninger for hvor bærekraftige disse stedene er (i Høyer, 2002). Dette innebærer at man får mer bærekraftige samfunn om man har lav mobilitet, altså mindre - eller mer miljøvennlig - ferdsel mellom steder.

Dette med lav mobilitet har også kommet frem av lover og retningslinjer, og begynte allerede i 1993, hvor de rikspolitiske retningslinjene for areal- og transportplanlegging presenterte at man må få til kortere avstander mellom funksjoner og konsentrere utbygging (fortetting) for å få til mer bærekraftige samfunn (Høyer, 2002). Kortere avstander og mer konsentrasjon fører til lavere mobilitet, mindre utslipp, og derfor en høyere grad av miljømessig bærekraft.

Dette med kortere avstander og fortetting har lenge vært et bymessig ideal, og kalles gjerne for kompakt byutvikling. Næss (2015) har skrevet en del om kompakte byer, og gjentar prinsippene fra de rikspolitiske retningslinjene fra 1993, hvor man i kompakte byer vil ha tettere miljøer og lavere mobilitet. Han mener at man både må korte ned reiseavstander, og redusere bruk av miljøbelastende transport for å få mer bærekraftige steder, da dette bidrar til å redusere mobiliteten, og dermed utslippene som følger med (Næss, 2015).

Høyer (2002) ser vekk fra dette bymessige idealet, og klarer å overføre prinsippene om

nærhet og konsentrasjon til både sentrale og perifere områder. Dette gjør han ved å skille mellom sentralisering-desentralisering og konsentrasjon-spredning, hvor konsentrasjon er å foretrekke fremfor spredning, men hvor man like gjerne kan ha desentraliserte konsentrasjoner av funksjoner som sentraliserte konsentrasjoner. Han påstår at *“i en situasjon med lav mobilitet kan det anføres at en samfunnsstruktur med mindre tette byer og tettsteder vil være å foretrekke for å holde transportomfanget lavest mulig”* (Høyer, 2002, s. 166). Dette innebærer at man kan være tjent med å ha flere mindre tettsteder med en samlokalisering av funksjoner for å få mobiliteten ned, samtidig som man sørger for gode sosiale forhold.

Det er også en forskjell på å bo tett ved funksjonstette steder, i en viss avstand fra funksjonstette steder, eller langt unna. Ifølge Næss (2015) så reiser se som bor i sentrum minst, de som bor innen tiltrekningsområdet til sentrum reiser mest, mens de som bor utenfor tiltrekningsområdet reiser mindre igjen. For store byer er tiltrekningsområdet på 50-60 km, mens det for mindre byer, som Honningsvåg, er på 15-20 km (Næss, 2015). Dette gjør at det faktisk er en større fordel å bo langt unna sentrum, eller i sentrum, enn å bo i forstadsområder.

Man må heller ikke glemme de sosiale og økonomiske fordelene ved å ha lav mobilitet. Lav mobilitet og små, kompakte samfunn gjør at det blir tettere mellom mennesker, og gir grunnlag for å skape bedre kontakt og et større fellesskap. I tillegg vil lav mobilitet føre til at flere går og sykler istedenfor å velge motoriserte kjøretøy, noe som også er bra for folkehelsen.

Når det kommer til økonomi så er lav mobilitet et godt virkemiddel for å senke transportkostnader, spesielt i en region som Finnmark, med store avstander mellom ulike funksjoner og bebodde områder.

Det er også viktig å huske på at mobiliteten er blitt veldig global, og foregår på tvers av de tradisjonelle nasjonale territoriene. Og med bærekraftsskiftet er det derfor viktig å se mobilitet i sammenheng med den naturbaserte territorielle tilnærmingen til framtiden, hvor det er det viktig at alle aktører som utøver mobilitet ser mobiliteten i sammenheng med naturen den foregår i. På den måten kan man få til bedre mobilitetssystemer som er bra for både sosiale og økonomiske forhold, samtidig som det ikke går like mye på bekostning av naturen og økosystemer som det historisk sett har gjort.

2.3.3 Endrede forutsetninger

Før motoriseringen og sentraliseringen begynte på starten av 1900-tallet var bosituasjonen i Norge annerledes. Grunnen var at folk ikke hadde mulighet til å reise langt, og hadde derfor alle nødvendige funksjoner i nærheten. Dette er illustrert med nærmiljøidealet som sto sterkt før i tiden, et ideal om at hverdagsfunksjoner og arbeidsplasser skulle finnes på stedet (Pløger (1997) i Røe & Vestby, 2013). Med begrenset mulighet for mobilitet var dette også en selvfølge mange steder, så man hadde butikker, skoler og helsetjenester veldig nær seg. Men dette har endret seg i takt med økt modernisering og mobilitet, da man fikk mulighet til å reise lenger for å nå nødvendige funksjoner. Og dette går begge veier, da man kanskje ikke er avhengig

å bo der funksjonene er lenger. Resultatet av denne utviklingen er at mange områder har gått fra å være nødvendige steder til å bli valgfrie steder, hvor man selv kan velge hvor man vil bo og hvor man vil jobbe (Hovgaard & Kristiansen, 2008).

Mobilitet har dermed endret forutsetningene for planlegging og stedsutvikling, hvor man må gjøre steder attraktive for at folk skal velge å bosette seg der. Den økte mobiliteten har derfor sørget for at arbeidsplasser og stedlige ressurser er ikke lenger nok for å sørge for fast bosetting, da høy mobilitet har blitt normen, med lange avstander mellom nødvendige funksjoner. Men med de nye diskursene om bærekraftig utvikling og lav mobilitet går ikke dette lenger, og alternativene blir da å enten konsentrere funksjonene i utkantene (desentralisering), eller å konsentrere de i byen (sentralisering). Dette viser at man må ha god forståelse for hva lav mobilitet innebærer for å skape en bærekraftig stedsutvikling.

Det er også viktig å ikke glemme den globale konteksten med økt fokus på teknologi og smart mobilitet. Når man driver med mobilitetsforskning må man derfor betrakte lokale, stedlige og materielle oppfatninger av mobilitet sammen med teknologiske nyvinninger. Ved å være oppmerksom på dette klarer man også å forberede seg bedre på framtiden, hvor man allerede har begynt med en teknologisk utvikling i mobilitetsstrukturer og i ulike typer kjøretøy. Mer om dette i kap 6.4 om teknologisk utvikling.

3. METODE

“With fishing villages in Finnmark as the focal point, we know that global contacts and relations are not new. Through the fishing trade, mobile fishers and commuting borders, the relation between individuals and places across local or national borders has been established for ages” (Gerrard, 2008, s. 76)



3.1 Forskningsdesign

For å forstå fremgangsmåten til analysen har jeg laget en tabell over forskningsdesignet, som illustrerer hvordan jeg har gått fram for å besvare forskningsspørsmålene. Til sammen skal forskningsspørsmålene gi svar på hovedproblemstillingen.

HOVEDPROBLEMSTILLING

Hva er rollen til mobilitet i perifere områder, og hvordan kan mobilitet fremme bærekraftig stedsutvikling?

FORSKNINGSSPØRSMÅL	MÅL	TEORI	EMPIRI
<p>FS1: Hvordan har mobilitet påvirket den historiske stedsutviklingen til Magerøya?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Forstå hvordan Magerøya har blitt formet som sted - Kartlegge hva slags rolle mobilitet har spilt i utviklingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Det relasjonelle stedsbegrepet - Sammenkastethet - Den globale stedsfølelsen - Territorialitet - Mobilitet 	<p><i>Historisk stedsanalyse</i> Litteraturanalyse av: Nordkapp - en fiskerikommune av Einar Richter Hanssen</p>
<p>FS2: Hvem er det som påvirker stedsutviklingen på Magerøya, og hvordan vektlegger de mobilitet og bærekraft?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Få oversikt over Magerøyas stedlige komposisjon - Kartlegge hvilke aktører som har innflytelse på utviklingen av mobilitet og sted - Finne ut hva slags makt de forskjellige aktørene har - Forstå relasjonene mellom aktørene 	<ul style="list-style-type: none"> - Det relasjonelle stedsbegrepet - Stedsblindhet - Den globale stedsfølelsen - Bærekraftig stedsutvikling - Stedsoppmerksomhet - Relasjonell territorialitet - Globale impulser på territorialitet - Mobilitetsskiftet 	<p><i>Fysisk stedsanalyse</i> Avstandskart Mobilitetskart Kart over hvert enkelt sted med tilhørende beskrivelser</p> <p><i>Sosiokulturell stedsanalyse</i> Intervjuer med: - Lokalbefolkningen - Administrasjonen - Næringsaktører Observasjon</p>
<p>FS3: Hva slags forutsetninger setter mobilitet for fremtidig stedsutvikling på Magerøya?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Undersøke hvordan utviklingen fram til i dag har satt forutsetninger for fremtidig utvikling - Forstå hvordan folk ser for seg Magerøya i fremtiden, og hvilken rolle mobilitet spiller - Kartlegge hvordan stedlige forhold og politiske trender vil gi nye forutsetninger for mobilitet 	<ul style="list-style-type: none"> - Det relasjonelle stedsbegrepet - Den globale stedsfølelsen - Bærekraftig stedsutvikling - Naturbasert territorialitet - Mobilitetsskiftet 	<p><i>Sosiokulturell stedsanalyse</i> (med fokus på stedsbilder) Intervjuer med: - Lokalbefolkningen - Administrasjonen - Næringsaktører</p> <p>En tolkning og evaluering av FS1 og FS2</p>

Figur 6: Forskningsdesignet viser målsettingen til hvert forskningsspørsmål, samt hvilken teori og empiri som er brukt for å besvare spørsmålene.

3.2 Casestudie

Siden jeg har ett enkelt casestudie har jeg valgt gå for en kvalitativ metode hvor formålet er å opparbeide meg en dyp forståelse for situasjonen på Magerøya (Farthing, 2016). For å informere og belyse problemstillingene innenfor casestudiet skal jeg utføre flere ulike metoder som jeg presenterer nedenfor. Men først vil jeg argumentere for hvorfor det er aktuelt å gjennomføre et casestudie. Yin (2009) har definert casestudier som:

“[...] en empirisk undersøkelse som

- *Undersøker et samtidfenomen i dybden og innen dets virkelige konsekst, spesielt når*
- *Grensene mellom fenomenet og konteksten ikke står klart frem”* (Yin, 2009, s. 18).

Dette innebærer at casestudier er gode å bruke når man ønsker en dyp innsikt og beskrivelse av et sosialt fenomen, som her handler om hvordan mobilitet (fenomenet) påvirker stedsutviklingen på Magerøya (konteksten). Når man bruker casestudier får man ofte en komplisert metode, da steder ofte er veldig komplekse og har mange ulike aktører og interesser knyttet til seg. Derfor må man gå inn i casestudiet med et åpent sinn, med et klart fokus på forskningsspørsmålene, men likevel være åpen for å vurdere og presentere alle historiene man møter på stedet (Flyvbjerg, 2006).

3.3 Datainnsamling

For å ha nok grunnlag for casestudiet måtte jeg samle inn relevant data for problemstillingene. Jeg samlet inn data både før, under og etter befaringen i Nordkapp som foregikk i perioden 15. februar - 14. mars. Før og etter befaringen samlet jeg inn data alene, men under befaringen samlet studentene fra masterklassen inn data både sammen og alene, basert på hva som var mest hensiktsmessig.

3.3.1 Litteraturgjennomgang

Det første jeg begynte med var å samle inn historisk litteratur, dette for å forstå konteksten til Magerøya, herunder hva slags utvikling øya har hatt, og hvordan den har blitt formet som sted og samfunn opp gjennom tidene. Det historiske er nemlig viktig å forstå for å vite hva slags bagasje folk har med seg, og hva som har blitt gjort før. Det er først når man forstår dette at man kan komme med ideer og tanker rundt framtidig stedsutvikling. Deretter samlet jeg inn relevant teoretisk litteratur som reflekterte de funnene jeg hadde gjort gjennom den historiske innsamlingen, og som var relevante for både dagens situasjon, og for framtiden.

3.3.2 Observasjon

Under oppholdet på Magerøya gjorde jeg en del observasjon, både ved å oppholde meg på øya, og gjennom planlagte observasjoner. På forhånd hadde jeg bestemt meg for å kartlegge stedene for en god stedlig forståelse. Derfor gikk jeg rundt på de ulike stedene for å kartlegge ulike funksjoner, hvordan mobilitetssystemene fungerte, og hvordan lokalbefolkningen forholdte seg til dette.

3.3.3 Intervjuer og samtaler

Intervjuer er en av de viktigste kildene til data i casestudier, da man får frem dybden i caset gjennom samtale. Og ved å ha semistrukturerte intervjuer kan man oppdage interessant informasjon man kanskje ikke ville funnet gjennom tradisjonelle spørreskjema (Yin, 2009). For å få god innsikt valgte jeg derfor å hovedsakelig gjennomføre dybdeintervjuer, noe som sørget for en forståelse for hvordan ulike aktører forholder seg til mobilitet og stedsutvikling i kraft av sin posisjon i samfunnet.

Jeg hadde 12 hovedinformanter, og noen tilleggsinformanter i intervjuene med L2

og L3. Alle intervjuene, unntatt A3, ble gjennomført under befaringen i vår. A3 intervjuet jeg mot slutten av oppgaven for å få supplerende informasjon. Informantene ble valgt ut fra tre utvalg jeg følte representerte de ulike interessene og perspektivene knyttet til Magerøya. Intervjuene varte mellom 30 og 90 minutter, og omhandlet temaene stedsutvikling, mobilitet, og bærekraft. Innenfor temaene diskuterte vi utfordringer og muligheter informantene oppfattet gjennom sin posisjon. Siden intervjuene var fleksible, kom det også mye annen informasjon fram som hovedsakelig var knyttet til de tre hovedtemaene.

Informantoversikt

Kode	Posisjon i samfunnet
Administrasjon	
A1	Ansatt i Nordkapp kommune
A2	Ansatt i Troms og Finnmark fylkeskommune
A3	Politiker i Nordkapp kommune
Næringsaktører	
R1	Ansatt i havnesektoren
R2	Ansatt i turismesektoren
R3	Ansatt i fiskerisektoren
R4	Ansatt i transportsektoren
R5	Ansatt i turismesektoren
Lokalbefolkningen	
L1	Fra Gjesvær
L2	Fra Kamøyvær
L3	Fra Skarsvåg
L4	Fra Nordvågen

Figur 7: Informantoversikt. I resten av oppgaven vil jeg referere til kodene (f.eks. R3), dersom jeg bruker direkte sitater eller baserer innholdet på informasjon jeg har fått av informantene.

Utvalg: Administrasjon

Alle tre dybdeintervjuene ble digitale, dette av hensyn til smittevern, hjemmekontor og avstander. Sammenlignet med fysiske intervju var det vanskeligere å få til en like flytende samtale, men siden jeg hadde forberedt meg godt med spørsmål på forhånd fikk jeg den informasjonen jeg ønsket. Alle intervjuene ble tatt opp på den aktuelle videoplattformen, og transkribert i etterkant.

Utvalg: Næringsaktører

Her gjennomførte jeg fem fysiske dybdeintervju med ulike aktører innenfor næringslivet. Intervjuet med R1 ble gjennomført med en annen masteroppgave, noe som var hensiktsmessig for oss siden begge oppgavene fokuserer på stedsutvikling. Dette førte likevel samtalen litt mer over på entreprenørskap og globalisering enn det den ville vært om jeg hadde hatt intervjuet alene. Alle intervjuene ble tatt opp på lydopptaker, og transkribert i etterkant.

Utvalg: Lokalbefolkning

Her gjennomførte jeg fire dybdeintervjuer, hvorav to ble mobile intervjuer, og én ble fokusgruppesamtale. Dette ble litt mer fleksibelt opplegg, hvor jeg kontaktet én person fra hvert av de fire mindre lokalsamfunnene og ba om å få bedre innsikt i de ulike stedene. Jeg lot informantene selv sette rammene for hvordan de ville vise og fortelle meg om stedet, med formålet å få en ekte fremstilling av stedet uten min påvirkning. Siden det ble ganske løse rammer for intervjuene, valgte jeg å notere ned de de sa, for å bearbeide rett etterpå.

Ønsket var opprinnelig å gjennomføre mobile

intervjuer, inspirert av Kusenbach sin «go-along» analyse, en etnografisk forskningsmetode for å få frem informantenes forhold til et sted (Kusenbach, 2003). Denne metoden gir muligheten til å få en dypere forståelse for sted og mobilitet gjennom intervju og observasjon for senere kartlegging. Gjennom samtale og bevegelse får man fanget opp informantens ubeviste forhold til et sted, og man motiverer til samtale rundt det man ser. Men på grunn av fleksibiliteten rundt intervjuene, ble dette kun gjennomført i to av intervjuene. I de to andre ble observasjonen erstattet med at jeg gikk rundt alene på stedet, eller brukte bilder og kart sammen med informantene.

I **Skarsvåg** gjennomførte jeg først et kort, mobilt intervju med hovedinformanten som viste meg de viktigste stedene. Deretter møtte vi en større gruppe i et av husene på stedet hvor det ble servering og hyggelig prat. Dette fungerte mer som et fokusgruppeintervju, hvor jeg stilte spørsmål, og de svarte gjennom fortellinger og samtaler rundt spørsmålene.

I **Kamøyvær** ble jeg invitert på besøk hos hovedinformanten og ektefellen hvor jeg gjennomførte dybdeintervju, og jeg fikk under samtalen vist ulike bilder, planer og kunstverk fra stedet. På et senere tidspunkt reiste jeg rundt i Kamøyvær for å få et bedre stedlig perspektiv.

I **Gjesvær** gjennomførte jeg intervjuet med studenter fra en annen masteroppgave, så intervjuet ble vinklet litt mer mot entreprenørskap. Mot slutten av intervjuet viste informantene de viktigste stedene og funksjonene på et kart. På et senere tidspunkt reiste jeg til Gjesvær for å kartlegge stedet bedre.

I **Nordvågen** gjennomførte jeg et mer mobilt intervju, hvor jeg snakket med informanten mens vi gikk og kjørte rundt på stedet. Dette ga meg nok grunnlag til å kartlegge stedet, samtidig som jeg fikk mange interessante perspektiver på det vi så underveis i intervjuet.

Jeg valgte å ikke intervju lokalbefolkningen i Honningsvåg da mange av næringsaktørene kom fra Honningsvåg, og siden vi selv bodde der, noe som ga et godt grunnlag for analyse av stedet.

3.3.4 Dokumentgjennomgang

Denne metoden ble gjort for å kartlegge hvilke føringer, planer og strategier som legger grunnlaget for hvilke muligheter og begrensninger kommunen har når det kommer til stedsutvikling og mobilitet. Jeg delte opp i tre kategorier av relevante dokumenter: Nasjonale, regionale og lokale.

Nasjonale føringer:

- Nasjonale forventinger for regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Meld. St. 5 (2019-2020) – Levende lokalsamfunn for fremtiden

Regionale planer:

- Regional transportplan for Finnmark 2014-2023
- Sametingets planveileder 2021

Lokale planer og strategier:

- Masterplan mot Nordkapp 2025
- Nordkapputredning 2018
- Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2025
- Kommunal planstrategi 2019-2023

3.4 Analysemetode

Analysen har tatt for seg den innsamlede informasjonen fra både før, under og etter befarings. Formålet med analysen er å undersøke forskningsspørsmålene i sammenheng med teorien, se figur 6 for en oversikt over fremgangsmåten til hvert forskningsspørsmål.

3.4.1 Stedsanalyse

I denne oppgaven brukes stedsanalyser som et fenomenologisk verktøy for å forstå stedets betydning og komposisjon. Fenomenologi betyr i denne sammenheng "*tingenes væremåter og samspill*" (Skjeggedal, 1993, s. 28). Målet med dette var å forstå de konkrete strukturene (fysisk), samt å forstå hvorfor disse har oppstått (historisk) og hvordan mennesker forholder seg til disse (sosiokulturelt).

Stedsanalyser er viktige innen planlegging for å forstå hvordan stedet er konstruert, og hvordan det brukes av menneskene som bor der. Det er spesielt viktig med gode stedsanalyser på små steder, hvor tiltak har stor innvirkning på lokalbefolkningen. I denne oppgaven vil stedsanalysen gi en god forståelse av Magerøya som sted, herunder hvordan de ulike tettstedene er konstruert, hvordan kommunikasjonene mellom dem er og hvilke faktorer som påvirker utviklingen på stedet. For å forstå denne utviklingen bedre vil stedsanalysene ta del i en tidslinje som ser på mobilitetens rolle innen stedsutvikling gjennom tidene.

Fysisk stedsanalyse

Fysisk stedsanalyse handler om strukturen til landskapet, hvordan man oppfatter landskapet og hvordan mennesker orienterer seg innad i det. Det er veldig visuelt, hvor man ofte

bruker kart og bilder for å fremstille den fysiske konfigurasjonen til steder og landskap (Stahlschmidt et al., 2017). Formålet med den fysiske stedsanalysen er å forstå hvordan de ulike stedene henger sammen og hvilke mobilitetsstrukturer og funksjoner som finnes. I tillegg vil jeg kartlegge avstandene mellom de ulike stedene, da avstander er viktig med tanke på bærekraft. Resultatet av analysen er en overordnet analyse av Magerøya, og detaljerte analyser av hvert sted som forklarer både de fysiske strukturene, og de sosiale særpregene og utfordringene som er knyttet til hvert enkelt sted. På den måten er analysen noe knyttet sammen med den sosiokulturelle analysen. Analysen er en del av nåtidskapittelet i oppgaven, og blir utført i kap. 5.2.

Historisk stedsanalyse

Historiske stedsanalyser kan gjennomføres på mange måter, hvor jeg i denne oppgaven har valgt å gjøre den på en retrospektiv måte (Stahlschmidt et al., 2017). Dette er en analyse som er framtidsorientert og relatert til planlegging, hvor man tar hvert enkelt landskapselement og følger det bakover i tid for å se utviklingen av det. På denne måten vil man se når dette elementet oppsto, og hva slags betydning det har hatt for stedet opp igjennom tidene (ibid.). I denne oppgaven har jeg valgt ut følgende elementer: handel, turisme, kommunikasjoner, klima og territorielle hendelser. Dette er elementer jeg anser som viktige for utformingen av Magerøya i dag, og som kan forklare mye av hvordan de har utviklet seg, og ønsker å utvikle seg i fremtiden. Analysen er en del av det historiske kapittelet i oppgaven, og blir utført i kap. 4.

Sosiokulturell stedsanalyse

Sosiokulturelle stedsanalyser har blitt utviklet av NIBR som et supplement til vanlige stedsanalyser, hvor de sosiale og kulturelle prosessene som danner steder og stedsoppfatninger blir analysert (Røe, 2002). Dette er spesielt relevant i denne oppgaven, da mobilitet har mye med hva slags relasjoner mennesker har til et sted. Man har vanskelig for å finne rollen til mobilitet uten å forstå hva det betyr for menneskene som bor på stedet og faktisk utøver mobiliteten.

Hensikten med en sosiokulturell stedsanalyse er å få et bedre beslutningsgrunnlag om hvordan et sted kan utvikles (Nyseth et al., 2018). Dette gjøres ved å identifisere ulike interesser og meninger for å se hvordan dette kan ha betydning for stedsutvikling, bl.a. for å avdekke ulike dilemmaer og motsetninger som kan oppstå (Røe & Vestby, 2013). Samlet kan dette gi en bedre prosess og bedre beslutninger som flere mennesker vil kjenne seg igjen i, og man får muligheten til å møte potensielle konflikter i forkant.

Røe (2002) har uttalt at en fordel med en slik type analyse er at man kan *“se det slik at stedsplanleggingen vil tjene på å benytte seg av erfaringer, kunnskap og interesser til de aktørene som står utenfor stedsutviklingens etablerte maktbalanse.”* (Røe, 2002, s. 6). Han påstår også at hvis innbyggerne og aktørene på et sted deler visjonen for stedet vil de også bli gode ambassadører for stedsutviklingsarbeidet. Med andre ord må man forstå det sosiale og kulturelle i samspill med det fysiske og materielle. Klarer man det vil man få til en helhetlig og god

planlegging av samfunnet som mange er enige i.

Ved gjennomføringen av den sosiokulturelle stedsanalysen deler jeg opp i følgende kategorier, som foreslått av Røe & Vestby (2013), og kobler sammen med de ulike aktørene for å forstå hva hver enkelt aktør ønsker med stedet:

Stedsbruk: Hvordan menneskene bruker stedet, med særlig fokus på hvordan de utøver mobilitet.

Stedsinteresser: Hva mennesker ønsker å oppnå på stedet, noe som styres av hvilke relasjoner de har til det.

Stedsbilder: Hvordan mennesker oppfatter stedet, noe som lager en forutsetning til hvordan de ønsker at stedet skal bli i fremtiden. Bildene er et resultat av stedsbruk og stedsinteresser, og er viktig inn i tenkning mot resultater og løsninger.

Den sosiokulturelle analysen er en del av nåtidskapittelet til oppgaven, og befinner seg i kap. 5.3.

3.4.2 Dokumentanalyse

Dokumentanalysen blir gjennomført kvalitativt gjennom å finne meningsinnholdet i tekstene som leses, for deretter å systematisere og kategorisere det slik at det gir nødvendig bakgrunnsinformasjon til problemstillingen, og er i stand til å definere handlingsrommet på stedet (Johannessen et al., 2011). Derfor gikk jeg inn i ulike føringer, planer og strategier for å forstå hva slags muligheter og utfordringer som ligger til stedet, og hvilket handlingsrom de har for framtidig utvikling. Hensikten med dette er å belyse problemstillingen mest mulig, og å kartlegge eventuelle muligheter som finnes i dagens planlegging for god stedsutvikling i perifere områder.

Dokumentanalysen tar for seg dagsaktuelle dokumenter, og er dermed en del av nåtidskapittelet til oppgaven, hvor analysen finnes i kap. 5.1.



Fig. 8: Nordkapphallen og bruken av Nordkappplatået er et veldig hett tema i kommunen, og knytter seg mye til stedsbruken, stedsinteressene og stedsbildene som finnes blant de ulike aktørene på øya. Mer om dette i kap. 5.3.3.

3.5 Metodiske refleksjoner

For å sikre god kvalitet på forskning er det viktig at arbeidet er valid og troverdig, spesielt i kvalitative studier som casestudier, hvor datainnsamlingen ofte er veldig situasjonsavhengig (Bell et al., 2019). I tillegg må oppgaven være etisk forsvarlig for menneskene som er involvert i datainnsamlingen. Derfor presenterer jeg her hva jeg har gjort for å sørge for at oppgaven er så valid, pålitelig og etisk forsvarlig som mulig, og hvilke utfordringer oppgaven presenterer tilknyttet dette.

3.5.1 Validitet

Først og fremst er det viktig med intern validitet, bekreftbarhet, som innebærer at metoden og analysene man bruker reflekterer problemstilling og teori. Kvalitativ metode er godt egnet til dette, da man ved å være i sosiale settinger over lenger tid gjør at man blir bedre egnet til å se sammenheng mellom teori og observasjon (ibid.). Derfor var det en fordel å være på felttur på Magerøya i én måned, noe som sørget for en sterk bekreftbarhet.

Det er også viktig med ekstern validitet, overførbarhet, som innebærer at forskningen kan bli generalisert på tvers av sosiale settinger (ibid.). I kvalitative casestudier er det en risiko for at forskningen blir subjektiv og vanskelig å gjenskape siden forskeren får fritt spillerom og har mulighet til å generalisere og fortolke det som oppleves uten at andre nødvendigvis har fullt innsyn i prosessen (Flyvbjerg, 2006). Det er også vanskelig å få informasjon fra ett case til å passe en større region, noe man derfor må være observant på (Gerring, 2007). Dette er tilfellet for Magerøya, men gjennom forskningen min

har jeg funnet at situasjonen på Magerøya er veldig lik andre perifere kystsamfunn med tanke på geografiske forhold og utfordringer, noe som gjør at mange av funnene fra oppgaven kan være overførbare til lignende steder. Likevel må man være oppmerksom på at Magerøya har en faktor som skiller seg fra andre steder, Nordkapplået, som er en viktig nasjonal og internasjonal attraksjon. Dette gjør at Magerøya har en annen forutsetning for turisme enn andre kystsamfunn, noe som må være i baktankene gjennom denne oppgaven da turisme setter mange forutsetninger for mobilitet. Det at jeg kun har ett case gir også svakheter og styrker til oppgaven, hvor styrken er at jeg får en dyp innsikt i stedet og kan gi gode svar på problemstillingen, mens svakheten er at jeg ikke har andre case jeg kan sammenlikne med. Derfor er ikke oppgaven fullstendig overførbar, men jeg mener fortsatt at flere av funnene kan være overførbare til lignende steder, spesielt når det kommer til hvordan overordnede føringer påvirker perifere steder, og hva perifere steder kan forvente seg i framtiden.

3.5.2 Reliabilitet

Forskningen må også være troverdig. Intern reliabilitet handler om at studien i seg selv er troverdig, og innebærer at jeg som forsker må holde meg nøytral og saklig til datainnsamlingen, og passe på at det jeg skriver stemmer overens med det informantene sier (Yin, 2009). For å forsikre meg om sistnevnte har jeg sendt over alt jeg har brukt fra intervjuene til informantene for å få en bekreftelse på at det jeg reflekterer det de mente.

Ekstern reliabilitet handler mer om at studien har

blitt så godt beskrevet og gjennomført at andre kan gjennomføre samme studie og få samme resultater (Bell et al., 2019). Denne casestudien har vært en kvalitativ metode, og det har vært mange forhold som har påvirket forskningen. Spesielt siden observasjonene og intervjuene var semistrukturerte, hvor jeg beveget meg i retninger som følte naturlig underveis i samtalen. Det er også veldig menneskelig avhengig, hvor et spørsmål kan tolkes forskjellig avhengig av hvem man snakker med og hvordan de tolker spørsmålet i akkurat det øyeblikket. Derfor har jeg prøvd å beskrive nøye hva som har skjedd, men av hensyn til anonymiteten til informantene er det umulig å få en eksakt gjengivelse av metoden, med hva som ble sagt og gjort. Dette er en svakhet ved kvalitativ metode generelt, hvor det menneskelige aspektet gjør det umulig å gjennomføre en helt lik studie og få akkurat samme resultater.

3.5.3 Etske avveininger

Det er viktig å gjøre gode etiske vurderinger når forskningen involverer mennesker. Dette ble til en viss grad sikret gjennom utarbeidelse av samtykkeskjemaet som er godkjent av NSD (Norsk senter for dataforskning), samt forhåndsgodkjente intervjuguider. I tillegg til dette må man også vurdere etiske problemstillinger som kan oppstå under feltarbeidet, spesielt siden det er så mange informanter involvert.

På Magerøya kjenner alle til hverandre, og man har lett for å identifisere andre. Derfor er det viktig med anonymitet i denne oppgaven, slik at informantene faktisk ikke kan identifiseres.

Når man graver i de sosiokulturelle forholdene på et sted er det også potensiale for at konflikter og motsetninger bringes opp til overflaten, noe som er spesielt sårbart på Magerøya hvor det allerede er eksisterende konflikter tilknyttet Nordkappsaken. Derfor er det viktig å vurdere hva som kan være følgene av dette, og å ta hensyn til dette ved bruk av innsamlet data (Røe & Vestby, 2013). Dette gjorde jeg ved å sende all bruk av data til informantene for godkjenning før jeg inkluderte det i oppgaven.

3.5.4 Refleksjon over metoden

Siden jeg hadde Magerøya som case og problemstilling var det nødvendig å få reist til Magerøya for å snakke med mennesker for å få en god, stedlig forståelse. Dermed var månen med befarings viktig for oppgaven, hvor vi fikk god tid til å bli kjent med stedet og menneskene som bor der. Siden befarings varte i én måned, ble datainnsamlingen og analysen hovedfokuset for oppgaven. Dette er jeg fornøyd med, da jeg ønsket å fange opp stedets essens og forske på dette for å finne sammenhenger mellom mobilitet og bærekraftig stedsutvikling på øya.

Det må også nevnes at tverrfagligheten kan ha påvirket den teoretiske vinklingen, spesielt tilknyttet behovet jeg har sett for innovasjon i stedsutviklingen. Uten masterklassen hadde kanskje ikke innovasjonsaspektet innen bærekraftig stedsutvikling vært like viktig for meg. Fokuset på entreprenørskap gjorde også at jeg fikk et godt innblikk i næringslivet, noe som også satte forutsetninger for resten av oppgaven.

4. FORTID

DANNELSEN AV MOBILE OG STEDLIGE STRUKTURER

“Vi lever i en tid da alt synes å gå med hesblesende fart, og alt skal rettes mot det som skal skje i nær fremtid. Det må være riktig å stanse opp litt, og se hva vi har lagt bak oss.” Gunnar Løkke, leder i Nordkapp historie- og museumslag (Hanssen, 1990, s. 6)

Dette kapitlet er koblet sammen med forskningsspørsmål 1: **Hvordan har mobilitet påvirket den historiske stedsutviklingen til Magerøya?**

For å belyse forskningsspørsmålet har jeg gjennomført en historisk analyse med utgangspunkt i en litteraturgjennomgang av boka «Nordkapp: en fiskerikommune» av Einar Richter Hanssen (Hanssen, 1990). Dette er et veldig omfattende, historisk bind som tar for seg

utviklingen i Nordkapp og omegn fra forhistorisk tid og frem til 1980. Analysen suppleres med informasjon fra intervjuer og planer, og ses i sammenheng med relevante teorier. Det må også nevnes at både boka og intervjuene fokuserer mest på nordmenns liv som fiskere, og samene forsvinner fort i bakgrunnen. Årsaken til dette er bl.a. at livet til samene ikke har blitt like godt dokumentert som livet til nordmennene.

4.1 Livet langs Finnmarkskysten

Siden tidenes morgen har det vært utfordrende å bo langs Finnmarkskysten. Ressursene er begrensede, og man har levd fra dag til dag. Dette har også gjort at folk har hatt lett for å flytte på seg. Magerøyas plassering har vært strategisk i forhold til viktige fiskefelt, så dette har vært hovednæringen på øya i all tid, og har hatt stor preg på øyas historiske utvikling (Nordkapp kommune, 2014). Med dårlig fiske flyttet de innover fjorden til flere ressurser, og når fisket økte flyttet de ut igjen. Dette har ført til et samfunn som har vært konstant preget av vekst og nedgang om hverandre, og en befolkning som har tatt ting som det kommer. Det har gjort at Magerøya som sted har endret seg basert på hvilke ressurser som har vært tilgjengelige, hvor det i dårlige tider har vært et mer uattraktivt sted å bo med få ressurser, mens det i gode tider har vært et svært attraktivt sted å bo, noe som igjen skapte mer utvikling og aktivitet. Dette illustrerer godt det relasjonelle stedsbegrepet, hvor steder er dynamiske og forandrer seg i takt med hvordan mennesker interagerer med det. Og for at mennesker skal kunne interagere med et sted, så må mobiliteten være god nok. I dette tilfellet var mobiliteten vannbasert med en forutsetning at det var nok fisk, noe som var årsaken til at folk valgte å slå seg ned ved kysten. Tradisjonelt sett har fiskerfolket langs Finnmarkskysten vært kritisert for å leve etter skippertaksregelen, og bruke penger når de har dem. Grunnen til det er det harde fiskerlivet, med et uforutsigbart hav som forårsaket mye ulykker. Det var mange som omkom, og man visste aldri om man kom levende hjem. Derfor sparte de heller ikke opp penger, eller la mye planer for framtiden. Dette er en holdning som har preget

kystsamfunnene i nord i lang tid, med en mangel på langsiktige planer, og at folk har tenkt mest på seg og sine. Og disse holdningene er direkte konsekvenser av det uforutsigbare havet, som et stedlig forhold. Så dette eksempelet illustrerer den motsatte virkningen av det relasjonelle stedsbegrepet, hvor relasjonen mennesker har til stedet påvirker sosiale forhold.

Finnmarkskysten har i alle tider hatt mye kommunikasjon med omverdenen, og vært et flerkulturelt område. Samer, nordmenn og kvener har i lang tid levd side om side i området, noe som også kalles for *“tre stammers møte”* (R5). Også har de hatt mye naturressurser som har ført til mye handel med Russland og den vestlige delen av Europa. I tillegg har Nordkapplatået har vært en geografisk viktig lokasjon som har ført til kontakt med omverdenen, hvor turismen vi kjenner i dag startet etter at kong Oscar hadde besøkt platået i 1873. Disse aspektene har til sammen ført til en særegen sammensetning av mennesker på Magerøya med mange ulike kulturer og identiteter. Dette illustrerer teorien om sammenkastethet, hvor steder dannes gjennom møter mellom ulike mennesker. I Magerøyas tilfelle gjelder dette identiteten som har bygget seg opp etter hvert som mektige mennesker har besøkt øya, i tillegg til at kulturmiksen har gjort at samfunnet har blitt veldig åpne for nye impulser og ideer.

4.2 Handelens betydning

Nordkappsamfunnet har alltid vært veldig avhengige av fisket. I forhistorien var det selvberging som gjaldt, mens det i det mer moderne samfunnet de siste tre hundre årene har vært avhengig av verdensmarkedet, da de lokale markedene har vært for små å leve av. Dette har gjort samfunnet veldig sårbart, og veldig avhengige av samarbeid på tvers av regioner og nasjoner. Denne avhengigheten har foregått i nesten 1000 år, skal man tro på historiske skrifter.

Finnmark har nemlig vært avhengige av handel siden 1200-tallet, hvor det er påstått at den hanseatiske handelsstrukturen i Bergen gjorde fiskehandelen stor og la grunnlaget for de tradisjonelle fiskeværene vi kjenner i dag. Et fiskevær er ifølge Store norske leksikon et sted langs kysten med nærhet til fiskefelt, slik at fiskerne hadde steder å bo på land mens de fisket (Hallenstvedt, 2018). Og ifølge historien reiste de hit for å fiske for å kunne handle med hanseatene. Dette gjelder for øvrig kun nordmennene, sjøsamene er anslått å ha bodd der siden forhistorisk tid.

Finnmark lå også under Bergenshus len frem til de ble et eget len i 1597. Dette viser hvor viktig handelsmakten var for å ta kontroll over territorium, hvor Bergen gjennom sin handel fikk kontroll over Finnmarksterritoriet. Bergens innflytelse tok ikke slutt etter at Finnmark ble et eget len, da Bergen hadde et monopol på Finnmarkshandelen i over hundre år fra slutten av 1600-tallet til slutten av 1700-tallet. Dette gjorde befolkningen avhengig av aktører utenfra for å overleve, og til tross for at de hadde kontroll over eget territorium var de ikke helt

kvitt den maktrelasjonen Bergen hadde over dem. Da befolkningen i Finnmark fikk tilbake selvstendigheten sin på slutten av 1700-tallet var de derfor en region uten en selvstendig handelsstand, og de var preget av en mangel på initiativ og kompetanse, siden det økonomiske grunnlaget i regionen var noe handelsmennene i Bergen i lang tid hadde hatt monopol på. Sammen med et svart hav (hav uten fisk på grunn av hydrografiske forandringer), gikk de tunge tider i møte.

Parallelt med dette begynte pomorhandelen mellom Russland og befolkningen langs kysten i Finnmark, som hovedsakelig innbar at de byttehandlet fisk mot mel. Denne handelen begynte på midten av 1700-tallet, og fikk en brå slutt når den russiske revolusjonen skjedde i 1917. Dette illustrerer godt hvordan territorielle forandringer endrer relasjoner på tvers, i dette tilfellet næringsrelasjoner.

Avhengigheten av handel med omverdenen illustrerer hvor sentral den globale stedsfølelsen har vært på Magerøya, et begrep presentert i teorien. Handelen førte nemlig til en konstant mobilitet og flyt av mennesker, noe som gjorde at øya ble utsatt for mange impulser gjennom tidene, som ga øya en global stedsfølelse. Denne stedsfølelsen førte til at det stabile og lokale ble ristet opp i, og bidro til å skape usikkerhet og tiltaksløshet. Dette skjedde spesielt i tidene med forandringer, som da monopolet ble opphevet, eller da pomorhandelen tok slutt.

Mot slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet gikk det mot lysere tider i Nordkappregionen, siden fisket ble godt igjen, og fordi Kjelvik kommune (nå Nordkapp

kommune) ble en egen kommune i 1861 og fikk mer selvråderett. Kommunen fikk makt over hele Magerøya, i tillegg til den delen av fastlandet som inneholder Repvåg, som et kompromiss med nabokommunen Porsanger, og den vestlige og ubebodde delen av Sværholthavvøya, en halvøy som er delt mellom Nordkapp, Porsanger og Lebesby kommune. Verken halvøya eller Magerøya hang sammen med fastlandet i kommunen, noe som gjorde kommunen til en litt uvanlig konstruksjon. Men det å ha store landområder var et viktig territorielt grep, og kommunene i området inngikk kompromisser for å få kontroll over områder de anså som sine. Det at kommunen fikk sitt eget territorium og selvråderett gjorde at forholdene i kommunen ble mer stabile, noe som kom sammen med en lavere påvirkning utenfra. Dette viser hvor viktig det er med en balanse mellom globale impulser og lokal stabilitet og trygghet.

Kommunen fikk navnet Kjelvik fordi det var det største tettstedet i kommunen, med en strategisk plassering ifht. russerne og nordfarerne som reiste forbi. Kjelvik hadde også kirken og var et sentralt sted i Vest-Finnmark da det var et tingsted og hadde stor befolkning.

Det at Honningsvåg ble et nytt sentrum var et ønske fra midten av 1800-tallet, siden Honningsvåg var et *“mere bekvemt og mindre farlig sted [enn Kjelvik]”* (Hanssen, 1990, s. 199). Da kirken ble tatt av storm i Kjelvik i 1882 ble derfor kirken bygget opp igjen i Honningsvåg, og de neste 20 årene ble flere og flere funksjoner flyttet over til Honningsvåg til det til slutt tok over som kommunesentrum.

4.3 Nye kommunikasjoner

Befolkningen på de forskjellige værene i regionen var ganske stedbundne frem til de fikk bedre kommunikasjoner som telegraf og mer motoriserte kjøretøy på slutten av 1800-tallet. Denne stedbundenheten skyldtes dårlig mobilitet på grunn av *“båttypen, været og mangel på informasjon om hvor fisken sto”* (ibid., s. 222). Dette førte til at de hadde det de trengte der de bodde, noe som var i tråd med nærmiljøidealet, og førte til en relativt lav mobilitet.

Med økende motorisering ble det også laget flere planer for landbasert mobilitet, noe som i starten var et ledd i fornorskingen, da *“Finnmark var et utsatt grensedistrikt, som i særlig grad trengte støtte for å få utviklet sine næringsveier, og få en økonomisk stabilitet som kunne gi befolkningen større mot på den hårde kampen for tilværelsen”* (ibid., s. 303). Til tross at dette var en del av fornorskingsprosessen ble det tatt godt imot av lokalbefolkningen, da veger ville gi kortere, tryggere og mer effektive reiser enn båttruter. Her utøvde Norge territorialitet, hvor de tok kontroll over Magerøya ved å hjelpe til, noe som gjorde at befolkningen viste aksept ovenfor makthaver. Dette viser at det er enklere å utøve territorialitet når makthaver skaper gode relasjoner til befolkningen på det aktuelle stedet.

Vegutbyggingen som begynte så smått på starten av 1900-tallet ble kjempet fram av mektige mennesker. I mellomkrigstiden ble det derimot et folkekrav, fordi det ville skape samhörighet og arbeid i en vanskelig tid. I 1923 ble den første vegplanen laget, som hadde et 20-års perspektiv. Men det var kun noen få veger som rakk å bli ferdigstilt før krigen brøt ut, en av dem var vegen mellom Honningsvåg og

Nordvågen, som den første kjørevegen i Kjelvik kommune. Det var også et stort ønske om å få til en veg mellom Honningsvåg og Nordkapp, da dette ville ha stor betydning for fiskeeksporten mellom fiskeværene, samt avhjelpe et stort turistmessig behov.

“Men det var først da motoren kom, at fiskeren helt kunne frigjøre seg fra bundetheten til ett vær og ta hele kysten i bruk.” (Hanssen, 1990, s. 222).

På starten av 1900-tallet begynte man også å bygge ut havnene for å håndtere en større og motorisert fiskeflåte. En god havn var alfa og omega for fiskeværene. Kjelvik var et sted som verken fikk oppgradert havn eller bilveg, og endte opp med å bli avfolket sammen med en rekke andre små fiskevær på Magerøya. Avfolkningsprosessen ble effektivt gjennomført etter krigen, da all bebyggelse på øya ble brent ned (med unntak av kirka i Honningsvåg). Det ble en kamp om småstedene, hvor myndighetene ikke kunne forsvare oppbygging av stedene som ikke hadde fire sentrale goder: veg, vann, havn og lys. Skulle de bygget opp de små tettstedene så hadde myndighetene *“fratatt de menneskene det angår mulighetene for å følge med i utvikling, ikke bare materielt, men også kulturelt”* (ibid., s. 468). Dette førte til en kraftig sentralisering langs Finnmarkskysten, og på Magerøya, hvor det i dag kun gjenstår fem steder, Skarsvåg, Gjesvær, Kamøyvær, Nordvågen og Honningsvåg.

Denne sentraliseringen er et direkte resultat av forbedrede kommunikasjoner, og kommunikasjonene er et resultat av globale nyvinninger og impulser som blir overført mellom steder på grunn av relasjoner. Dette

er et godt eksempel på hvordan relasjoner og territorier skaper utvikling, hvor det dynamiske og globale møter det statiske og lokale. I dette tilfellet var utviklingen veldig ekstrem, hvor årsaken var en veldig stor global påvirkning som konsekvens av både krigen og motoriseringen.

I etterkrigstiden ble alle de fem nevnte stedene bygget opp igjen, og landforbindelsene ble i stor grad bygget opp. Nordkappveien (mellom Honningsvåg og Nordkapp) ble ferdigstilt i 1956, og var et viktig ledd for å styrke turismen i det lokale næringslivet, i tillegg til å lage vegforbindelse ut til Kamøyvær og Skarsvåg. Det var den lokale turistforeningen som var pådriver for Nordkappveien, noe som viser hvor viktig denne mobiliteten var for turismen. Det illustrerer også makten turismen har hatt over Magerøya, og viser at man ikke trengte å være politiker for å kunne ta kontroll over stedlige strukturer. Utover 60- og 70-tallet kom også mange andre viktige kommunikasjoner på plass, vegen ut til Gjesvær, og Valan flyplass sto blant annet klare i 1977. Med forbedrede kommunikasjoner og bedre fremkomstmidler økte mobiliteten på øya, noe som bidro til en gradvis sentralisering av funksjoner inn til Honningsvåg. Denne sentraliseringen var en nasjonal trend, hvor årsaken var økt mobilitet.

Det gikk ferje til Magerøya fra Kåfjord fram fastlandsforbindelsen endelig kom i 1999. Dette ble betalt av staten, og var et viktig ledd innenfor norsk turisme, hvor formålet var å sikre en enkel reise opp til Nordkapp (St.prp. nr. 47, 1992-93). Så uten turismen til Nordkappplatået hadde kanskje ikke Magerøya hatt landforbindelse den dag i dag.

4.4 Historisk mobilitets- og stedsdannelse

En oppsummerende tidslinje over viktige hendelser

Hvordan har Magerøya blitt formet opp gjennom tidene?

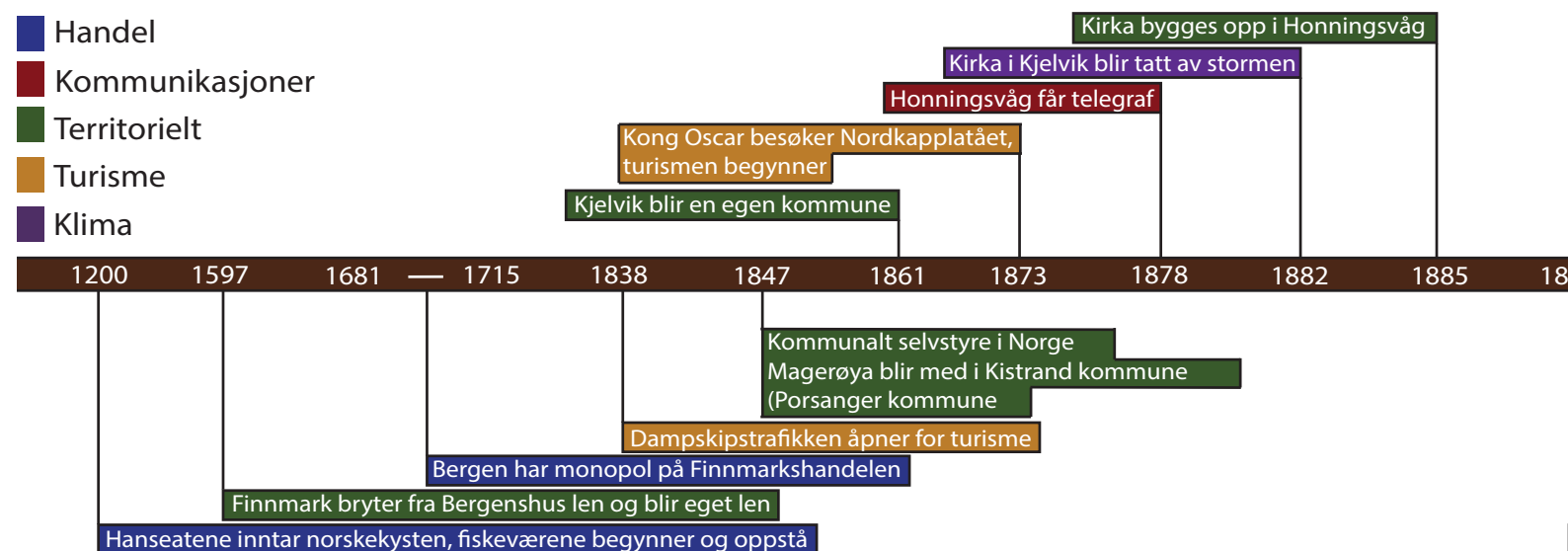
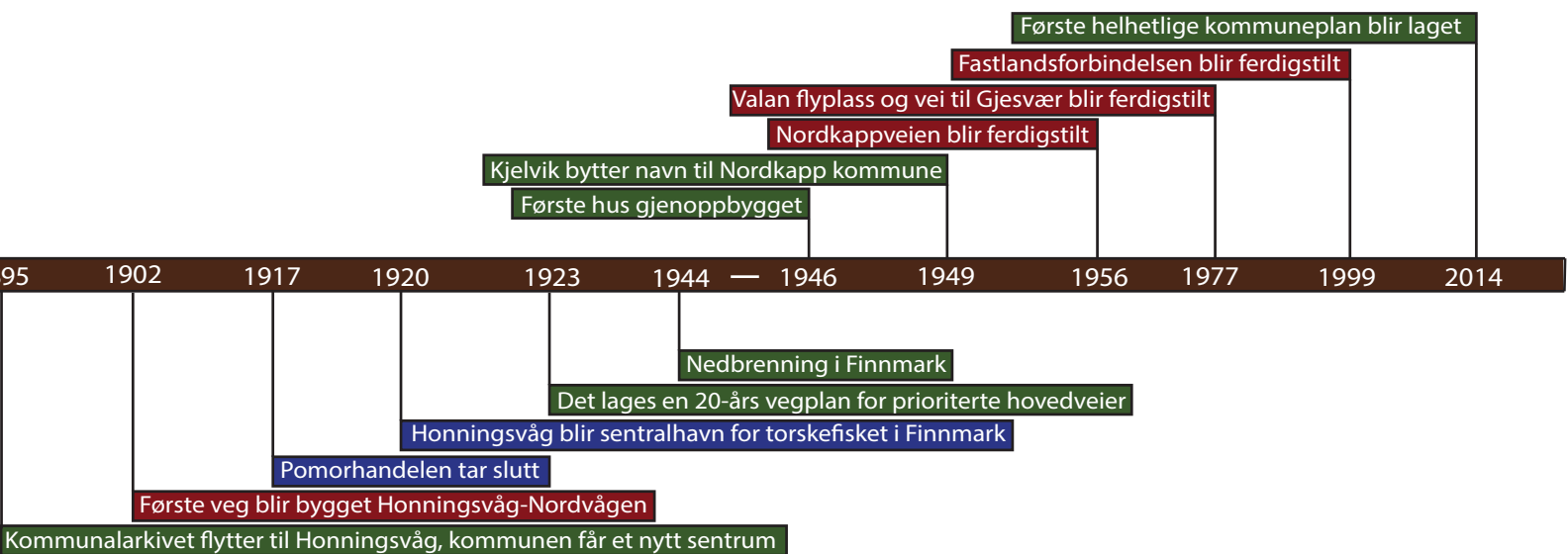


Fig. 9: En tidslinje over utviklingen på Magerøya, med de mest betydningsfulle hendelsene og hvilke tema disse hendelsene var knyttet til.

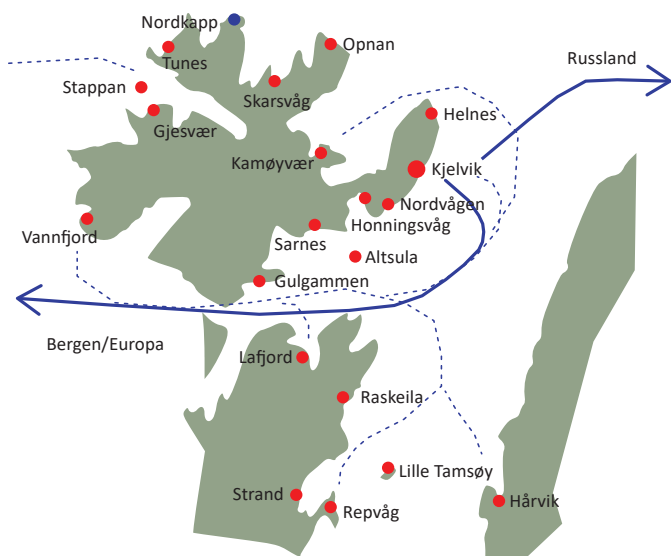
Fortsetter på neste side ->



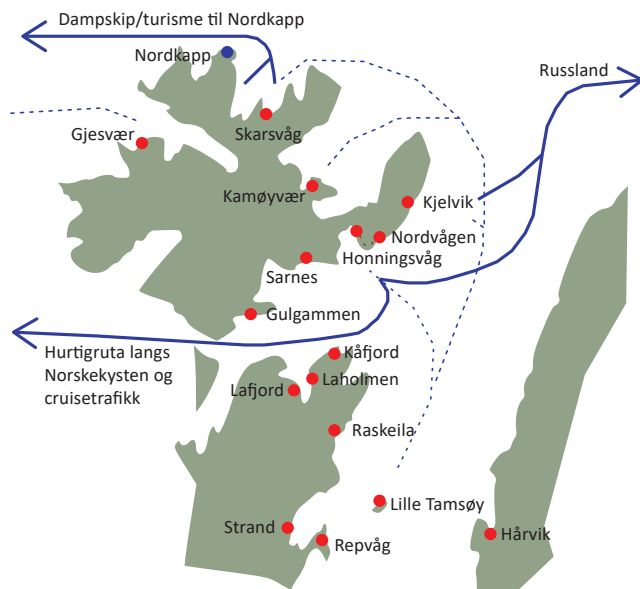
Endret mobilitet skaper nye stedsstrukturer

En kartlegging av hvordan mobiliteten endret seg og satte forutsetning for stedsdannelse

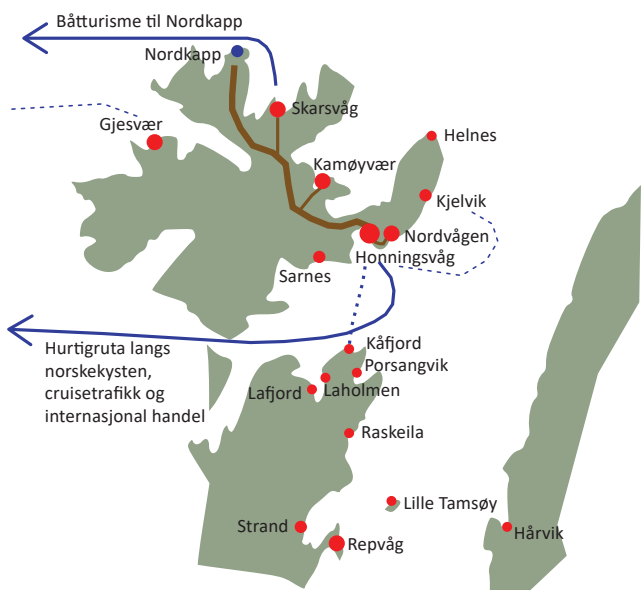
1500-1800 - Regional avhengighet og selvberging



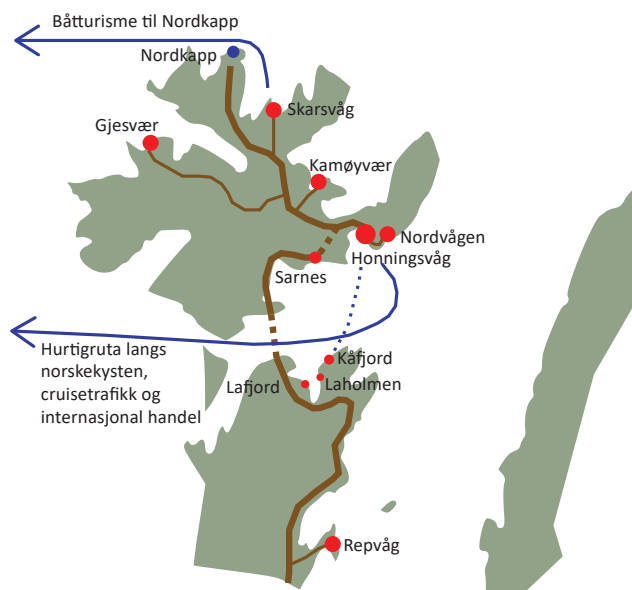
1800-1900 - Selvstyre, nedgang og vekst



1900-1960 - Modernisering og sentralisering



1960-2020 - Nye kommunikasjoner



Tegnforklaring

- - - Illustrasjon av lokale båtruter
- Nasjonale/internasjonale båtruter
- Fergerute
- ... Gangvei
- Kjørevei

Fig. 10: Historiske kart over stedsdannelse og mobilitet på Magerøya.

5. NÅTID HANDLINGSROMMET PÅ MAGERØYA

“Mobility is not only a way of coping with a territorially-based everyday existence. Mobility has become a central part of everyday life. What has emerged is nothing less than an entire ‘mobile’ culture’ or ‘mobile life mode’.” (Hovgaard og Kristiansen, 2008, s. 68)

Dette kapitlet er koblet sammen med forskningsspørsmål 2: **Hvem er det som påvirker stedsutviklingen på Magerøya, og hvordan vektlegger de mobilitet og bærekraft?**

For å belyse forskningsspørsmålet gjennomførte jeg først et dokumentstudie av de ulike føringene, planene og strategiene som gir muligheter og

begrensninger til stedsutviklingen. Deretter gjorde jeg en fysisk stedsanalyse for å forstå den stedlige konfigureringen på Magerøya og innad i hvert tettsted på øya. Etter den fysiske stedsanalysen følger den sosiokulturelle stedsanalysen, som vil sørge for en mer direkte besvarelse av forskningsspørsmålet ved å se på relasjoner og maktforhold i tilknytning til stedsutvikling, mobilitet og bærekraft.

5.1 Føringer, planer og strategier

Det er viktig å ha en oversikt over de relevante føringene, planene og strategiene for å forstå hva slags forutsetninger og begrensninger som legges på utviklingen på Magerøya. I dette kapittelet har jeg valgt ut de føringene som har direkte innvirkning på enten mobilitet eller stedsutvikling på øya. Disse vil senere bli drøftet i den sosiokulturelle stedsanalysen.

5.1.1 Nasjonale føringer

Meld.St.5(2019-2020) Levende lokalsamfunn for fremtiden

Denne distriktmeldingen er et resultat av regjeringens ønske om å ha levende lokalsamfunn og vekst over hele Norge (Meld. St. 5, 2019-2020). Regjeringen understreker at det er gode forutsetninger for et godt næringsliv i distriktene fordi det er nærhet til mange viktige naturressurser, og at næringslivet skal gi positive ringvirkninger for lokalsamfunnet. De fokuserer også på at det skal være en plass til alle også i distriktene, og at kreativitet, skaperkraft og kompetanse er viktig for å gi samfunnene flere ben å stå på.

Spesielt viktig her er at samferdsel nevnes som en viktig faktor for livskraftige distriktssamfunn, da man trenger god mobilitet for å komme seg til arbeid, butikk og andre funksjoner. Det påpekes også at kollektivtrafikk gir mobilitet for de som ikke er i stand til å kjøre bil, og det er derfor viktig å opprettholde. Og i områder med særskilte avstandsutfordringer, herunder Magerøya, er også det regionale flytilbudet en viktig del av mobiliteten i distriktene.

En utfordring som pekes på er også at man ikke har nok tilgang på arbeidskraft med relevant

kompetanse, noe som svekker muligheter for vekst og utvikling. Her er den økende eldrebølgen en del av årsaken, sammen med en fraflytting av unge mennesker som kan bidra til en bærekraftig verdiskapning. Derfor har regjeringen kommet frem til at “å beholde og tiltrekke seg yngre aldersgrupper vil være avgjørende for distriktenes framtid.” (Meld. St. 5, 2019-2020, s. 8). Dette er derfor også veldig avgjørende for stedene på Magerøya.

Distriktmeldingen påstår også at det i motsetning til andre land ikke er polarisering mellom by og bygd i Norge, fordi vi har en sterk tillit, og at vi er et samfunn med små forskjeller. Dette er en interessant påstand som blir nærmere diskutert i kapittel 5.3.5.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

Nasjonale forventninger angir hva staten forventer av regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). I denne perioden er det spesielt fokus på at FNs bærekraftsmål skal legges som grunnlag for planleggingen, at man skal redusere klimagassutslipp ved hjelp av samordnet areal- og transportplanlegging, og at man skal få til verdiskapning i hele landet for å legge grunnlaget for et bærekraftig velferdssamfunn. Det er også rettet et blikk på klimaendringer, noe som kan gi nye utfordringer for planleggingen. Disse forventningene legger dermed til rette for at man også i Nordkapp kommune skal ha fokus på mobilitet, bærekraft og verdiskapning, samtidig som de tar hensyn til klimaendringene og mer ekstremvær.

5.1.2 Regionale planer

Regional transportplan for Finnmark 2014-2023

Denne transportplanen ble utarbeidet før fylkessammenslåingen, men er fortsatt gjeldende for Finnmarksregionen (Finnmark fylkeskommune, 2014). Planen handler om ansvaret fylket har for fylkesveger og kollektivtransport, både til sjøs og på land, og hvordan de kan gjøre dette så trafikksikkert som mulig. De påpeker også noen stedsspesifikke utfordringer, som er: store avstander, lavt folketall og klimatiske forhold. Dette skaper andre utfordringer enn man finner ellers i landet. De har også lite økonomisk handlingsrom, noe som gjør at prioriteringene blir harde. De prioriterer dermed de vegene som lider av kritisk forfall, og oppgradering av kaianlegg. Med mer ekstremvær må de også prioritere å gjennomføre avvergende tiltak, f.eks. å bygge mer robuste veger.

Det som er relevant for Magerøya i denne planen er at det er planlagt for tiltak i Kamøyvær fiskerihavn, og deretter i Skarsvåg og Gjesvær fiskerihavn. I planen står det at Kamøyvær skal oppgraderes i 2017, men dette var arbeid som nettopp hadde startet når jeg var på besøk i mars i år (2021). Så utbedringene går en del saktere enn det som er planlagt.

Luftfart påpekes også på som et viktig transportmiddel i Finnmark, da det bidrar med å opprettholde desentraliserte næringer og bosettinger. Det skaper også en trygghet for lokalbefolkningen.

Sametingets planveileder 2021

Denne planveilederen har som formål å sikre en bevaring av samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv ved all planlegging etter plan- og bygningsloven jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav c) (Sametinget, 2020).

Planveilederen gjelder for alle de tradisjonelle samiske områdene, noe Nordkapp kommune er en del av. Dermed må all kommunal planlegging ta hensyn til denne veilederen, og det er derfor interessant å vite hovedtrekkene i denne.

Veilederen setter krav til prosess og beslutningsgrunnlag, og har en rekke bestemmelser knyttet til bevaring av samenes kultur og livsførsel. For Nordkapp kommune og Magerøya er disse bestemmelsene særlig relevante:

- 4. b) Ikke stenge reindriftas flyttleier
- 4. e) Ivareta kontinuiteten i ferdsel og tilgang til ferdselsårer knyttet til tradisjonell utmarksbruk.
- 5. a) Skal virke til bærekraftig bruk og ivaretagelse av naturen som grunnlag for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv

Disse bestemmelsene tilsier at også mobiliteten til samene må hensyntas, som på Magerøya spesielt gjelder avsatte områder for reindriften, som har sommerbeite på Magerøya hvert år.

5.1.3 Lokale planer og strategier

Masterplan mot Nordkapp 2025

Dette er en plan laget som et samarbeid mellom Visit Nordkapp, Mimir (en rådgivningsbedrift for reiselivet) og en styringsgruppe med representanter fra kommune og næringsliv (Barstad & Pedersen, 2014). Formålet med planen var å utarbeide et helhetlig rammeverk for utviklingen av Nordkapp som reiselivsdestinasjon, da de oppfattet et behov for mer samordning for å få til en mer ønsket utvikling av destinasjonen både for næringslivet og for lokalsamfunnet. To av de fem hovedmålene de har presentert er relevante for oppgaven:

- Etablere systemer og vilje til å jobbe kontinuerlig med bærekraft
- Etablere hele Magerøya som et helhetlig og godt fungerende reisemål

I begge disse målene er fokuset på bærekraft og helhetlig planlegging, hvor jeg mener mobilitet spiller en viktig rolle, ved å legge strategier for å reise bærekraftig og koble øya bedre sammen.

Det er også identifisert noen hindre for utvikling, og de mest relevante utfordringene for denne oppgaven er:

- Det er endring fra buss/bil til skip
- Magerøyas [natur]ressurser utnyttes ikke
- Det er dårlige transportløsninger til og på reisemålet
- Det er dårlig tilrettelegging og til dels lite trivelig bymiljø i Honningsvåg

Alle disse målene kan også møtes gjennom arbeid med mobilitet og stedsutvikling.

Nordkapputredning 2018

Denne utredningen er Mimir sin fortsettelse på arbeidet gjort i masterplanen, men med et litt nytt syn på utfordringer som har dukket opp i forbindelse med festekontrakt og løyve for Nordkappplatået (Jervan, 2018).

I utredningen påpekes det at kommunen har som mål at aktørene på Nordkappplatået skal bidra til en positiv utvikling for Nordkapp som reisemål, bidra til en framtidsrettet og bærekraftig destinasjonsutvikling som styrker destinasjonen i form av flere arbeidsplasser og økt kompetanse. Her påpekes det at en forutsetning for bærekraftig utvikling av Nordkappturismen er at tilrettelegging og utvikling av reisemålet må skje i hele kommunen. Fellesgoder blir også problematisert, som handler om hva folk forventer å få uten å betale for det, være seg stier, løyper, kollektivtransport mm. Dette er spesielt vanskelig å tilby hos steder med liten lokalbefolkning, mange turister og begrenset økonomi. Så dette gjelder for alle fiskeværene om sommeren.

Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2025

Dette den første samfunnsplanen som ble laget i Nordkapp kommune (A1), og gjelder frem til ny samfunnsplan for 2021-2035 blir vedtatt (Juliussen, 2021). Samfunnsplanen legger grunnlaget for helhetlig planlegging i kommunen, og legger overordnede strategier for utvikling (Nordkapp kommune, 2014). Det skulle også utarbeides en handlingsdel som skulle si noe om hvordan planen skal følges opp, men ifølge kommunen ble dette ikke gjort. Kommunens utfordringer er heller ikke kartlagt særlig godt, planen inneholder kun en stedlig

beskrivelse, og angir hvilke mål de har fremover.

Planen nevner at fortrinnene til kommunen er den geografiske beliggenheten, gunstige naturgitte forhold (olje og fisk), høy maritim kompetanse og et solid kompetansenettverk, og disse fortrinnene anses som nøkkelfaktorer for utvikling.

Det er mange optimistiske mål og strategier i planen, men det er ikke så mange forslag til tiltak for å nå disse målene. Et av målene som er relevant å diskutere i oppgaven er:

“Det skal legges til rette for aktiv livsstil ved å knytte sentrum, boligområder skoler og barnehager til friluftsområder gjennom etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende” (Nordkapp kommune, 2014, s. 15)

Kommunal planstrategi 2019-2023

Formålet med planstrategien er å drøfte kommunens strategiske valg innen samfunnsutvikling, og den skal dermed reflektere samfunnsdelen (Nordkapp kommune, 2019).

Planstrategien tar en litt annen retning enn samfunnsdelen. Den kommer med en bedre tematisk beskrivelse av utfordringer innenfor bl.a. sysselsetting, infrastruktur, barn og unge og klima og miljø, og peker på fire utfordringer som må håndteres i samfunnsutviklingen. Disse utfordringene vil jeg ta med meg videre til den sosiokulturelle stedsanalysen, da de påvirker hvordan stedsutviklingen burde foregå fremover.

De fire utfordringene kommunen har pekt på er:

Endret befolknings sammensetning og folkehelseutfordringer

Med færre innbyggere og en økning av eldre blir det større krav til tilrettelegging av arealer. Kommunen selv sier at de må oppgradere kommunens infrastruktur slik at de er tilpasset utfordringene, men at de samtidig ikke må glemme bort barn og unge, og passe på at de får nok tjenester til tross foret synkende behov.

Klimaendringer og det grønne skiftet

Dårlig vær har alltid vært en utfordring i Nordkapp kommune, men med kommende klimaendringer blir det vanskeligere å håndtere, hvor tiltak som håndtering av rasfare og smeltevann anses som de viktigste fokusområdene.

Omstilling i næringslivet, nye kompetansebehov og livslang læring

Næringslivet i kommunen er svært variert, med mange bedrifter knyttet til reiseliv og fiske. Men på grunn av begrenset tilgang på kapital, kompetanse og kapasitet har kommunen tidvis store utfordringer med sysselsetting.

Lokale sentrumsområder tappes for handel og aktivitet

Færre benytter seg av sentrumstilbudene, noe som gjør at små, men viktige møteplasser forsvinner. Her foreslår kommunen at det viktigste tiltaket for å unngå dette er å tilrettelegge for sentrumsnære funksjoner med samlokalisering, noe som anses som et av de viktigste kommunale bidragene til en god stedsutvikling.

5.1.4 Oppsummering av føringene

De *nasjonale føringene* retter seg mot hvordan kommunene skal arbeide overordnet med planlegging, med fokus på bærekraft. Bærekraftsmålene er et resultat av FNs arbeid, og er en del av en global politikk som alle land i verden skal jobbe mot.

De nevnte føringene gir et optimistisk syn på fremtiden. Men det er ikke like lett å holde næringslivet i gang som de sier, fordi perifere kystsamfunn, til tross for rike naturressurser, forhindres i å benytte seg av det på grunn av nasjonal politikk. Det er blant annet et veldig høyt egenandelskrav til bedrifter som ønsker å drive med fiske. Sentraliseringspolitikken gjør det også vanskeligere å drive næring langt unna sentrum, til tross for tilgang på ressurser. En nedgang i befolkningstall og mindre kompetanse gir også færre som kan ta over bedrifter, så det er ikke like lett å få til verdiskapning som nasjonale føringer påstår. R1 mener derfor at avgjørelser og føringer for framtidig utvikling må skje på premissene til hele befolkningen, ikke bare Sør-Norge.

De *regionale føringene* retter seg mer mot stedlige og kulturelle forhold i Nord-Norge, hvor planene jeg har valgt ut reflekterer utfordringene knyttet til mobilitet, og de spesielle kulturelle hensynene som må tas i regionen.

Regionen har ansvar for mye av infrastrukturen i fylket, og må som nevnt gjøre harde prioriteringer for oppgradering og vedlikehold. Dette virker det som at befolkningen i kommunen har forståelse for, og at de er vant med at ting går sakte. Ellers virker det som at forholdet mellom kommunen og fylket er godt, og det kan nok begrunnes i

at de som sitter i fylkesforvaltningen har veldig god forståelse for hvilke mennesker som bor i fylket, med de ulike kulturene og relasjonene som finnes. Fylket prøver derfor å legge til rette for en god forvaltning av de ulike kulturene i nord, blant annet gjennom den samiske planveilederen.

De *kommunale føringene* er mye mer rettet mot stedlige muligheter og utfordringer. I tillegg er det mye arbeid knyttet til turismen, hvor det er et behov for en helhetlig planlegging for en bedre forvaltning og håndtering fremover.

Føringene legger mye mer vekt på hvilke utfordringer de har, enn hvilke muligheter. Og det er klart at de har mange utfordringer, både knyttet til kommunen som en turistdestinasjon, det politiske klimaet, og de tradisjonelle utfordringene i perifere kommuner; kompetansemangel, fraflytting og sentralisering.

Et annet problem er at planene høres bra ut, men at det i realiteten skjer lite, spesielt knyttet til planene rundt Nordkapplået (R2). Dette mener R4 er fordi pågangsmotet er borte, både på grunn av koronapandemien og det ansente politiske klimaet i kommunen. Denne utfordringen er også nevnt i masterplanen, hvor de skriver at Nordkapp er så viktig at ansvaret ikke burde ligge hos "*et lite lokalsamfunn med begrensede ressurser og løfteevne*" (Barstad & Pedersen, 2014, s. 33).

Dette er en kritikk mot at kommunen, med litt over 3000 innbyggere, har fått ansvar for en attraksjon som trekker til seg opp mot 300 000 turister i året (Solstad, 2020), og det fremmes et ønske om en mer overordnet forvaltning av attraksjonen siden den er av nasjonal interesse.

5.2 Fysisk stedsanalyse

I dette delkapittelet vil jeg først gjøre rede for hvorfor Magerøya defineres som et perifert område, før jeg deretter gjør en kartlegging og analyse av hvert av de fem lokalsamfunnene på Magerøya, og Magerøya som en helhet. Her er all informasjonen basert på intervjuer og observasjonen, dersom ikke annet er angitt.

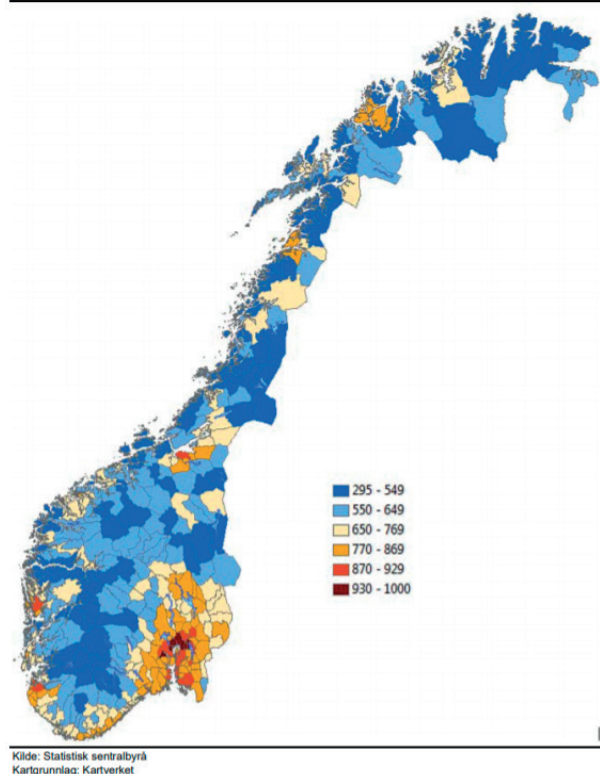
5.2.1 Sentrum-periferi dimensjonen

For å forstå bedre hvorfor stedene i Magerøya er perifere steder vil jeg gjøre rede for sentrum-periferi-dimensjonen, og hvorfor Nordkapp kommune defineres som en perifer kommune.

Sentrum-periferi dimensjonen handler om skillelinjen mellom sentrale områder (byer og byområder) og perifere områder (distriktene i Norge). Dette skillet mellom sentrum og periferi er sosiokulturelt og territorielt basert, hvor man i periferien finner en mer tradisjonell og nasjonalt orientert bygdebefolkning, mens man i sentrum finner en mer internasjonalt orientert elite, og blir sett på som den klassiske skillelinjen i norsk politikk (Opdahl, 2017).

Sentralitetsklassene til Statistisk sentralbyrå er veldig nyttige for å få oversikt over hvilke kommuner som er sentrale og perifere (Høydahl, 2017). Sentralitetsklasse 5 og 6 blir ansett som små norske distriktskommuner av Carlo og Aall (2020), og er kommunene jeg anser som de mest perifere i Norge. Sentralitetsklassene blir definerte ut fra hvor mange arbeidsplasser og servicefunksjoner innbyggerne i kommunen kan nå med bil i løpet av 90 minutter (Groven & Aall, 2020). Figur 11 viser at store deler av Norge blir ansett som perifere, og er ofte kommuner med lavt befolkningstall og store avstander.

Figur 5.3 Kommunene etter sentralitetsklasse. Verdier for 1.1.2017 med kommunegrenser per 1.1.2018



Figur 11: Sentralitetsklassene som definert av SSB, hvor mørk blå er sentralitetsklasse 6, og lys blå sentralitetsklasse 5. Nordkapp kommune er, sammen med store deler av Finnmark, innenfor sentralitetsklasse 6, og er dermed en veldig perifer kommune med stor avstand til steder med mye sentrumsfunksjoner (Høydahl, 2017).

5.2.2 Overordnet stedsanalyse

De ulike lokalsamfunnene har på grunn av det ville landskapet med bratte fjell og et tøft hav fått naturlige begrensninger, og ligger i rolige vikler spredt rundt på Magerøya. Dette har ført til at strukturen til bosetningene har skjedd på terrengets premisser, noe som er i tråd med Matthews (2019) nye forslag til TARRammeverket, hvor territoriet (T) burde ta mer hensyn til terrenget og stedlige strukturer. (Matthews, 2019) I Norge er nok dette veldig vanlig på grunn av det utfordrende landskapet, som man også finner på Magerøya.

De naturlige begrensningene som finnes har gjort at stedene på øya har fått en tett bebyggelse, med store avstander mellom hverandre. Avstandene var lenger før i tiden, når de reiste via sjøvegen. Men de kan også være lange i dag, spesielt om vinteren med mye vær. Så mobiliteten mellom stedene har i alle tider hatt sine utfordringer.

Med et forbedret vegnett har også mange funksjoner blitt sentralisert til Honningsvåg, noe som har gjort at fiskeværene er avhengige av en kontakt og forbindelse med Honningsvåg sentrum, som har de fleste av tjenestene og funksjonene på øya. På grunn av denne sammenkoblingen har også flere og flere funksjoner og tjenester blitt sentralisert, grunnet økt mobilitet innad i befolkningen. Den økte mobiliteten kommer som følge av forbedrede veier og kjøretøy, som gjør det enklere å reise inn til sentrum hvor det er bedre handelstilbud og flere tjenester. Dette er også folkene i fiskeværene klar over, da de har latt lokalbutikken dø ut til fordel for bedre utvalg og priser i Honningsvåg.

Sentraliseringen er en direkte konsekvens av tiltrekningskraften byer har, hvor alle fiskeværene, med unntak av Gjesvær, ligger ca. 10-20 kilometer unna Honningsvåg. Og da er det også logisk at Gjesvær er eneste fiskeværet som fortsatt har lokalbutikk, fordi de har større avstand inn til Honningsvåg. Dette stemmer ganske godt med Næss (2015) sin teori om at mindre byer har en tiltrekningskraft på områder som ligger 15-20 kilometer unna.

Når det kommer til store byer, så har de en tiltrekningskraft på 50-60 kilometer (Næss, 2015). Men siden nærmeste «storby», Alta (den største byen i Finnmark), ligger over 200 kilometer unna Magerøya, virker ikke denne tiltrekningskraften på øya, og befolkningen holder seg stort sett på Magerøya med mindre de må til noen viktige funksjoner eller tjenester som ikke finnes på hjemstedet deres. Derfor er mobiliteten på øya ganske lav på generell basis, mens den er høy dersom de må reise noe sted. Og det må de iblant, da A2 har nevnt at det ikke finnes noen steder i Finnmark som har full funksjonalitet. Alta er for eksempel den største byen, og har nesten alle funksjoner unntatt sykehuset, som ligger i Hammerfest. Dette gjør at befolkningen i Magerøya og ellers i Finnmark er avhengig av god mobilitet på tvers i regionen. Men de store avstandene gjør også at de ikke reiser ut mer enn de må (L3).

Videre følger et overordnet kart over mobiliteten, og deretter følger separate analyser av hvert enkelt sted på øya, og et kart over avstander mellom dem.

Mobilitetskart over Magerøya

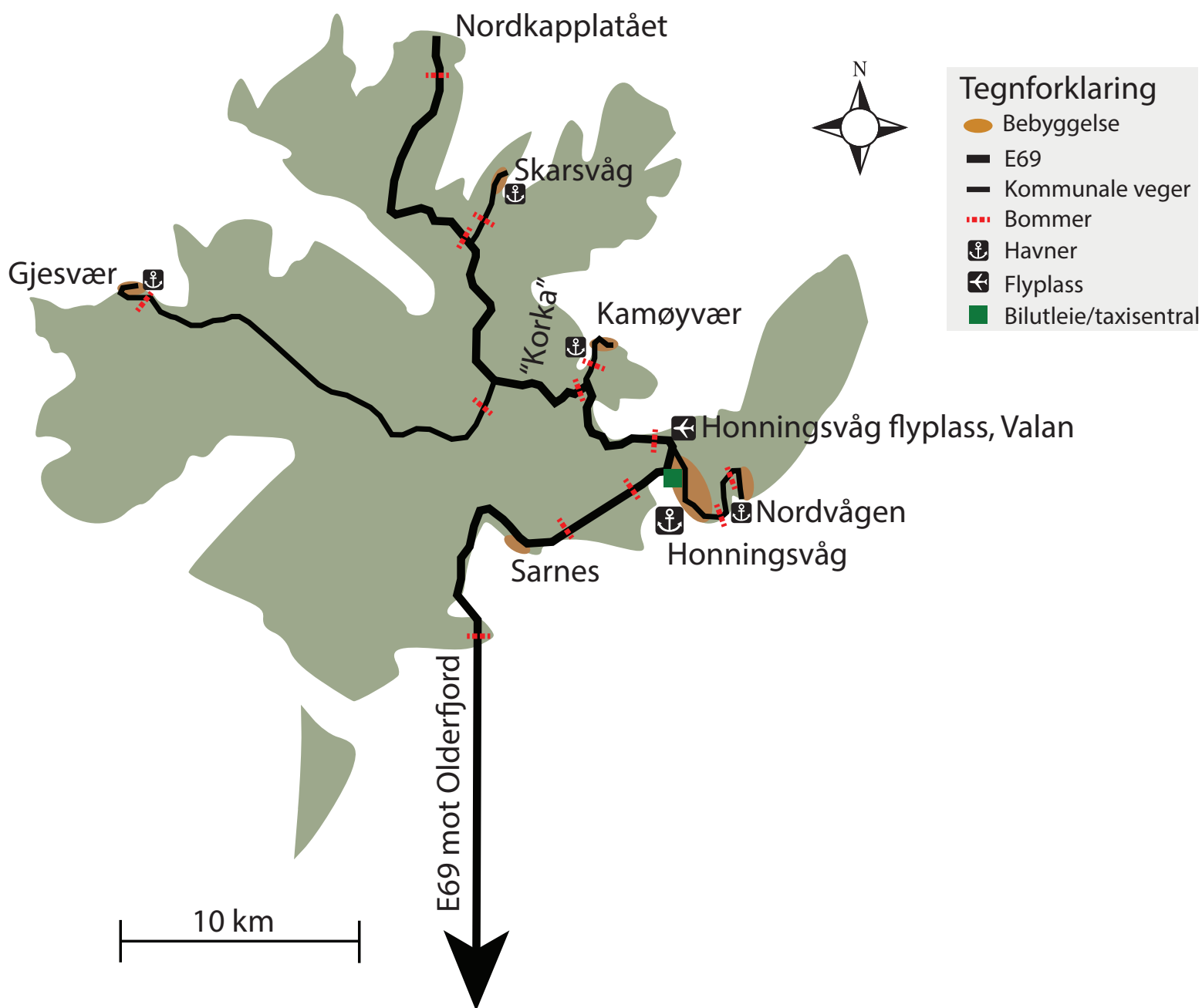


Fig. 12: Kart som viser alle mobilitetstilbud- og funksjoner på Magerøya. "Bommer" refererer til steder vegene kan bli stengt ved uvær. "Korka" er en utfordrende fjellovergang som blir ofte stengt på vinterstid.

5.2.3 Honningsvåg

Litt fakta:

- 2419 innbyggere i 2020 (SSB, 2020b)
- Areal: 1,04 km² (ibid.)
- Befolknings tetthet: 2 333 per km² (ibid.)
- Kommunesentrum i Nordkapp kommune
- Fikk bystatus i 1996 (Nordkapp kommune, 2017)

Honningsvåg har en tett og urban fremtoning, og er en by preget av eksport. Byen har nesten alle funksjoner som finnes i kommunen, fra kommunehus og sykestue til restauranter og shoppinggate. Siden de har alt de trenger er det ikke vanlig for Honningsvågingene å reise rundt til fiskeværene med mindre de har ærend der.

“Normalt er Honningsvåg et tilgjengelig og åpent samfunn. [...] For det er en del av vår kultur å kunne gå ut, være ute på pub, være ute på kafé. Vi har jo mye skjenkesteder til å være en så liten plass.” (A1). Dette viser at befolkningen i Honningsvåg har et stort fellesskap fordi de er fra et kompakt sted med mange funksjoner.

Honningsvåg er veldig kompakt, hvor Bærum til sammenlikning har en befolkningstetthet på 2634 km² (SSB, 2020b). Dette gjør at Honningsvåg kan måle seg med de mest kompakte stedene i Norge, til tross for det lave befolkningstallet. Selv om byen er kompakt er den veldig bilbasert, da det er lite køproblemer og lite trafikk på generell basis. Så de som bor i utkanten av byen, i Storbukt eller Seppoladalen, tar gjerne bilen fatt. De som bor nærmere byen tyr oftere til gange og sykkel, og det var mange sparkere rundt om i byen når vi var der på vinterstid.

I turistsesongene er det mer utfordrende å reise

rundt i Honningsvåg siden det er trange gater og mye gateparkering. Dette skaper utfordringer når det kommer mengder med turistbussar, i tillegg til alle besøkende som går rundt i byen. A1 mener at mye kunne vært løst om de hadde hatt enveiskjørtede gater i byen. A1 sier også noe om hvordan utfordringene oppleves: *“Det kan være veldig ubehagelig i normale tider hvor det plutselig kan gå en seks-sju hundre mennesker her med turister. Så det er på lykke og fromme.”*



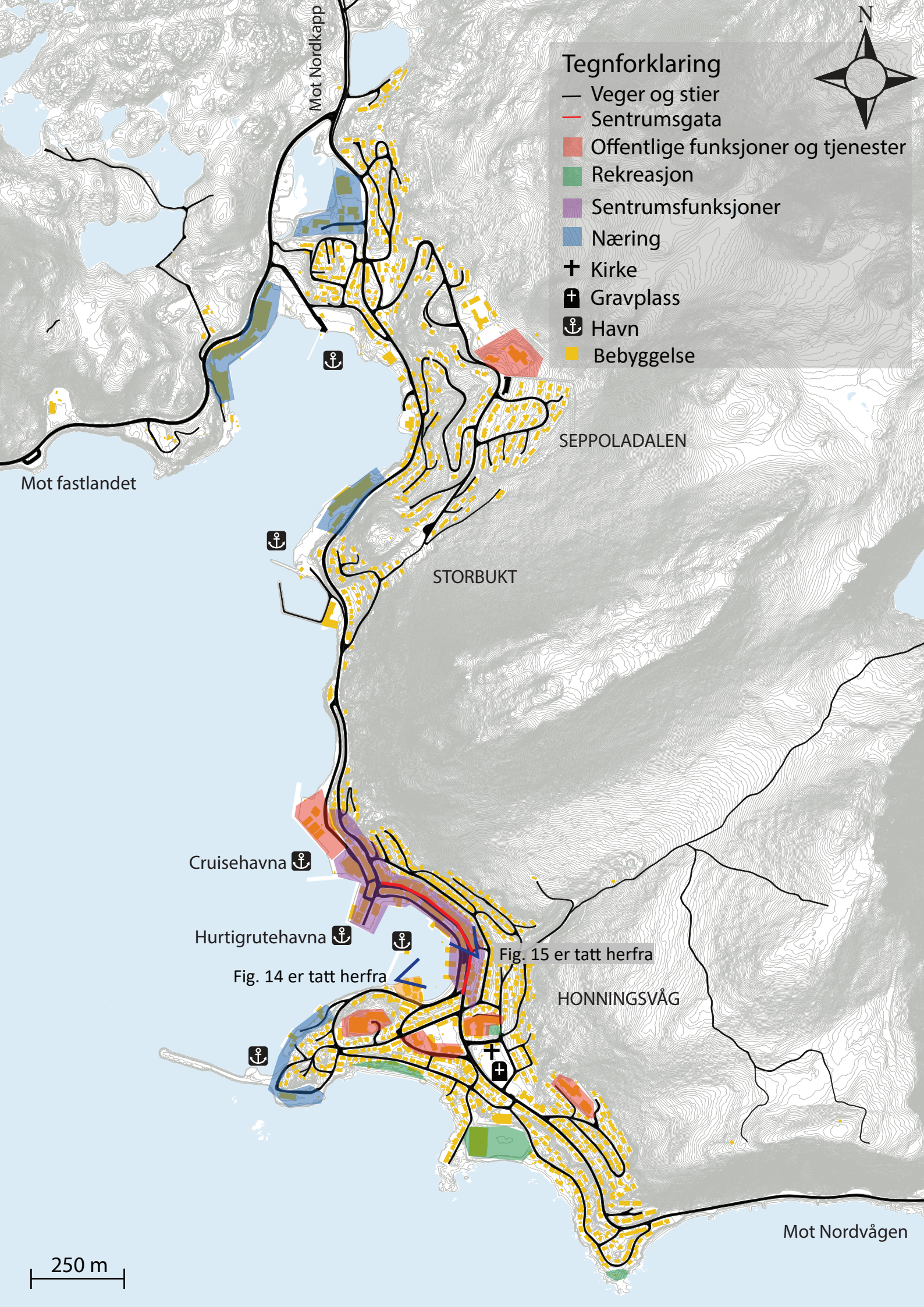
Fig. 13: Honningsvåg var stor allerede i 1930.



Fig. 14: Honningsvåg er veldig preget av havnevirksomhet.



Fig. 15: Gateparkering i hovedgata med ulike fremkomstmidler.



Tegnforklaring

- Veger og stier
- Sentrumsgata
- Offentlige funksjoner og tjenester
- Rekreasjon
- Sentrumsfunksjoner
- Næring
- Kirke
- Gravplass
- Havn
- Bebyggelse



Mot fastlandet

Mot Nordkapp

SEPPOLADALEN

STORBUKT

Cruisehavna

Hurtigrutehavna

Fig. 14 er tatt herfra

Fig. 15 er tatt herfra

HONNINGSVÅG

Mot Nordvågen

250 m

5.2.4 Nordvågen

Litt fakta:

- 410 innbyggere i 2020 (SSB, 2020b)
- 9 min til Honningsvåg (5,5 km)

Nordvågen anses ofte som en “forstad” til Honningsvåg, med kort reiseavstand inn til byen. De fleste tjenester og funksjoner har gradvis blitt flyttet til Honningsvåg. Unntaket er skolen, som er blitt gjort om til barnehage fordi Nordvågen er det mest populære stedet for barnefamilier på øya. Dette er på grunn av at husene er billigere, og det ligger nært Honningsvåg. Kommunens eneste skitrekk ligger også her, og det er mye idrettsfunksjoner i samfunnet.

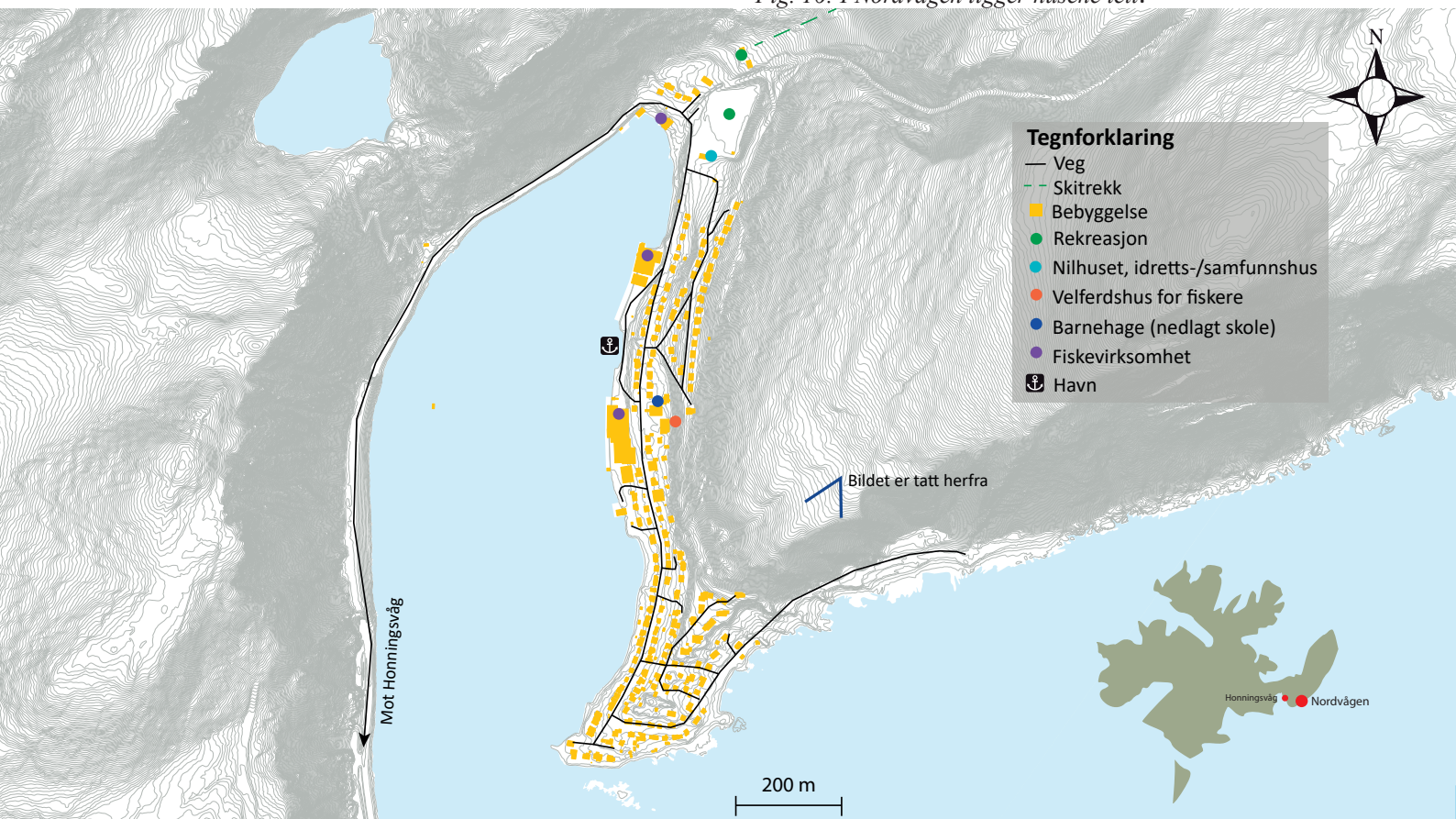
Det som gjør Nordvågen annerledes enn de andre tettstedene på Magerøya er at det er veldig begrenset med turisme her. Så næringene på stedet er primært fiske- og havbruk, hvor Nordvågen AS er hjørnesteinsbedriften i samfunnet.

Det er også ganske forutsigbart å bo her, da vegen inn til Honningsvåg sjelden stenges. Men det er bratt, spesielt langs vegen inn til Honningsvåg, noe som gjør at flere er mer redd for skred enn at vegene stenges. De har også nylig fått en gangveg til Honningsvåg, noe som gjør det mulig å gå og sykle til jobb istedenfor å ta bilen.

Det at Nordvågen har blitt veldig integrert med Honningsvåg syns L4 er på både godt og vondt, da barna får en større arena, men at lokalsamfunnet lider da de har mistet mange møteplasser.



Fig. 16: I Nordvågen ligger husene tett.



5.2.5 Kamøyvær

Litt fakta:

- Ca. 60 fastboende (L2)
- 14 min til Honningsvåg (11,2 km)

Kamøyvær er fiskeværet som ligger nærmest Honningsvåg, og som er enklere å komme seg til om vinteren fordi det ligger før “Korka”, som er en fjellovergang som fort kan bli stengt.

I motsetning til Nordvågen bor det nesten ikke barn i fiskeværet, men det stopper ikke positivismen på stedet. De lokale mener at om de får muligheten til å utvikle seg, og det blir tilgjengelige tomter og hus, så vil folk komme for å etablere seg.

Samfunnet er preget av å være en miks av kulturer, og har blitt kalt for et “tre stammers møte”, som er steder hvor både nordmenn, kvener og samer bor. Det er også mange innvandrere som bor her. Mange jobber på fiskebruket som er hjørnesteinsbedriften i været, ellers er mange selvstendige fiskere. Det er også

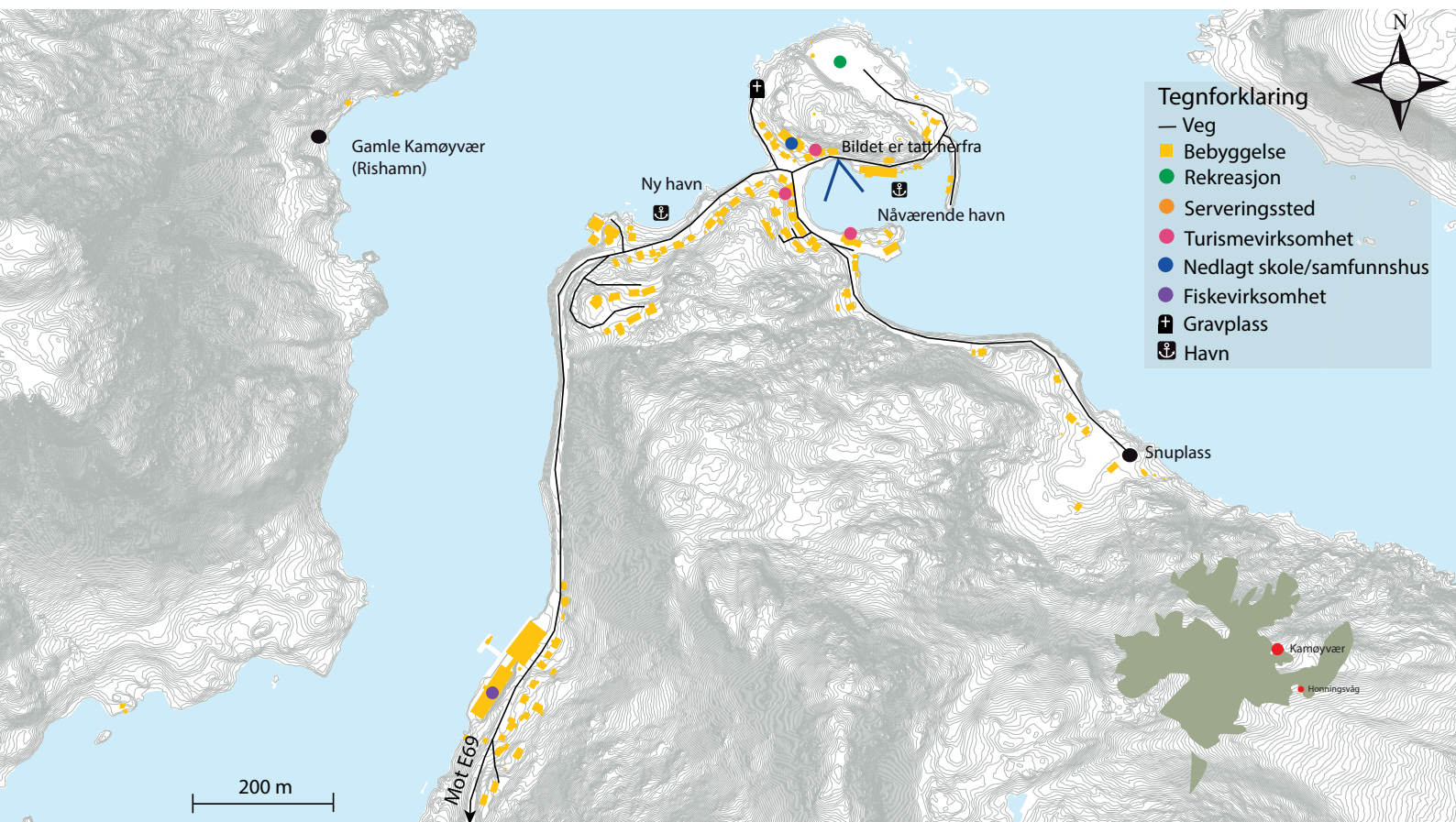
flere som pendler inn til Honningsvåg til arbeid herfra enn fra de andre fiskeværene.

Før i tiden bodde mesteparten av befolkningen på Rishamn, men etter et alvorlig snøras for 80 år siden flyttet alle over til Kamøyvær.

Det er også mye turisme i fiskeværet, noe som skaper mange strukturelle utfordringer for samfunnet. Sammenliknet med de andre fiskeværene er Kamøyvær veldig kompakt, slik at turistene havner midt oppi de lokale. Det er heller ikke noe særlig plass til å parkere og snu for hverken fiskeribedriften eller turistbussar.



Fig. 17: Kamøyvær med Hotell Arran i bakgrunnen.



5.2.6 Skarsvåg

Litt fakta:

- Ca. 50 fastboende (L3)
- 26 min til Honningsvåg (24,2 km)

Skarsvåg er det nordligste fiskevær i hele Norge. Fiskeværer ligger også nærmest Nordkapplåtået, bare 15 km unna. Så den første turismen til Nordkapp startet her. Skarsvåg har den fordel at det er kun 30 minutter ut til fiskefeltet, noe som har gjort at fiskeritradisjonene står sterke her, med både turistfiske, hobbyfiske og en fiskebedrift som hjørnesteinsbedriften. Det finnes også flere turistvirksomheter på stedet, med blant annet 3 campingplasser, hvor kun én syns på kartet.

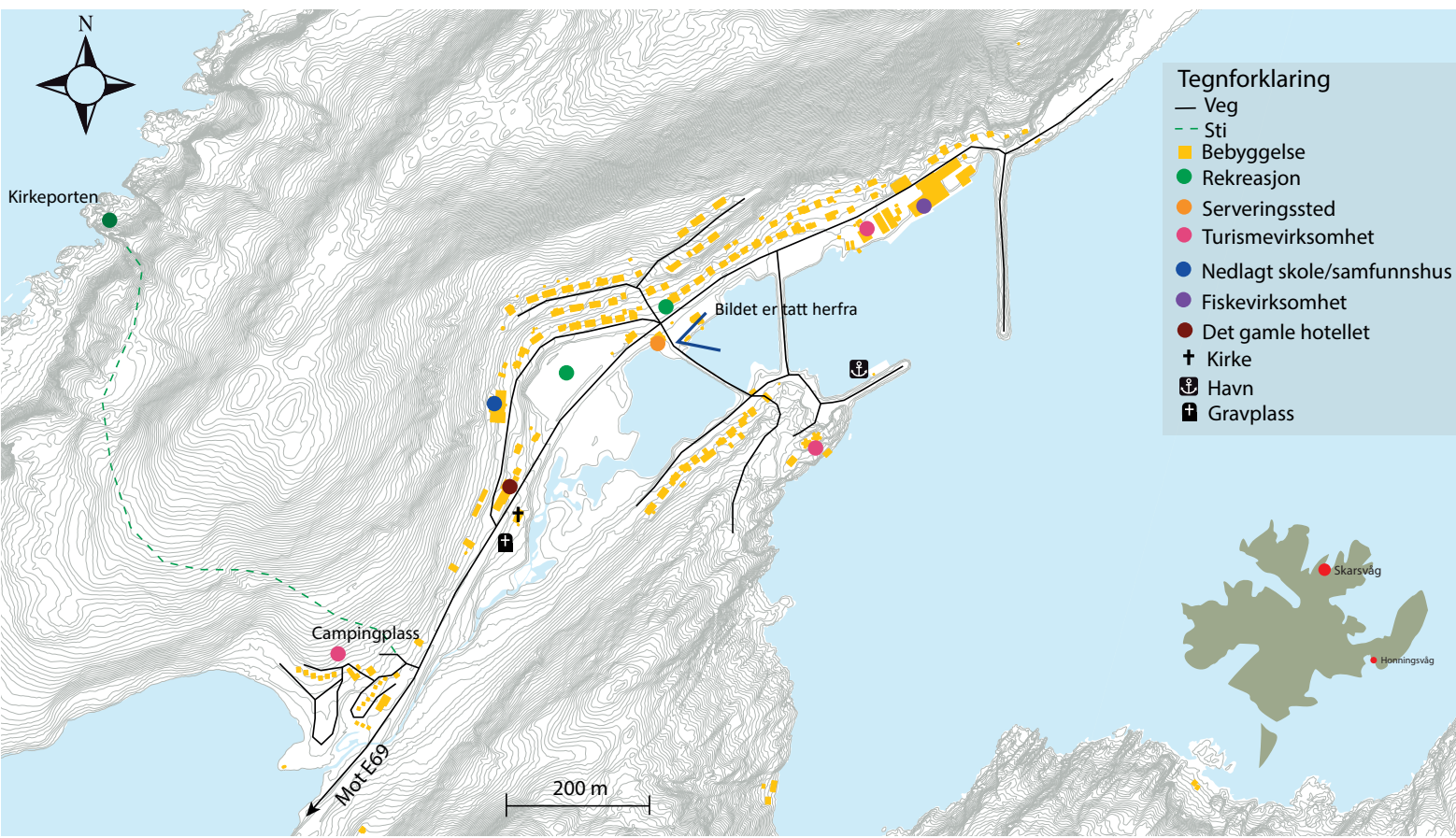
Værfasthet er noe som preger befolkningen på vinteren, og alle har ekstra mat og ekstra plass i tilfelle de blir isolert. De har plass både til kjente og tilreisende, som enten kommer seilende eller kjørende. Mangelen på organisert transport til plåtået fører til at de lokale selv må skyss

turister opp. Værfastheten påvirker også fisket negativt, da de taper masse penger på å måtte fryse/salte fisken istedenfor å sende den fersk.

Det bor ingen barn igjen i Skarsvåg, det fordi det grunnleggende for å få barnefamilier til å etablere seg ikke er til stede, altså at det ikke er skole/barnehage, og at pendling til Honningsvåg er usikkert på vinteren. Så fraflyttingen er en direkte årsak av dårlig mobilitet på vinteren, og befolkningen tror ikke at det vil være igjen fastboende om 15-20 år. Men de ser ikke negativt på det, siden både samer og fraflyttede Skarsvåinger har sommer-/feriehus der.



Fig. 18: Bebyggelsen i Skarsvåg ligger lavt i terrenget.



5.2.7 Gjesvær

Litt fakta:

- Ca. 90 fastboende (L1)
- 35 min til Honningsvåg (34,8 km)

Gjesvær lå i Måsøy kommune fram til 1984 på grunn av kort sjøavstand, og ble med i Nordkapp kommune på grunn av den nye vegen som ble anlagt i 1976. Motivasjonen for å bytte kommune var å få bedre vedlikehold på vegen. Dette illustrerer en stedlig tilhørighet som er basert på mobilitet, hvor stedstilhørigheten har endret seg i takt med hvilke forbindelser som dominerer.

Gjesvær er preget av å være et øysamfunn, hvor de før i tiden bodde og hadde fabrikker mer utpå øyene. Hovedparten av befolkningen bodde før også på Gammelvær. De trakk etterhvert innover i vika på grunn av harde værforhold.

Gjesvær har en rik historie tilbake til vikingtiden, og mange av de lokale er veldig opptatte av historien til både Gjesvær og Finnmark. Dette er

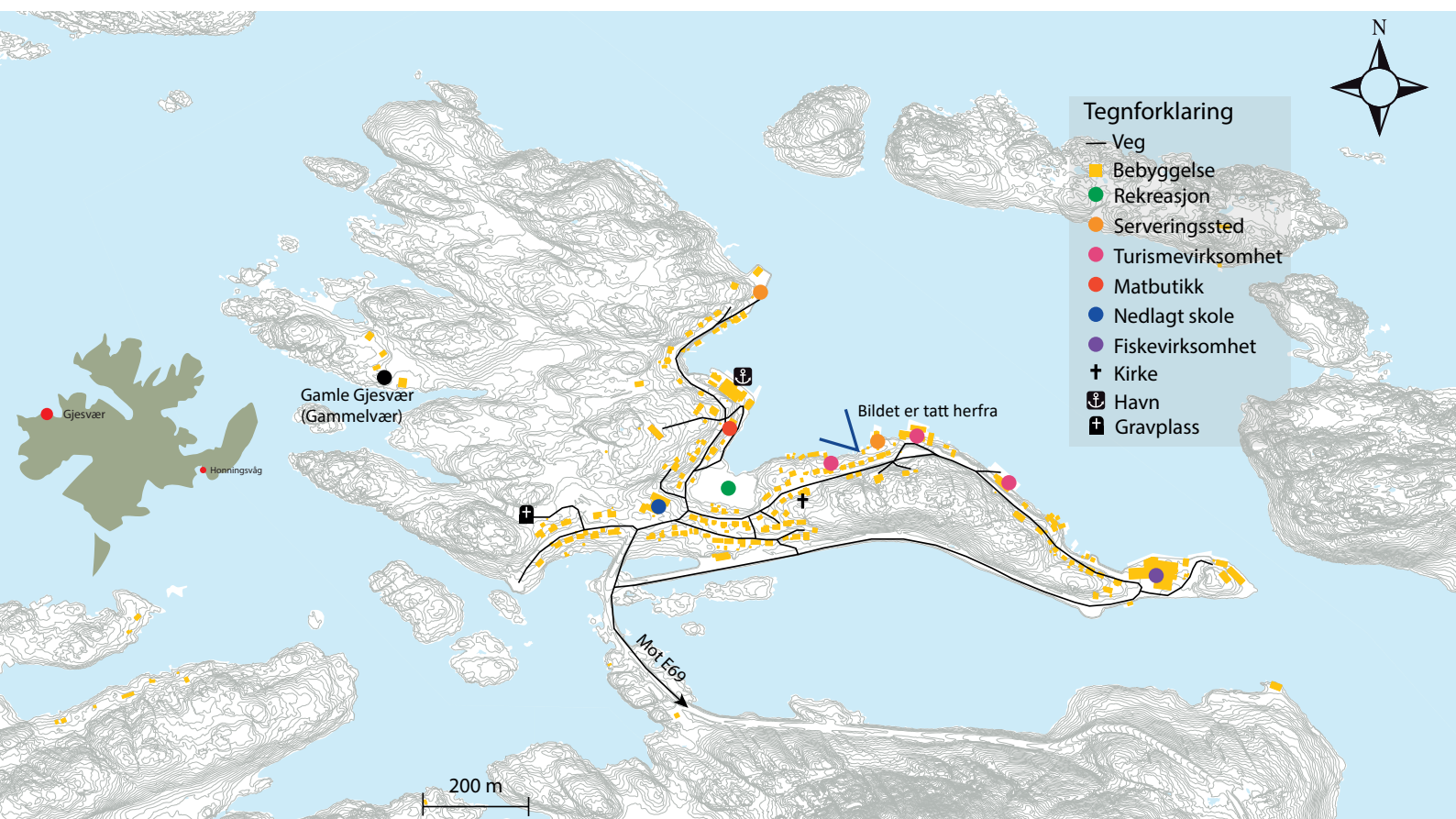
tydelig i samfunnet, hvor det henger historiske kart rundt omkring på matbutikken i Gjesvær, og rundt om på Magerøya og i Honningsvåg.

Fiskeværet er det største på Magerøya befolkningsmessig, og de har flere funksjoner som matbutikk og restauranter. Dette kan forklares i både større avstand til Honningsvåg, en større befolkning og et veldig attraktivt turistmål, Stappan, som er et fuglefjell bestående av 3 øyer ca. 3 km nord for Gjesvær.

Det er kun ett barn under 18 år boende på Gjesvær i dag, men de ser likevel lyst på framtiden. De ser store nemlig store muligheter for opplevelsesturisme.



Fig. 19: Gjesvær med Stappan i bakgrunnen



Avstandskart over Nordkapp kommune

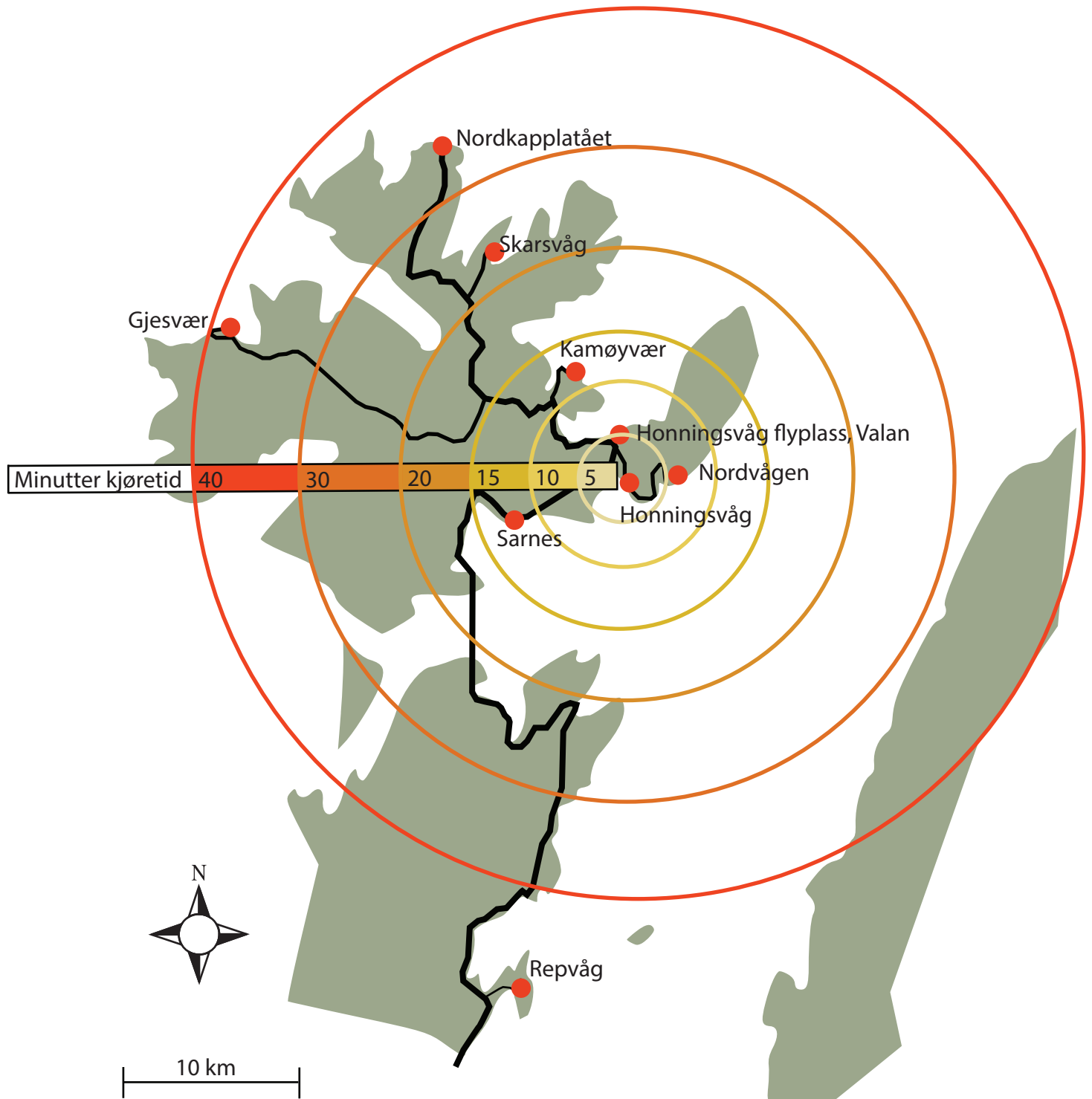


Fig. 20: Avstandskart over kommunen, som viser at alle stedene på Magerøya ligger innen 40 minutters kjøring fra Honningsvåg. Repvåg derimot, ligger ca. 1 time unna Honningsvåg, noe som er en av grunnene til at Repvåg ikke er inkludert i avgrensningen til oppgaven.

5.3 Sosiokulturell stedsanalyse

Den sosiokulturelle stedsanalysen har som formål å forstå de sosiale og kulturelle forholdene på Magerøya, da dette er forhold som påvirker hvordan mennesker utøver mobilitet innad i stedet. De sosiokulturelle forholdene er veldig påvirket av aktørene som finnes på stedet, med relasjonene mellom dem, og hvordan territorielle forhold påvirker. Gjennom intervjuer, observasjon og dokumentanalyser har jeg fått et godt grunnlag for å forstå de ulike aktørene, hvilke relasjoner de har til hverandre og til Magerøya i seg selv, og hvordan dette igjen påvirker mobiliteten på øya.

For å gjennomføre analysen har jeg valgt å ta utgangspunkt i bærekraftsberegneren fra teorikapittelet, som presenterer fem viktige temaer innen bærekraftig stedsutvikling:

Identitet, mangfold, fellesskap, økonomi og miljø. Inn i hvert av disse temaene vil jeg plassere aktører som har spesiell interesse, og diskutere hvordan de tar kontroll over stedet, og påvirker stedet gjennom mobilitet.

5.3.1 Aktøroversikt

For å få et bedre grunnlag for å forstå analysen har jeg laget en sosiokulturell oversikt over hver aktørgruppe, med de tre kategoriene stedsbruk, stedsinteresser og stedsbilder, samt hvordan hver gruppe påvirker mobiliteten på øya. Sammen danner beskrivelsen av aktørgruppene et helhetlig bilde av hvilke innflytelser som finnes i samfunnet på Magerøya. Se oversikten på neste side.

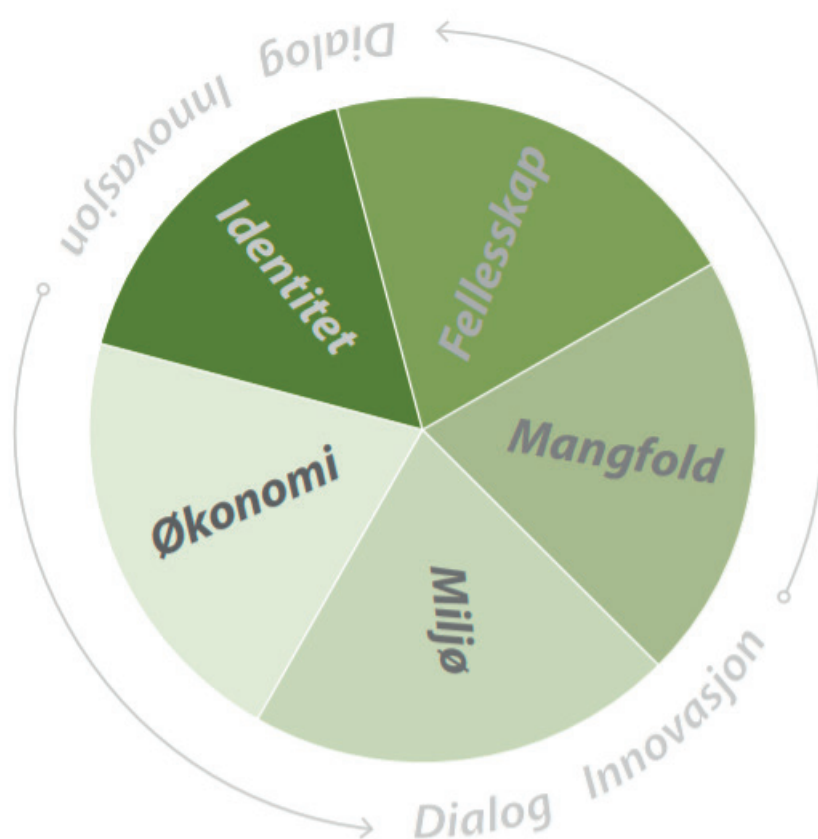


Fig. 5: Bærekraftsberegneren er laget av Grape Architects, og danner grunnlaget for den sosiokulturelle stedsanalysen.

Aktøroversikt i tilknytning til den sosiokulturelle analysen

Aktører	Stedsbruk	Stedsinteresser	Stedsbilder	Mobilitetspåvirkning
Lokale	Bo, jobbe og leve	Trygghet, tilhørighet og stabilitet	Hjemsted	Daglige reiser
Fiskere	Tilholdssted under fiske, enten midlertidig eller fast	Inntektsgrunnlag, at fisket er tilrettelagt for	Hjemsted/tilholdssted hvor fisket spiller en stor rolle	Stor pågang på havnene, spesielt i gode fisketider, og en del ferdsel på øya utenom fisket
Samer	Bo, jobbe og leve Reindrift og sommerbolig	Tradisjonsrik nomadisk livsstil, bolig og næring	Hjemsted og sommerhjem	Sommermigrering, reinsdyrene kommer
Turister	Besøke stedet	Opplive så mye som mulig av det særegne i regionen	Turistdestinasjon, fisketurisme og Nordkapturisme	Kommer i ferier og turistsesongen, reiser til de ulike turistattraksjoner
Næring	Benytte ressursene på stedet	Tjene mest mulig penger og få til mest mulig utvikling på stedet	Fiskenæring og turistdestinasjon	Næringsreiser og frakt av ressurser/turister
Kommune	Forvalte stedet, gjøre det til det beste mulig stedet for lokale og turister	Gjøre Magerøya til et godt sted å bo, besøke og drive virksomhet	Hjemsted og turistdestinasjon	Forvalter utvikling og mobilitet på lokalt nivå
Fylke	Forvalte stedet og sørge for en rettferdig fordeling av infrastrukturelle forhold	Politisk og administrativt rettet, spesielt ansvar for veier og kollektiv	Magerøya er viktig næringsaktør i fylket mtp. fiske og turisme	Forvalter utvikling og mobilitet på et regionalt nivå
Stat	Tilrettelegge for turisme og næring	Politisk rettet, sørge for en opprettholdelse av fisket og turismen	Betydning for nasjonal fiskenæring og turismenæring	Forvalter mobilitet og utvikling på høyere nivå
Globalt	Handel og besøk	Sørge for tilgang på naturressursene og destinasjonen	Turistdestinasjon og viktig handelspartner	Påvirker mobilitet gjennom handel og reise

Fig. 21: Aktøroversikt tilknyttet stedsbruk, stedsinteresser, stedsbilder og påvirkning på mobilitet.

5.3.2 Identitet og mangfold

Det er viktig å forstå identiteten og mangfoldet til et sted for å kunne sørge for at stedsutviklingen man gjør passer overens med menneskene innad stedet, og sørger for at mangfoldet av mennesker blir ivaretatt. Dette er viktig for å motvirke “stedsblindheten” som ofte preger utvikling, et begrep omtalt i teorikapittelet. Dermed er det viktig å forstå hvem de ulike typene mennesker er, hva slags behov de har og hvordan de bruker stedet. De ulike aktørene som befinner seg innad i stedet er lokale, samer, fiskere og turister.

Identiteten på Magerøya

Den sterkeste identiteten på øya er knyttet til å være fra Kyst-Finnmark, hvor øyas historie bunner ut i et avhengighetsforhold mellom befolkningen og fiskeressursene. Fiskeindustrien blir fortsatt sett på som livsnerven til Magerøya, hvor fisket drives som en livsstil, ikke bare som en jobb (A3). Dette gjør dem avhengige av gode havner og gode vegger for frakt av fiskevarene

De lokale har også en sterk tilknytning til kysten, og de føler at de lever mer “i ett med naturen” (L2 og L3). De små og kompakte samfunnene gjør også at det oppstår en egen tillit og trygghet blant befolkningen, noe som også gjør dem veldig åpne for både hverandre og for nye mennesker. Men de politiske spenningene har utfordret denne åpenheten, mer i kap. 5.3.3.

Kvener og samer

Det er også flere av de lokale som har røtter tilbake til kvenene eller sjøsamene, som har sine egne kulturer og tradisjoner. Ifølge A3 har kvenene vært flinke til å bygge opp sin egen identitet, og er veldig stolte av å være kvener. Sjøsamene

derimot, er godt integrerte med lokalsamfunnet, og mer usynlige i samfunnet. Dette er fordi de etter krigen ikke ønsket å bli stigmatisert lenger, og mange av deres kulturelle elementer ble borte, som klær og språk (R5). Dette kan knyttes opp mot det teoretiske begrepet stedsblindhet, hvor få forstår omfanget av identiteter som bygger opp stedet, og dermed ikke klarer å hensynta det i planlegging og stedsutvikling. I det siste har sjøsamene forsøkt å bygge opp identiteten igjen ved å bidra med historie og kunnskap, hvor et av initiativene var oppstarten av Nordavindsfolket i 2020 (Elde, 2020b).



Fig. 22: Mange mennesker er samlet i Honningsvåg i forbindelse med samedagen 6. februar 2021.

Fjellsamene har en sterkere identitet og synes bedre på øya, men de bor der kun om sommeren sammen med reinsdyrene sine. På grunn av reinsdyrene har fjellsamene stor innvirkning på stedsutviklingen og mobiliteten på øya. De frakter reinsdyrene fra Karasjok til Magerøya hver vår, og bor i sommerboliger mens reinsdyrene går fritt rundt på øya. Dette får implikasjoner for mobilitet, da L3 sier at det er flere påkjørsler av reinsdyr om sommeren. Det påvirker også stedsutviklingen fordi reinsdyrene spiser alt som vokser på bakkeplan, inkludert hageplanter og blomster. I tillegg har

reindriften påvirkning på overordnet nivå, bl.a. gjennom den samiske planveilederen og store hensynssoner i kommuneplanens arealdel.

Forskjellige stedsinteresser hos lokale

Den største forskjellen på de lokale, uansett hva slags identitet de har, er om de er innflyttere eller om de har vokst opp på Magerøya. Dette kom klart fram i samtale med L2, som snakket om at de lokale ønsket utvikling og var glade for at folk viser interesse og kommer på besøk. Innflyttere derimot, har ulike hensikter for hvorfor de har kommet til Magerøya. Og de jeg snakket med flyttet til øya fordi de ønsket fred og ro, og mer kontakt med naturen. Til sammen gir det ulike forutsetninger for hvordan lokalbefolkningen ønsker mobilitet og stedsutvikling fremover. Dette er helt uavhengig av identitet, og er derfor viktig å merke seg.

Turister

Turistene har ikke like mye å si for hvordan Magerøya burde utvikles, men likevel har de stor påvirkning på stedet, samt hvilke behov som oppstår. Ifølge R2 skaper turister *“ringvirkninger overalt”*, både i positiv og negativ forstand. Derfor er de sentrale inn i dannelsen av identiteten på Magerøya, og er en del av mangfoldet som finnes. Turismen fører til en konstant flyt av mennesker, enten som fisketurister til fiskeværene, eller som Nordkappturister som kommer for å oppleve Nordkapplåtet, og for å oppleve det barske og eksotiske Magerøya har å tilby. Turistene bidrar også til å skape en global stedsfølelse på øya, et teoretisk begrep som viser hvordan globalisering gir nye impulser, forstyrrer det statiske på steder, og skaper utvikling.

Mangfold

Mangfoldet på Magerøya er et resultat av de mange identitetene som finnes, og utgjør det jeg kaller for *lokalbefolkning* videre i oppgaven. Lokalbefolkningen er først og fremst nordnorske, men de er også kvenske, samer, fiskere, somaliere, litauere også videre. Dette er et resultat av det teoretiske begrepet sammenkastethet, om at mennesker med ulike bakgrunner er mobile, hvor banene deres kolliderer og skaper noe nytt. Resultatet av sammenkastethet er mangfold, som blir skapt av relasjonene mellom menneskene og stedet, som nevnt i kapittelet om det relasjonelle stedsbegrepet. På Magerøya er denne sammenkastetheten spesielt sterk fordi de bor i et grenseområde i Norge, og fordi fiske- og turistindustrien er veldig preget av utenlandsarbeidere og internasjonale turister.

Den stadige flyten av mennesker har ført til at Magerøya er et veldig dynamisk sted som er preget av mange ulike impulser, som illustrert av den relasjonelle stedsteorien. Dette har ført til at Magerøya er et samfunn preget av åpenhet og mange ulike relasjoner. Denne åpenheten kom også fram gjennom intervjuene, hvor bl.a. R1 uttalte at: *“Jeg gleder meg til hver sommer for at jeg får se nye mennesker, nye ansikter, det er veldig positivt.”*

Men til tross for det store mangfoldet, finnes det også et viktig fellestrekk som L4 har uttalt seg om: *“På Magerøya kommer vi godt overens fordi vi har en felles kjærlighet til kysten og til øya.”* Dette gjelder spesielt for lokalbefolkningen, men kan også gjelde for turister som liker seg godt og kommer tilbake år etter år.

5.3.3 Fellesskap

For å skape dialog må man ha et godt fellesskap, og en felles forståelse for hva som skal skje. Her er det viktig å ha fokus på hvilken rolle de mektigste aktørene spiller inn i stedsutvikling og mobilitet, og hvordan de bidrar til å skape fellesskap, eller splittelse. De aktørene som er omtales i dette kapittelet er næringsaktørene, kommunen, fylket og staten.

Mobilitet krever felles forståelse

I denne sammenhengen er det viktig med en felles forståelse hvor hvordan mobiliteten kan bli best mulig for flest mulig. Dette er fordi mobilitet ifølge teorien er helt avgjørende for steders overlevelse, hvor mennesker er avhengige av å komme seg fram til steder som fyller nødvendige funksjoner for dem, samtidig som man har tilgang på nødvendige ressurser. Klarer man å skape et fellesskap på Magerøya, og få en forståelse for hvilke mobilitetsbehov ulike samfunnsgrupper har, kan man også få til en mer bærekraftig stedsutvikling.

Næringsaktørenes påvirkning

På Magerøya er det begrenset med ressurser, derfor er det viktig med mobilitet som legger til rette for handel, noe som også ble illustrert i historiekapittelet. Dette har gjort at fiske- og turistnæringen setter store forutsetninger for utviklingen i kommunen, både ved å gi arbeid, og ved å dekke sine egne mobilitetsbehov. Fastlandsforbindelsen øya fikk for 22 år siden er et eksempel på et turistmessig behov, og havneoppgraderingene fylket planlegger for er knyttet til fiskernes behov. Dette viser at næringene har gitt øya et fortrinn som andre perifere fiskeværssamfunn kanskje ikke har,

men det har også gitt næringsaktørene mye makt i formingen av mobilitetsstrukturer.

Kollektivtransportens betydning

For at alle skal føle seg som en del av et fellesskap, er det også viktig at alle føler seg sett og inkludert, og at de har like muligheter som andre. Ifølge A2 så er *“den viktigste kilden til mobilitet i Finnmark, det er jo bil”*. Men bilen er ikke tilgjengelig for alle samfunnsgrupper, og kollektivtransport er derfor nødvendig for å sikre god mobilitet for alle, og dermed et styrket fellesskap. Dette er det også stort behov for på Magerøya, fordi *“sånn som det er nå, så er du nesten nødt til å bo i sentrum i Honningsvåg for at du skal kunne utnytte deg av de tjenestene som er i kommunen uten å ha bil.”* (A3) Dette er fordi kollektivtilbudet ikke er veldig godt, mer om dette i kap. 5.3.4.

Siden fylket har ansvar for kollektivtilbudet har de sagt at de trenger innspill og tilbakemeldinger fra de ulike kommunene som hva slags behov de har for å gi et godt tilbud (A2). Men denne kommunikasjonen mellom fylke og kommune fikk jeg inntrykk av at var manglende, noe A3 kunne bekrefte: *“Det er jo det at vi er ikke flinke nok til å markere oss for fylket og staten, og vise vårt behov”*. Derfor er det viktig at kommunen blir flinkere på å si ifra om behovene sine.

Været setter en stopper

Som nevnt så er mobilitet viktig for at mennesker skal kunne møtes, og at fellesskap skal kunne oppstå. Men om vinteren kan været være et stort problem, noe som gjør menneskene i de ulike fiskeværene veldig isolerte til tider. Ofte godtar lokalbefolkningen dette: *“Noen ganger må man*

bare akseptere at været tar overhånd, og du må bare la alt bero, også ta det opp igjen [når det passer seg].” (R4).

Andre ganger er den begrensede mobiliteten forskyldt av mennesker selv, på grunn av dårlig brøyting. Som A2 sier: *“Det å sørge for god brøyting, det har jo egentlig mer å si for mobiliteten enn kollektivtransporten”*. Og ved spørsmål om hva som skal til for å bedre forholdene i fiskeværene er lokalbefolkningen samstemte, de mener brøytingen må gjøres noe med. Problemet ligger nemlig i at brøytingen har vært ute på anbud, hvor staten har bestemt hvem som vinner (L1). Dermed var det et selskap sørfra som vant, som ikke har noen lokal kunnskap om vegforholdene på øya (L2). Et annet problem med brøytingen er at reglene er standardisert, at man må brøyte likt i sør og i nord, selv om de lokale selv sier at i nord må de ha en høyere frekvens på brøytingen og kjøre fortere for å slenge snøen vekk fra vegen (R3). Men disse forholdene virker det ikke som at staten hensyntar, noe som bidrar til å begrense mobiliteten, og dermed felleskapet i nord.

Kommunen som tilrettelegger

Kommunen har mest makt innen stedsutvikling og planlegging, hvor administrasjonen sitter på kunnskap, og politikerne tar beslutninger (A3). Tradisjonelt har kommunen hatt mest fokus på arealplanlegging, ved å forvalte og administrere hvilke arealer som skal bli brukt. Det var ikke før den nye plan- og bygningsloven av 2008 kom, at det ble understreket at kommuneplanen skulle omfatte en samfunnsdel (Miljøverndepartementet, 2012), og kommunen fikk sin første samfunnsdel så sent som i 2014.

Og A1 sier at kommuneadministrasjonen først i det siste har sett at planlegging er et demokratisk verktøy som kan brukes for *“å få mer politisk engasjement og bevissthet rundt ting”*, dette ved hjelp av medvirkningsprosesser som involverer lokalbefolkningen. Og medvirkning er viktig om man skal få en oversikt over de forskjellige meningene og identitetene som finnes i kommunen, og forsøke å finne løsninger som gagnar flest mulig. For dette har ikke vært så bra i det siste, hvor R4 på vegne av transportnæringen sier at *“vi blir aldri spurt til råds om stedsutvikling eller om hvilke bidrag som kan gjøres.”* Dette til tross for at de sitter på mye kompetanse som kan hjelpe kommunen med innsikt og forståelse.

Betydningen av samarbeid for utvikling

Gjennom samarbeid skaper man fellesskap, og man etablerer en dialog som bidrar til en mer bærekraftig stedsutvikling. Samarbeid øker også kompetansen og kunnskapsgrunnlaget til beslutninger, hvor blant annet nasjonale forventninger drar fram kompetanse som et viktig ledd for å skape utvikling i perifere områder (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette har også kommunen sett, hvor de skriver: *“Mange små og mellomstore kommuner peker på mangel på ressurser, kompetanse og tid til å fokusere på verdensmålene i deres arbeidshverdag. Samarbeid trekkes frem som et viktig virkemiddel for å overvinne disse hindrene.”* (Nordkapp kommune, 2019). Dette er knyttet til FNs bærekraftsmål, noe som er viktig å jobbe mot innen stedsutvikling.

Men samarbeid skal vise seg å være vanskelig å gjennomføre i kommunen, både på grunn av de

historisk baserte holdningene om at hver mann står for seg selv, og på grunn av store konflikter i samfunnet.

Samarbeidet er først og fremst dårlig mellom kommunen og næringslivet, hvor kommunen fører dårlig dialog med næringslivet, mens næringslivet sitter og forventer at kommunen skal ta tak i ting (R3). Dette gjør at de ser forbi hverandre, istedenfor at de kan hjelpe hverandre opp. For, *“det å ikke samarbeide er jo ikke et alternativ dersom man ønsker utvikling”* (R4).

Samarbeidsrelasjoner er viktig innen utviklingen og styringen av et sted fordi det gir utgangspunktet for dannelsen av territorier. Dette følger av den relasjonelle territorialiteten, et teoretisk begrep som sier at territorier skapes gjennom relasjonene mennesker har til hverandre og til det fysiske miljøet rundt seg.

Her er også det teoretiske begrepet stedsoppmerksomhet relevant, som knytter seg opp mot å kartlegge kompleksiteten og mangfoldet som finnes i steder, for deretter å skape en inkluderende utvikling. Så det er stort potensiale for bedre samarbeid mellom kommunen og næringslivet, som igjen vil danne bedre mobilitetsløsninger og et bærekraftig sted.

Det er også verdt å nevne at fiske- og turistindustrien er involvert med flere eksterne aktører (R3). Disse aktørene har ofte mindre stedsforståelse enn lokale aktører, noe som gir grunnlag for konflikt og feil beslutningsgrunnlag. Det kan også tenkes at konflikten rundt Nordkapplataet bunner ut i en manglende stedsforståelse av de eksterne forvalterne av plataet, Scandic og Rica Eiendom.

Nordkappsaken

Nordkappsaken viser hvor sårbare territorier er for maktforhold, og hva dårlig dialog kan føre til. Selve konflikten har vart lenge, og handler om hvor privatisert Nordkapplataet skal være. Dette førte til at AP etter 72 år i kommunestyret ble valgt vekk på grunn av et upopulært vedtak knyttet til plataet (Verme, 2019).

Denne hendelsen skapte dårlig stemning blant både politikerne og lokalbefolkningen, hvor de henger ut hverandre istedenfor å snakke sammen. Dette omtaler Walsøe (2021) som en *“gift som har spredt seg rundt i samfunnet”*, og ifølge A3 er det folk som har flyttet vekk på grunn av det anstrengte forholdet i kommunen. Dette illustrerer mangelen på fellesskap, og det et stort behov for dialog og aksept i samfunnet framover. A3 tror det vil bedre seg med en gang korona er over og man kan diskutere problemer fysisk istedenfor over nett.

I takt med det økte konfliktnivået internt, økte det også i Nordkappsaken, hvor det nye kommunestyret har et sterkt ønske om å fjerne privatiseringen av plataet. Dette førte til en rettsak mellom kommunen og Scandic om hvorvidt de har lov til å kreve inn parkeringsavgift. Rettsaken pågår i innspurten av masteroppgaven, så det finnes ikke noen konklusjon på saken enda.

Rettsaken er et veldig interessant territorielt eksempel, da plataet er både av lokal og nasjonal interesse, i tillegg til at det blir forvaltet av Finnmarkseiendommen, som eier og forvalter grunn og naturressurser i Finnmark. Derfor er mange aktører involvert i hvordan plataet skal forvaltes. Så resultatet kan sette presedens for lignende steder i Norge med stort aktørnettverk.



Fig 23: Alle bommene var nede på grunn av uvær i februar 2021, noe som begrenset mobiliteten veldig over flere dager. En av informantene mine var værfast i Skarsvåg i denne perioden, men hadde heldigvis noen å bo hos (L3).



Fig 24: Et oversiktsbilde over parkeringen på Nordkapplataet, som er tema for den pågående rettsaken som skaper splittelse i samfunnet.

5.3.4 Økonomi

Økonomi er viktig innen all utvikling, siden det setter premissene for hva som er gjennomførbart. Her er det også de overordnede aktørene som har mest innvirkning, siden de som sitter med styringen. Økonomi er også tett knyttet opp til hvem som har økonomiske ressurser til å ta kontroll, og setter mye av forutsetningene for det teoretiske begrepet territorialitet, altså prosessen å ta kontroll over steder. Her spiller næringsaktørene en viktig rolle, som er de som genererer mye kapital, men også kommunen, fylket og staten som både har behov for økonomi, og setter føringer for fordelingen av økonomiske ressurser.

Behovet for kapital

Det er som nevnt kommunen som sitter med mest makt over stedsutviklingen, men likevel er næringslivet veldig viktige. Det er fordi de viser initiativ og har god nok kapital til å kunne gjennomføre ulike prosjekter. Og som påpekt av kommunen: *“Store næringsaktører er viktig for vårt samfunn, alle samfunn, ved at de kommer*

og har god nok kapital til å få gjennomført ting som bidrar positivt til samfunnet” (A3). Derfor spiller næringslivet en viktig rolle inn i økonomien til stedsutviklingen, til tross for at de ikke selv kan bestemme hvilke føringer som skal gjelde.

Viktigheten av mobilitet for økonomien

For å sørge for nok inntekt hos næringen er de helt avhengige av god mobilitet. For fiskenæringen gjelder det tilgang på ressurser og gode nok havner for å kunne komme i land, i tillegg til gode vegnett for å frakte varene dit de skal. Dette med frakt har også blitt mer ressurskrevende enn noensinne før, hvor næringen tjener mest på å sende ut fersk fisk og levende krabber. Det gjør at de har et tett tidsprogram for å rekke å få det fram til mottaker før varene blir dårlige. Dermed er det også viktig med et mobilitetsnett som muliggjør dette. Ved stengte veger ut til fiskeværerne blir bedriftene nødt til å salte eller fryse ned fisken, noe de taper mye penger på (L3). Og Cape Fish, som den største fiskebedriften på Magerøya, selger



Fig. 25: En god havn er viktig for å ivareta fiskeindustrien. Dette er havna i Honningsvåg, som preger hele bybildet.

levende krabber, og er avhengige av å få de fram til Sør-Korea innen 40 timer før krabbene blir syke og dør. Derfor tyr de også til litt ekstreme tiltak om de blir forhindret. I 2018 leide de inn egne brøytebiler for å rekke flyet som skulle sende krabbene videre. Dette flyet hadde de nemlig betalt ganske mye for, og de ville derfor ikke risikere å miste det (Kjernli, 2018).

Turistnæringen er også avhengige av god mobilitet i den forstand at turistene skal komme seg til øya, og komme seg rundt på øya uten vanskeligheter. For om ikke turistene kommer mister de mye inntekter. Her er det likevel ikke like ille om det oppstår utfordringer, da mange turister har en fascinasjon for det barske og genuine livet på Magerøya, og blir dermed oppfordret til å planlegge noen dager ekstra i tilfelle noe uforutsett oppstår (R2).

Dette delkapittelet illustrerer viktigheten av mobilitet for begge næringene, og viser hvorfor det er så viktig for dem å opprettholde og forbedre mobilitetsstrukturene på øya. Og på grunn av kapitalen de har, har de også gode forutsetninger for å få det til.

Begrenset økonomi i kommune og fylke

Ifølge A3 så har kommunen i lang tid hatt dårlig økonomi, noe som har gjort det vanskelig å utføre ulike tiltak og tilrettelegge for den økende mengden med turister. Men A3 sier at økonomien har blitt bedre de siste årene, noe som gjør at kommunen får mer handlingsrom i tiden framover, og bedre forutsetninger for å gjøre nødvendige tiltak.

Fylket har heller ikke så stort økonomisk handlingsrom, så når det kommer til deres

ansvarsområder, herunder kollektivtransporten, må de gjøre beslutninger basert på harde prioriteringer. Fylkeskommunen sier nemlig at det er vanskelig å forsvare busstilbud på steder med lav befolkning og store avstander, fordi det er kostbart og kommer få mennesker til gode (A2). Derfor gjør de alltid prioriteringer, og fjerner ruter som anses som de minst viktige med tanke på bruk og inntekter. Dette har blant annet ført til at busstilbudet ut til Skarsvåg og Gjesvær har blitt bestillingstransport 2 ganger i uken, noe som var et forsøk på å unngå og legge ned rutene helt. Grunnen til at de gjorde dette var fordi det var for få mennesker som benyttet seg av de oppsatte tidene (A2).

Og ifølge fylkeskommunen er det så få mennesker i Finnmark, og så store avstander, at de kun har én bussrute i hele regionen som gir inntekt, og den går i den største byen, Alta (A2). Dette tilsier derfor at det er vanskelig å drive med kollektivtransport i Finnmark, siden de er avhengige av god nok økonomi for å drive tilbudet. Likevel ønsker kommunen seg bedre kollektivtilbud for de som bor langt unna, siden det kan bidra til en mer inkluderende mobilitet og bedre stedsutvikling (A3). Dermed er det behov for nytenkning innenfor kollektivtransporten.

Statlige føringer setter begrensninger

Staten har ansvar for riksvegen, E69, og har dermed ansvar for brøyting. Problemene med brøyting har blitt belyst i kap. 5.3.3, men jeg vil likevel her påpeke at alle problemene bunner ut i økonomi, hvor staten velger ut de som kommer med lavest anbud til å gjennomføre brøytingen. Og derav følger den dårlige kvaliteten på brøytingen.

Fiskeripolitikken og lovgivningen staten har, er den som blir mest kritisert på Magerøya. Både kommunen og næringsaktørene er frustrerte over hvor lite tilpasset fiskeripolitikken er i nord. Det som blir mest kritisert er det høye egenkapitalkravet gjør det vanskelig for mindre aktører å starte opp, hvor det per i dag kun gjenstår én stor fiskebedrift på hvert sted, mot 7 fiskebedrifter bare i Kamøyvær før i tiden (L2). Kvotesystemet blir også kritisert, fordi det sitter begrensninger på hvor mye de kan hente av naturressursene. I seg selv er det greit med kvoter, men siden det er lov med kjøp og salg av kvoter så blir det markedsstyrt, slik at de rikeste sitter igjen med flest kvoter, istedenfor at det er flest kvoter der det er mest ressurser (Klausen, 2020). Dette gir dårlige forutsetninger for fiskere med svakere økonomi.

Grunnen til at befolkningen kritiserer fiskeripolitikken er fordi fisket er hele livsnerven til samfunnet på Magerøya. På basis av dette sier R5 at fiskerireguleringene er *“regulatoren for mobiliteten i området”*. Derfor må også føringene være tilpasset slik at det går an å drive næring, samtidig som at det er økonomisk bærekraftig. Hvis ikke risikerer man fraflytting, som historisk sett også skjedde ved mangel på fiskeressurser og dårlig økonomi.

Staten setter også føringer for hvordan kommuner skal prioritere utviklingen sin gjennom nasjonale forventninger og annen lovgivning. Gjennom nasjonale forventninger må kommunen som nevnt bruke ressurser på å arbeide for å møte bærekraftsmålene. Og gjennom territoriale relasjoner til andre land legger de føringer for samarbeid, hvor Cape Fish bl.a. måtte avslutte et

samarbeid med et russisk flyselskap i 2014 fordi Norge iverksatte sanksjoner mot Russland etter annekteringen av Krimhalvøya (Kjernli, 2018). Dette viser hvor direkte nasjonale bestemmelser påvirker de transnasjonale relasjonene i nord, og gjør det vanskelig å handle og samarbeide på tvers av landområdene, selv om de bor veldig nært hverandre.

Også må kommunen ellers følge de lover og regler som gjelder, uansett hvor lite tilpassede de er forholdene i nord. A3 sier, på vegne av kommunen, at *“jeg har jo respekt for alle de lovene, fordi at det er det som gjør at samfunnet skal fungere. Jeg skjønner jo at loven ikke kan ta hensyn til alt og alle hele tiden.”* Likevel kan det diskuteres om aktørene i nord burde være mer klare i sine krav, og uttale bedre hvilke behov de har, som de føler ikke blir ivaretatt.

Dette illustrerer det politiske skillet mellom sentrum og periferi, hvor periferien ofte føler seg oversett og glemt fordi de er i mindretall. Dette sier blant annet R1: *“For oss så opplever vi jo at de [Stortinget] ikke helt klarer å identifisere våre utfordringer her oppe.”* Og alle de siste avsnittene viser at det faktisk finnes polarisering mellom sentrum og periferi, hvor Magerøya som en del av periferien føler seg oversett. Dette strider mot det distriktsmeldingen skriver, at det ikke finnes noen polarisering mellom bygd og by, og at Norge er et samfunn med små forskjeller (Meld. St. 5, 2019-2020). Og det oppleves veldig sterkt av lokalbefolkningen, hvor L1 sier følgende om nordområdepolitikken:

“Det regjeringen gjør nå er det samme som tyskerne gjorde i 1944 [nedbrenningen av Finnmark], men de trenger ikke fyrstikkene.”

5.3.5 Miljø

Miljøet er også viktig å hensynta om man skal få til bærekraftig utvikling, hvor naturen må behandles likeverdig som menneskene som bruker den, ifølge det teoretiske begrepet naturbasert territorialitet. Og for å ivareta miljøet må man få til en god overordnet forvaltning med tilretteleggelse av ferdsel og bruk av naturen, hvor næringsaktørene, kommunen, staten og internasjonale aktører spiller en stor rolle.

Føringene setter premisser

Mobilitet er et hett tema innenfor miljømessig bærekraft, fordi mye mobilitet fører med seg store utslipp med sine store, oljebaserte kjøretøy. Ifølge FNs bærekraftsmål nr. 13 skal alle samfunn og steder jobbe aktivt for å begrense utslipp for å bidra til og bekjempe av klimaendringene (FN, 2021), og er ett av 17 bærekraftsmål nasjonale forventninger sier at alle kommuner skal følge. Dette illustrerer teoriene om hvordan globale impulser påvirker utvikling, og om hvordan den globale stedsfølelsen bidrar til å skape politikk hvor man må finne ut hvordan man skal håndtere disse impulsene.

Politikken rundt det å tenke mer bærekraftig og redusere utslipp påvirker mobilitet i veldig stor grad, og er en del av mobilitetsskiftet. Mobilitetsskiftet er et teoretisk begrep som omhandler et skifte i politikken, hvor formålet er å møte problemene mobiliteten fører med seg. I dette kapitlet ser man at mobilitet har spilt en stor rolle inn i dannelsen av klimaendringene, og det er derfor behov for endring. Men om endringene må skje akkurat på Magerøya, og hvordan de skal skje, er en annen sak.

Kommunens forståelse av bærekraft

Bærekraftsmålene virker vanskelige for kommunen å angripe, dette er fordi det ikke foreligger noen klare føringer for hvordan dette skal jobbes med i perifere områder. Dette uttaler også A1 seg om, som sier *“Bærekraftsmålene er jo mye godt for mer sentrale strøk vil jeg si, og at vi [Nordkapp kommune] må nesten se litt på hva vi kan gjøre en innsats på i forhold til det, og hva vi kan bruke det for.”*. Dette viser at kommunen vet hva de må gjøre uten å vite helt hvordan. Og for dem er ikke utslipp noe av det mest kritiske å jobbe med. Dette er fordi R5 mener selvbergingskulturen deres preger hvordan de lever, ved at de har harmoniske og lite ambisiøse liv som gir mindre fotavtrykk enn sentrale steder. A1 er også enig i at miljømessig bærekraft ikke er kritisk, og at de heller må rette blikket mot sosial bærekraft, som har blitt indirekte omtalt i kapitlene om identitet, mangfold og fellesskap.

Turistenes påvirkning på miljøet

Det flere har gjort seg refleksjoner rundt, er hvordan mengdene med turister har påvirkning på miljøet og naturen rundt seg. Manglende tilrettelegging har gjort at det blir trafikkork på de ulike stedene, og at det ikke er steder å kaste søppel eller gå på do (L2). I tillegg har manglende tilrettelegging har også ført med seg ødeleggelser i naturen, spesielt ut til populære turmål. Det er fordi det ikke er tilrettelagte stier, så folk går bare hvor de vil. Og dette er problematisk, da naturen har vanskelig for å reparere seg (A3). Så kommunen og turistnæringen har en lang vei å gå med tanke på tilrettelegging, spesielt i områder med mye trykk av turister. Siden det er

et stort ønske i kommunen om å spre turistene mer rundt på øya istedenfor å sluse de mellom Honningsvåg og Nordkapp (R2), kreves det også at de tilrettelegger for økt pågang på forhånd, istedenfor at turistene kommer og bidrar til et stort trykk på øyas sårbare natur.

Klimaets påvirkning på mobiliteten

Mobiliteten på øya i seg selv har som nevnt ikke så veldig stor påvirkning på klimaendringene i form av utslipp, spesielt ikke knyttet til mobiliteten innad i stedene, som er ganske lav på grunn av den kompakte strukturen. Dette følger av teorien om at lav mobilitet gir mindre utslipp og mer bærekraftige samfunn.

Klimaet og klimaendringene har derimot en mer direkte innvirkning på mobiliteten, noe som er et eksempel på at naturen faktisk har makt over mennesket. Dette kommer av teorien om TAR-rammeverket, hvor Matthews (2019) utvider tolkningen av autoriteter, og sier at makten naturen har burde anses likeverdig som makten til mennesker (Matthews, 2019).

Klimaet om vinteren gjør som nevnt at

mobiliteten blir ganske utfordrende på grunn av mye snøvær og vind, noe som gjør at folk blir hjemme. Lokalbefolkningen er også godt forberedte på dette, med ekstra fryserer med mat og ekstra plass til værfaste mennesker om de blir isolerte over lenger tid (L3). Her ses brøyting på som en av de beste løsningene for å bedre mobilitetsforholdene.

Mobiliteten på våren blir også stadig mer utfordrende fordi det er økende mengder med regn, noe som gir en økt risiko for erosjon og skred (A1). Og det er spesielt risikabelt på Magerøya fordi den er relativt ung geologisk sett, og har veldig mye løsmasser som ikke er veldig motstandsdyktig mot store vannmengder (A1). Dette med skred om våren er også noe som bekymrer lokalbefolkningen, hvor L4 uttrykker en bekymring for egen sikkerhet ved ferden fra Nordvågen til Honningsvåg, siden vegen ligger i et veldig bratt terreng. Derfor har kommunen skredsikring langt opp på lista over tiltak som må gjøres for å øke sikkerheten til befolkningen (Nordkapp kommune, 2014).

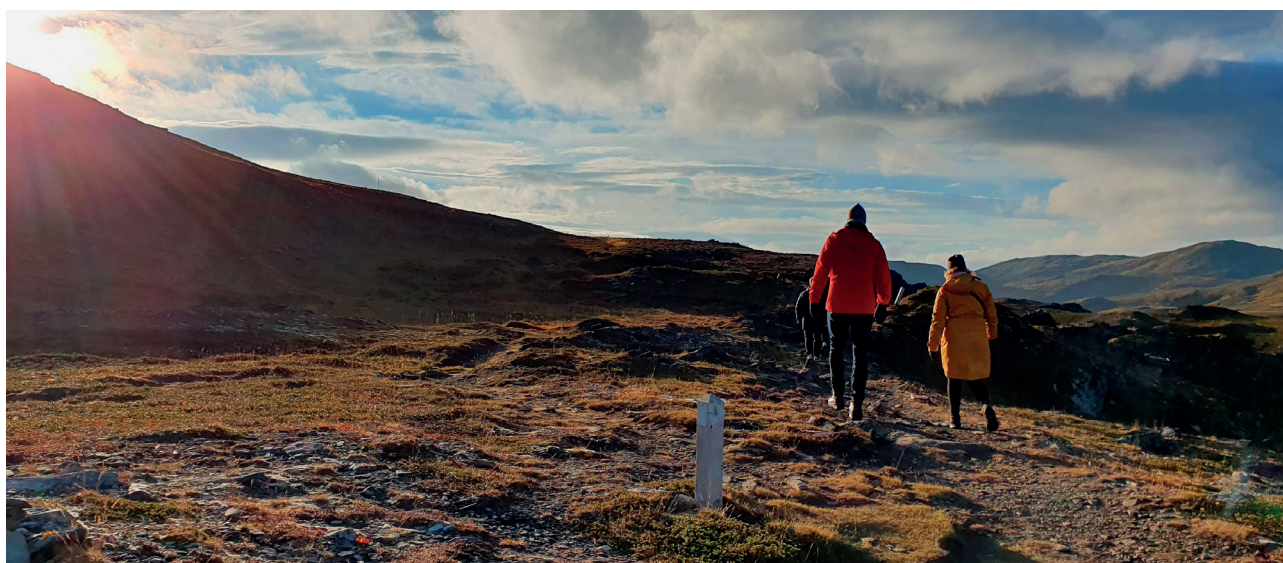


Fig 26: Det er ikke noen klar tilrettelegging av turstiene rundt på øya, så stiene trækkes opp av turgåere og gjør store inngrep i naturen. Her er et bilde av stien på vei ut til Kirkeporten ved Skarsvåg som tydelig er tråkket opp overalt.

5.3.6 Aktørenes påvirkning

Analysen viser at det er mange aktører og relasjoner på tvers som påvirker situasjonen på Magerøya. Det er også mange muligheter og utfordringer som ligger innen hver av de fem temaene i bærekraftsberegneren, noe som viser at alle aktørene på Magerøya har mye å jobbe med i tiden framover. I tillegg bør overordnede aktører også åpne øynene sine litt mer for mangfoldet som faktisk finnes på Magerøya.

Jeg vil påstå at det foreligger en form for stedsblindhet, både innad i Magerøya, men også i relasjonen mellom perifere områder og sentrale områder, hvor man ikke klarer å se hverandre helt klart. Dette er noe som resulterer i en forvaltning og utvikling som ikke passer overens med alles behov og ønsker. Som A3 så godt sier, så går det ikke an å lage lover og føringer som passer til alle. Men likevel er det viktig å hensynta alle så mye som mulig, og prøve å forstå hvilke forhold som finnes oppe i nord. De oppe i nord må samtidig prøve å forstå alle de ulike kulturene og identitetene som finnes, altså resultatet av det teoretiske begrepet sammenkasthet.

Løsningen på stedsblindhet mener jeg er stedsoppmerksomhet, hvor man som nevnt i forrige avsnitt må være oppmerksomme på hvilke relasjoner og dynamikker som preger stedet, og prøve å ivareta dette i dannelsen av føringer, planer og strategier (Nyhus et al., 2018).

Analysen har også vist hvem som påvirker stedsutviklingen, og hvordan de ulike aktørene vektlegger mobilitet og bærekraft, og belyser dermed forskningsspørsmålet for dette kapitlet. For å få en bedre oversikt over de ulike maktforholdene har jeg laget en figur som oppsummerer hvordan de ulike aktørene påvirker hverandre. Det er de overordnede aktørene som setter rammene for hva kommunen og næringslivet har rett og mulighet til å gjøre. Kommunen sitter med mest makt lokalt, men er som nevnt avhengig av næringslivet for å ha nok kapital til å gjennomføre ulike tiltak. Dermed har næringslivet også stor påvirkning. Lokalbefolkningen på sin side kan stemme fram politikere og delta på medvirkningsprosesser i regi av administrasjonen for å få sine stemmer hørt, og er med i maktfiguren, men helt nederst.

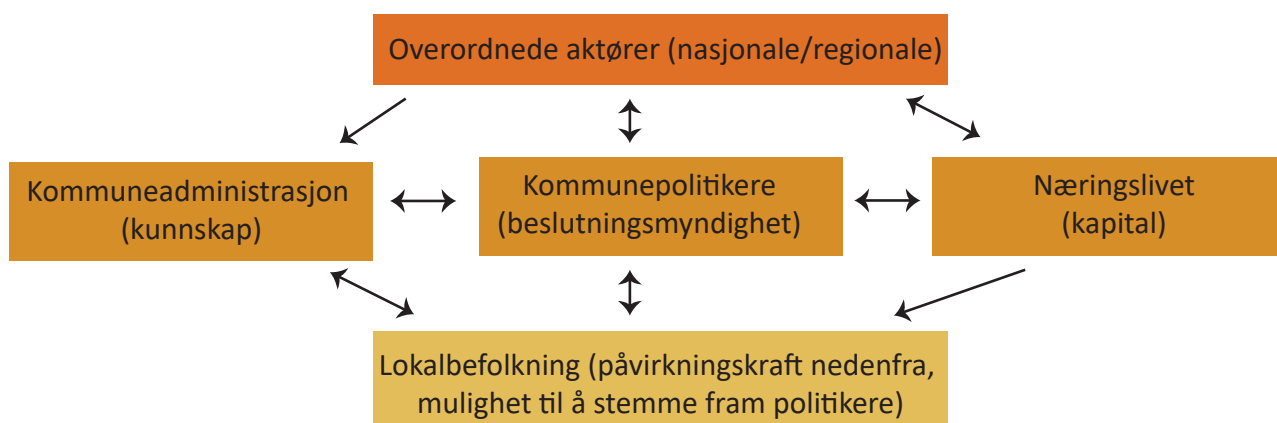


Fig 27: Maktstrukturen som har innflytelse på stedsutviklingen på Magerøya. Pilene representerer hvilken vei påvirkningen mellom aktørene går, og viser at de fleste aktørene har mulighet til å påvirke hverandre. De globale aktørene er ikke med fordi nasjonale aktører selv bestemmer om de vil ta del av eventuelle globale føringer.

6. FRAMTID

MULIGHETER OG UTFORDRINGER

“Mobility is a way of finding meaning and ways to places and belonging”. (Bærenholdt og Granås, 2008, s. 6)

Dette kapitlet er koblet sammen med forskningsspørsmål 3: **Hva slags forutsetninger setter mobilitet for framtidig stedsutvikling på Magerøya?**

For å belyse forskningsspørsmålet har jeg basert meg på intervjuer og observasjoner fra den sosiokulturelle stedsanalysen som retter seg mot stedsbildene folk har, og øker

forståelsen for hvordan de ser for seg framtiden. I tillegg diskuterer jeg funnene fra fortids- og nåtidskapitlet, og hva som må gjøres med mobiliteten og andre sosiale sammenhenger for å få en mer bærekraftig stedsutvikling for framtiden. Gjennom dette har jeg identifisert flere muligheter og utfordringer som påvirker mobilitet og stedsutvikling på Magerøya, disse presenteres kategorisk gjennom kapitlet.

6.1 Lokale forutsetninger

6.1.1 Befolkningsutvikling

En utfordring som er presentert i kommunens samfunnsdel er befolkningsnedgangen i kommunen, samt en økt andel av eldre. Dette er noe som i stor grad påvirker hvordan kommunen kan og burde utvikle seg i tiden fremover.

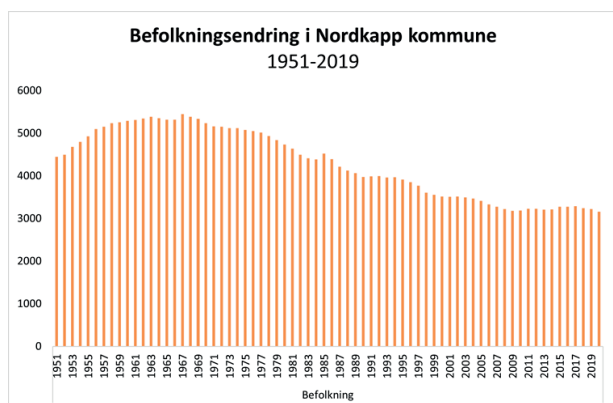


Fig. 28: Befolkningen i kommunen har hatt en jevn nedgang siden 60-tallet, og de lokale ser ikke lyst på at dette tallet skal øke i nærmeste framtid.

Figur 28 viser at befolkningen lenge har hatt en jevn nedgang, noe som har hatt en direkte effekt på samfunnsutviklingen. For med en stadig eldre befolkning, og færre unge, blir det vanskeligere å lage attraktive og framtidsrettede samfunn. En nedgang av unge og økning av eldre gir et annet transportbehov, da de eldre ofte har de ikke mulighet til å kjøre bil selv. Kommunen påpeker også at infrastrukturen må oppgraderes og tilpasses utfordringen med en aldrende befolkning (Nordkapp kommune, 2014). Men disse tiltakene i seg selv bidrar ikke til å øke attraktiviteten for de unge, og man trenger at unge slår seg ned for at steder skal fortsette å eksistere. L4 mener at en av årsakene til at de unge flytter vekk er at skolen snakker ned de store yrkene i landsdelen, som fiskeryrket, og påvirker barna til å ta høyere utdanning og dermed flytter vekk. Dette er noe informanten

anser som negativt med skoleverket, og påpeker at “man kan ikke overleve med kun høyt utdannede” (L4). Derfor synes informanten at det er veldig bra at det kommer innvandrere som tar jobbene de unge ikke vil ha, og at det har blitt mer populært for unge å bli fiskere igjen.

For å sikre en befolkningsvekst er det viktig å flytte fokuset fra å holde igjen mennesker over på å heller gjøre seg attraktive for alle som ønsker å bosette seg der. Som A3 så godt sier: “Så i forhold til mobilitet, så må vi tørre å tenke litt større tanker, velsigne ungdommene som ønsker å reise ut og ta seg utdanning og oppleve nye ting, og heller legge til rette for å bli mer attraktive for de som ønsker å komme hit.” Dette er også i tråd med det L4 snakker om, at det er positivt med innvandrere og unge mennesker som ønsker å ta jobbene som finnes på øya.

For å trekke til seg nye mennesker og utflyttet ungdom mener jeg det er viktig å tenke på mobilitet og tilgjengelighet i stedsutviklingen for å skape attraktive, bærekraftige og konkurransedyktige steder. For jo enklere det er å komme seg til et sted og rundt på stedet, jo flere ønsker å slå seg ned der. Dette påpeker også regjeringen, da de skriver at god utvikling i distriktene forutsetter god samferdsel som knytter by og land sammen (Meld. St. 5, 2019-2020). Et eksempel på hvor viktig mobilitet er for små samfunn ser man i Træna, som er avhengig av fergetransport. De har slitt mye med fergetilbudene gjennom årene, og nå har de fått så dårlig hurtigbåttilbud at det ikke er mulig å pendle til fastlandet på jobb. Her sier ordføreren: “At nedgangen i folketallet i Træna

kommune har en sammenheng med rutetilbudet er det ingen tvil om.” (Fallmyr & Budalen, 2020) Like ille er det ikke på Magerøya, men det viser hvor viktig mobilitet er for steders overlevelse, hvor man er avhengige av å ha muligheten til å komme seg på skole og jobb. Her er fraflyttinga i Skarsvåg et godt eksempel, da ingen barnefamilier ønsker å bosette seg der fordi de er usikre på det går an å pendle til Honningsvåg om vinteren (L3).

6.1.2 Geografisk lokasjon

Magerøya har på grunn av sin geografiske lokasjon et fortrinn når det kommer til utvikling, dette påpeker også kommunen i sin samfunnsplan. Lokasjonen er den nordligste i hele Europa, noe som gjør at det kommer tilreisende helt uten oppfordring. Øya ligger også veldig nært store naturressurser som hydrogen og fisk, noe som gir gode forutsetninger for næringslivet. Derfor er ikke spørsmålet hva slags utviklingspotensiale som finnes på øya, men hvordan de kan benytte seg av det.

På grunn av koronapandemien øker også attraktiviteten til mindre, perifere steder. Derfor tror R1 at *“framtiden vil føre til at man får større etterspørsel etter områder hvor befolkningstettheten er lav.”* Dette er fordi koronapandemien har vist verdien i det å ha avstand til andre, og fordelene med nær tilgang på friluftsområder. Pandemien har også vist alle mulighetene som finnes for å jobbe eksternt, hvor man enkelt kan jobbe hjemmefra og delta på møter digitalt istedenfor å være på arbeidsplassen. Dette kan gi mange nye muligheter til perifere områder, hvor man kan

ha den jobben man vil og samtidig bosette seg hvor man vil. Det gir en veldig fleksibel form for mobilitet, som omtales som «valgfrie steder» av Hovgaard og Kristiansen (2008), hvor man selv kan velge boplass og arbeidsplass uavhengig av hverandre. Dette er også et godt eksempel på mobilitetsskiftet, omtalt i teorien, hvor man reiser fordi man har lyst, ikke kun fordi man må.

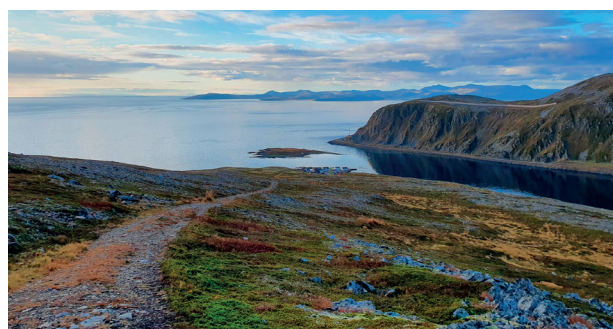


Fig. 29: Magerøya har et veldig tilgjengelig friluftsliv. Her kan man så vidt skimte Nordvågen nede ved havet.

Koronapandemien kan derfor resultere i at Magerøya sammen med mange andre perifere steder blir langt mer attraktive for bosetting enn før. I sammenheng med dette tror R4 at kontorfellesskap med folk fra forskjellige bedrifter vil bli vanlig etter pandemien, noe som også øker motivasjonen for å flytte. Men R1 påpeker at om folk skal ønske å flytte til Magerøya må de kunne tilby samme tilbud som Oslo. Og der ligger ikke kommunen så dårlig an, med deres rike kulturliv, gode fasiliteter for idrett og mange utesteder, i tillegg til de perifere fordelene med nærhet til naturen. Det som mangler er et forutsigbart og godt gjennomført mobilitetssystem, og ifølge A3, tilgang på bolig.

6.1.3 Befolkningens syn på framtiden

Det er ulikt syn på framtiden basert på hvor informantene mine bor. I fiskeværene er det veldig blandet, hvor Skarsvåg tenker at det om 10-15 år nesten ikke vil det ikke være fastboende igjen på stedet, mens Kamøyvær og Nordvågen har troa på at folk vil flytte dit så lenge det er muligheter til det. Gjesvær er også mer optimistiske på framtiden, men de har også flere utfordringer knyttet til mobilitet som må løses dersom folk skal ønske å bosette seg der.

Om mobilitetsforholdene om vinteren ikke bedrer seg, er det fullt mulig at Skarsvåg og Gjesvær ender opp med å ikke ha noen fastboende lenger, men at det kun er mennesker med fritidsboliger, fjellsamene som bor der om sommeren, og turister, som holder stedet oppe. Det at steder dør ut er ikke uvanlig for kommunen historisk sett, noe figur 10 i fortidskapittelet godt illustrerer, hvor mange steder forsvant på grunn av endrede forutsetninger for mobilitet. Basert på denne analysen er det viktig med trygge og stabile kommunikasjoner ut til steder for at de skal klare å overleve, så om kommunen klarer å legge til rette for dette hos fiskeværene vil kanskje flere også ønske å bosette seg der.

6.2 Næringsaktørenes påvirkning

Gjennom både fortids- og nåtidskapittelet er det tydelig at næringsaktørene har stor påvirkning på stedsutviklingen og mobiliteten i kommunen. Spørsmålet er hvordan næringslivet vil påvirke stedsutviklingen på Magerøya framover.

6.2.1 Fiskerieringen

Fiskerieringen har alltid vært livsnerven til Magerøya, og informantene mine mener at samfunnet i framtiden også vil være avhengige av fiskerieringen. A3 påpeker at de faktisk er den største fiskerikommunen i Troms og Finnmark når det gjelder antall fiskere og fiskebåter. Men det skjer store endringer i fiskeindustrien, og føringer fra sentralt hold påvirker også hvordan fiskerieringen vil se ut i framtiden. På grunn av en hurtig utvikling og forbedring av fiskefartøylene, og den sentraliserende fiskepolitikken, tror R3 at man om bare 5-10 år vil se en annen struktur på fiskebrukene kontra slik det er i dag. Da vil fiskebrukene være større, og oftere bli styrt av aktører utenfra, slik som Lerøy og Insula gradvis har begynt med. De små bedriftene blir presset ut av markedet, både på grunn av økonomiske ressurser, og begrenset tilgjengelighet på grunn av større fartøy som ikke får plass i havnene. R3 betrakter dette på en side som noe positivt, da dette er personer med stor kompetanse som klarer å drive utvikling. Men det kan også være negativt i nedgangstider, da eksterne aktører har lettere for å trekke seg ut enn lokale. Dette viser også A1 til, og sier at de lokale har vært flinke til å omstille seg i tunge tider, og klart å holde det gående. Og med det historiske preget av nedgang og oppgang på Magerøya virker det også veldig viktig å ha stabile næringsaktører som klarer å holde det gående i framtiden.

Derfor er det en risiko knyttet til at staten gjør det lønnsomt å drive stort. Risikoen knytter seg til at om de lokale og stabile aktørene blir presset ut, kan samfunnet oppleve at de store aktørene trekker seg ut i krisetider, noe som kan skade næringslivet veldig. Så for at fisket skal fortsette å være en stabil næring på Magerøya, må de politiske føringene tilrettelegge for det.

6.2.2 Turistnæringen

Turistnæringen er den nest største næringen i kommunen, og sørger for mye aktivitet og mange arbeidsplasser hos befolkningen. Det er også denne næringen som har blitt mest diskutert i planer, og som skaper mange utfordringer knyttet til mobiliteten på øya.

Masterplanen som ble utarbeidet i forbindelse med turistutvikling fremmet en rekke ønsker og utfordringer for utvikling, hvor de mest relevante ønskene er:

2. Etablere systemer og vilje til å jobbe kontinuerlig med bærekraft
4. Etablere hele Magerøya som et helhetlig og godt fungerende reisemål

Og utfordringene:

- Det er endring fra buss/bil til skip
- Magerøyas [natur]ressurser utnyttes ikke
- Det er dårlige transportløsninger til og på reisemålet
- Det er dårlig tilrettelegging og til dels lite trivelig bymiljø i Honningsvåg

(Barstad & Pedersen, 2014)

Alle disse utfordringene og ønskene kan jobbes med i et mobilitetsperspektiv, som

sørger for bedre stedsutvikling. Dersom man klarer å utarbeide gode mål og strategier for mobilitetssystemer som fremmer bærekraftig stedsutvikling, vil også viljen til å jobbe med bærekraft bedres, siden det blir enklere. Men gode mobilitetssystemer på tvers av øya vil det også bedre helhetsperspektivet på øya, ved å tilrettelegge for god tilgjengelighet til alle fiskeværene, samt alle attraksjonene knyttet til disse. Tilrettelegging av turstier, sykkelveger, gangstier og annet vil også øke funksjonaliteten til Magerøya som reisemål, men også som bosted. Dette er direkte knyttet opp mot utfordringene som presenteres, med dårlige transportløsninger og dårlig tilrettelegging av bymiljøet i Honningsvåg.

Det at turistene skaper ringvirkninger overalt (R2) syns nemlig godt på mobilitetsstrukturene i kommunen, hvor det blir trafikale problemer innad i både Honningsvåg og Kamøyvær, og hvor naturen trækkes ned til de mest kjente turistattraksjonene. Og når turistsektoren ønsker å tilrettelegge for at turister skal begynne å bruke hele øya, vil det naturligvis oppstå enda flere utfordringer knyttet til tilgjengelighet, trafikkproblemer og slitasje på naturen. Derfor må forvaltningen ta hensyn til hvilke utfordringer som kan oppstå, og prøve å møte de i forkant.

En utfordring knyttet til tilrettelegging av mobilitetsstrukturer er at de anses som fellesgoder, det er jo ingen som vil betale for å benytte seg av en tursti eller sykkelveg. Dette problematiseres i Nordkapputredningen fra 2018, hvor de kritiserer at kommunen med sitt lave befolkningstall på litt over 3000 har fått

ansvaret for en attraksjon som trekker til seg nesten 100 ganger så mange turister. Dette er vanskelig siden de har en begrenset økonomi, og utredningen fremmer et ønske om en mer overordnet forvaltning av attraksjonen siden den er av nasjonal interesse (Jervan, 2018). Men jeg har fått inntrykk av at kommunen har bedre økonomiske forutsetninger i dag enn de har hatt før, noe som gir større handlingsrom og flere muligheter.

Cruiseturismen er per dags dato den viktigste inntektskilden og turistgeneratoren i kommunen, men dette problematiseres fordi dette er turister som legger igjen mindre penger og ofte kun reiser tur/retur Honningsvåg-Nordkappplatået (R4). Turistnæringen selv har også sett dette, og fremmer et ønske om at de skal få mer opplevelsesturisme og individuelle turister som legger igjen mer penger, besøker flere steder og er der over flere dager. Men dette krever mye mer arbeid fra både kommunens og turistnæringens side, hvor de må begynne å jobbe for å tiltrekke turistene de ønsker, og samtidig må kommunen og turistnæringen tilrettelegge for at det kan komme en økt mengde med turister som benytter seg av større deler av øya. Her spiller mobilitet en viktig rolle.

Pandemien har ført noe godt med seg også for turistsektoren, da flere nordmenn og individuelle turister har åpnet øynene for alt Norge har å tilby. Dette gir gode muligheter for Magerøya, da de har et stort marked å rette seg mot, også sommeren 2021. Og klarer man å bygge opp Nordkappferie som en trend i norgesturismen, så vil flere også ha et ønske om å gjøre dette i framtiden.

6.2.3 Samarbeid og synergieffekter

Et uutnyttet potensial som blir påpekt av flere er hvordan turistnæringen og fiskeføringen har lite samarbeid på tvers. R3 mener at man kunne fått til mye ved å se næringene i sammenheng, og prøve å utnytte *“de der synergieffektene av de to næringene her oppe.”*. Det eneste eksempelet jeg har oppfattet på Magerøya som benytter seg av denne synergieffekten er vannkulturhuset som planlegges i Storbukt, som kombinerer reiselivet med fiskehistorien (Elde, 2020a).

Som påpekt i nåtidanalysen, har det ikke vært like enkelt å få til samarbeid i nordkappsamfunnet. Mange i næringslivet har en utfordring med at de ikke klarer å se utover seg selv, og hvilke muligheter som finnes. Dette reflekterer R4 over, og sier: *“Men altså, det å få til samarbeid er jo nøkkelen for suksess. Det er så enkelt, men så vanskelig samtidig.”*. Og med den historien og situasjonen som ligger bak relasjonene i nordkappsamfunnet, så er det enklere for mange å gi opp etter litt motstand (R4). Her mener flere informanter at de trenger noen aktører, gjerne utenfra, *“som i framtida kan være litt innovative”* (R3). Informanten mener at disse aktørene må spille på lag med politikerne og administrasjonen, og ha en nær tilknytning til næringsaktørene og befolkningen slik at man har mange i ryggen når man kommer med forslag til utvikling. Denne betraktningen er i tråd med bærekraftsberegneren, som viser at dialog er nødvendig for å ha suksess med bærekraftig stedsutvikling, hvor man gjennom dialog får en felles forståelse for hva slags tiltak som trengs for å skape stedsutvikling og innovasjon (Norsk Eiendom, 2019)

6.3 Klima og stedsstruktur

Magerøya har en helt annen forutsetning for utvikling enn mange andre steder, på grunn av et hardt klima med øyas posisjon i Barentshavet, og måten stedene er bygget opp på, med havet på ene siden, og et kupert fjellandskap på andre siden, noe som skaper stedlige begrensninger. Dette påvirker også hvordan man utøver mobilitet i dag, og hvordan man kan tilrettelegge for det i framtiden. Her burde man utøve en mer naturbasert territorialitet, hvor man gjennom forvaltning og kontroll av territorier vektlegger naturen like mye som mennesket.

6.3.1 Klima

Som nevnt flere ganger gjennom oppgaven, så har klimaet en stor innvirkning på mobiliteten på øya, spesielt om vinteren og våren. Her foreslås det helt konkrete tiltak, hvor man om vinteren trenger bedre brøyting, og mer rassikring på våren for å minske risikoen for skred. Dette er noe som er påpekt av informanter, og noe kommunen selv har observert, da det står i kommunens planstrategi for 2019-2035 at utfordringer knyttet til vær og klima bør stå helt sentralt inn i framtidig utvikling (Planstrategi, 2019).

Koronapandemien har også gjort terskelen lavere for å jobbe hjemmefra, noe som er gull verdt på vinterdager med utfordrende vær. Da går det ikke lenger negativt utover befolkningen at de ikke kommer seg fram, fordi de bare kan bli trygt hjemme bak husets fire vegger. Dette understreker R4, som sier at *“nye arbeidsverktøy [f.eks. teams] vil ta bort en del av de utfordringene vi har.”*. Teknologien gir også bedre muligheter til å ferdes ute i

dårlig vær. Et eksempel på dette presenterer A2, som sier at når det snør sidelengs og man ikke kan lese skilt, så kan teknologien hjelpe til om man får programmert alle skilt inn i bilen. Informanten er også positiv når det kommer til førerløs teknologi: *“Så kanskje kan en førerløs bil med sensorer klare å fange opp enda mer av den viktige informasjonen enn det et menneske klarer, når det er vær og vind”* (A2). Dette vil si at man med ny teknologi kanskje beveger seg tryggere utendørs med kjøretøy enn uten, spesielt når det er dårlig vær.

6.3.2 Stedlig struktur

Måten stedene på Magerøya er utformet på gjør det vanskelig å bygge innad i stedene. R3 mener at hvis man skal få til utvikling, må man ekspandere. Men dette er ikke politikerne så positive til, ifølge R3. Forslaget til vannkulturhuset i Storbukt har fått en del motbør på grunn av plasseringen, siden Storbukt ligger 900 meter unna sentrum. Det er også vanskelig å ekspandere på grunn av de mange hensynssonene rundt Honningsvåg og Nordvågen i kommuneplankartet.

Det er også veldig særegen natur på Magerøya, som ligger tett inntil de bebodde områdene. Dette er noe som kunne bli utnyttet i mye større grad, og både R3 og A3 foreslår at man kunne etablert flere turstier som leder ut til fine områder. Dette ville bidratt til å spre turistene utover, og til å få flere lokale til å komme seg ut. Tilrettelegging er et nøkkelord her, siden de store mengdene med mennesker kan gjøre uopprettelige skader på naturen. *“Kanskje det er sånn man er nødt til å gjøre det [tilrettelegge] for at det skal bli*

noe varig og for at det skal bli bærekraftig. Ikke bare at alle skal til Nordkapp.” (R3). Og ved å tilrettelegge så burde man ta like mye hensyn til menneskene og til naturen de skal oppholde seg i, ifølge den teorien om naturbasert territorialitet.

Nordkapputredningen deler informantenes syn om å spre turismen rundt om i hele kommunen (Jerven, 2018), men det er noe som skaper flere strukturelle utfordringer. Skal turistene fordeles utover kreves det bedre tilrettelegging, og at kommunen er føre var. I tillegg til den sårbare naturen, må de også ta vare på særegenheten til fiskeværene. A3 foreslår at man må gjennomføre tiltak tilknyttet søppelhåndtering, turstier, offentlige toaletter og trafikkavvikling, noe som må gjennomføres på forhånd. Kamøyvær opplever flere av disse utfordringene, og har fått i gang planer for å få bedre trafikkavvikling, noe som egentlig er for sent.

Den stedlige strukturen til Magerøya gir stort potensiale for bærekraftig stedsutvikling knyttet til lav mobilitet. Honningsvåg har, som en kompakt by med et areal på 1 km², gode muligheter for at befolkningen kan velge vekk bilen og heller gå eller sykle. Men da kreves det at det legges bedre til rette for det, med gode gange- og sykkeløsninger. Her har kommunen potensiale for å gjøre mobiliteten innad i byen enda lavere, og dermed enda mer bærekraftig. Det sparer miljøet for utslipp og det bidrar til å øke aktiviteten hos lokalbefolkningen, noe som er et av målene i kommunens samfunnsplan (Nordkapp kommune, 2014). I tillegg bidrar det til å spare samfunnet for økonomiske ressurser tilknyttet bl.a. vedlikehold av bilveger.

6.4 Teknologisk utvikling

Det er vanskelig å komme utenom teknologien når man ser mot framtiden. Det skjer mange teknologiske nyvinninger i transportsektoren. Flere av disse nyvinningene er forsøk på å begrense utslipp, og få til mer tilpasset transport som reflekterer steders behov. Derfor er det interessant å se på hva som kunne hjulpet mobiliteten på Magerøya framover, hvor man i tilknytning til mobilitetsskiftet ser på relasjonen mellom mobilitetssystemene og stedlige forhold.

6.4.1 Landbasert transport

Som presentert tidligere, er det bil som er hovedfremkomstmiddelet i Finnmark. Dette vil også være det mest foretrukne fremkomstmiddelet i framtiden, da det er mye bedre tilpasset regionen med store avstander og få mennesker. Men det er mange muligheter i framtiden som gir mer bærekraftig biltransport, hvor elektriske biler allerede har begynt å gjøre sitt inntog. De har blant annet fått en ladestasjon for elbil i Honningsvåg. Og får man til en mer bærekraftig biltransport, vil også behovet for kollektivtransport gå ned, spesielt om biltransporten blir førerløs. Dette baserer jeg på A2s utsagn, som jeg stiller meg bak: *“Den bærekraftige og miljøvennlige framtida kan likeså godt være førerløse biler på hydrogen eller på elektrisitet. Så, hvis jeg skal tippe noe i forhold til Finnmark, så tipper jeg heller at det er framtida enn at alle sitter på kollektivtransport.”*. Men før bruk av elbil blir en realitet på Magerøya, må batteriteknologien gjøres noe med. Med de store avstandene og den kalde vinteren er det trygt og forutsigbart nok med elbil dersom man må vente på en kolonne før man kommer seg videre (R4). For å få

muligheten til å bli fossilfrie i Finnmark kreves det derfor en utvikling av teknologien som gjør elektriske biler mye mer effektive.

I påvente av en bedret batteriteknologi og førerløsteknologien finnes det også andre tiltak som går an å gjennomføre, spesielt når det kommer til kollektivtransport. For slik det er i dag, er det vanskelig å drive kollektivtransport i Finnmark på grunn av lavt befolkningstall, og lite fleksible reisetider som gjør at få som benytter seg av tilbudet. Likevel er det flere samfunnsgrupper, spesielt unge, eldre og uføre mennesker, som er avhengige av at andre frakter dem. Her fremmer blant annet distriktsmeldingen et forslag på alternative løsninger for kollektivtilbudet, hvor HentMeg av Kolombus AS (kollektivselskapet i Rogaland) blir presentert som et eksempel. Der bruker man nemlig minibusser som henter befolkningen utenfor døra på bestilling, noe som er mer brukertilpasset, og sørger for mindre tomkjøring og mindre kostnader (Meld. St. 5, 2019-2020). Dette er en idé som også kunne ha passet veldig godt i Finnmark. Den eneste utfordringen er for øvrig mangel på sjåfører (A2), men hvis man har små nok busser, eller biler, så er det også mulig for lokalbefolkningen å stille opp. Et eksempel på dette finnes i min hjembygd, hvor de har noe som heter «bygdebilen». Dette innebærer at frivillighetssentralen stiller opp med gratis skyss til pensjonister, barn og unge, eller andre personer med spesielle behov (Mitt Numedal, u.å.). Så det finnes mange muligheter for å få til en mer brukertilpasset transport som også er mer bærekraftig, da det koster mindre, sparer utslipp og er mer tilgjengelig for befolkningen.

6.4.2 Vannbasert transport

Cruisebåter er et av de store transportmidlene som går til Magerøya om sommeren, og er noe flere informanter har kritisert. For cruisetransport er klimaverstinger, hvor cruiseskip totalt i Norge slipper ut mer NOx-utslipp enn biler (Martiniussen, 2019). Dette har gjort at det allerede i 2019 ble satt miljøkrav til cruiseskip i verdensarvfjordene på Vestlandet (Klima- og miljødepartementet, 2019). Så miljøkrav i forbindelse med cruisetrafikken er noe Magerøya burde forberede seg på, noe R1 også er inne på: *“Det er så viktig å utvikle, også innenfor cruiseturismen, fremtidsløsninger som er klimavennlige”*.

Turistnæringen mener at de er helt avhengige av cruiseturismen for å få nok inntekter, et syn mange i lokalbefolkningen deler. R4 kritiserer denne tankegangen, og sier at turistnæringen har valgt *“minste motstands vei”*, siden flytende turisme gjør at det er enkelt å få mange turister på besøk samtidig. R3 sier også at cruiseturismen ikke er like viktig som lokalsamfunnet tenker, og sier at: *“Det er viktig for havna, men det er ikke viktig for næringslivet, og det er ikke viktig for Honningsvåg, for de sluses rett opp til Nordkapp også rett tilbake.”* (R3). Og med målet turistnæringen har om å få flere opplevelsesturister og individuelle turister, så vil også «behovet» for cruiseturister gå ned.

Informantene har kommet med flere ideer til alternative vannbaserte transportmidler. Hurtigbåter har blant annet kommet opp som et forslag, men det er ifølge R1 dyrt med tanke på logistikkostnader, og at det da er bedre å satse på veg. R3 nevner at elektrifiserte

båter er framtiden, både når det kommer til cruisetransporten og hurtigruta, som ankommer Honningsvåg regelmessig. Og klarer de å få til mer bærekraftige transportmidler til vanns vil dette også være veldig gunstig for naturmiljøet, da vanntransport fører til langt mindre inngrep i naturen enn veier og jernbaner gjør. Vannbasert transport er også en viktig del av historien til Magerøya, så å beholde det for framtiden er viktig for å beholde den delen av befolkningens identitet.

6.4.3 Luftbåren transport

Den regionale flytransporten blir sett på som en viktig del av mobiliteten, og overlevelsen, av perifere samfunn (Meld. St. 5, 2019-2020; R4). Men flytransport har lenge blitt sett på som en stor forurensner, og at det ikke er et bærekraftig transportmiddel. Men for distriktene vil jeg argumentere for at det faktisk er bærekraftig, spesielt når man tenker på det sosiale aspektet, med tryggheten flytransport gir, hovedsakelig innen helsesektoren. R4 har også argumentert godt for hvorfor flytransport er bærekraftig: *“Jeg er sikker på at luftfart er en del av løsninga for framtidens bærekraftige utvikling. [...] Også er det jo det at å flytte mange folk over lange avstander vil være mer miljøvennlig på fly enn på en type buss eller tog eller hva det måtte være.”*. Begrunnelsen for denne uttalelsen er at fly krever langt mindre kostnader og utslipp enn å bygge veier og jernbaner, og det skader naturmiljøet langt mindre. Også jobbes det iherdig med å gjøre flytransporten mer bærekraftige gjennom elektrifisering, som gjør at utslippene også blir lavere i framtiden (R4). Med elektrifiserte fly vil man heller ikke trenge

like lange rullebaner, noe som vil gjøre frakt av fisk enklere fra Honningsvåg flyplass (R3). Men foreløpig er dette umulig, og R4 sier at det må skje mye med batteriteknologien før man ser at elektriske fly blir hverdagskost. Grunnen er at batteriene ikke tåler kulde så godt, og fordi det veier mye mer enn en full tank med drivstoff.

Argumentene for bærekraften til fly er veldig gyldige, spesielt hvis man sammenlikner med hvor mye utslipp og skader på naturmiljøet en jernbane i Nord-Norge vil føre med seg, som et eksempel. Anders Bartnes, redaktør i Energi og Klima underbygger dette, og sier:

“Vi må bruke hydrogen eller elektrisitet i veitransporten. Vi må få skipstrafikk og fly over på annet enn fossil energi. Da blir spørsmålet, er denne infrastrukturen [Nord-Norgebanen] egentlig utgått på dato når da banen eventuelt står ferdig.” (Eidsvold et al., 2021).

Gjennom dette understreker Bartnes mye av det informantene mine også har påpekt, med at teknologisk utvikling, med hydrogen og elektrisitet er framtida. Og om dette skal bli en del av en bærekraftig utvikling for framtiden, må man ikke glemme hva befolkningen og samfunnet som en helhet ønsker, og hvordan det står i forhold til naturen. Den teknologiske utviklingen vil mest sannsynlig ta bedre vare på naturmiljøet enn i dag, noe som passer godt overens med Matthews (2019) sin utvidete forståelse av rettigheter i TAR-rammeverket, hvor han påpeker at rettighetene til naturen er like mye verdt som rettighetene til menneskene. Derfor vil mindre inngripende transport imøtekomme dette teoretiske synet.

7. DISKUSJON

“Hvis norske kommuner snur seg litt rundt og lager seg strategier for å beholde og videreutvikle gode samfunn, tross dystre befolkningstall, kan det også virke attraktivt på folk som kanskje ønsker seg tilbake.”

(Ulla Higdem i Ringlund, 2021)

Mens analysen tok for seg hvert sitt forskningsspørsmål, er formålet i diskusjonen å se alle forskningsspørsmålene sammen i sin helhet, og forsøke å besvare hovedproblemstillingen: **Hva er rollen til mobilitet i perifere områder, og hvordan kan mobilitet fremme bærekraftig utvikling?**

7.1 Rollen til mobilitet på Magerøya

7.1.1 I et fortidsperspektiv

Magerøya har alltid vært preget av mye mobilitet, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Øya er kanskje en av de i Norge med mest internasjonal innflytelse, hvor folk kom reisende enten på grunn av de gode fiskefeltene, eller på grunn av at de ville besøke “verdens nordligste punkt”. Det har også vært påstått at hanseatene la grunnlaget for fiskeværsstrukturen vi finnes langs norskekysten i dag, hvor de lokale gjorde fisket, mens hanseatene samlet det inn og videreforedlet det. Denne måten å drive fiskevær på fortsatte bergenserne med i mange hundre år. Dette var en ren vannbasert mobilitet, hvor lokasjonen til Magerøya var veldig lett tilgjengelig. De lokale fikk først på 1800-tallet ansvaret for å forvalte og foredle sine egne, rike naturressurser, noe som ikke var like enkelt etter en så lang tid med avhengighetsforhold til større aktører. Med dagens lovgivning og utvikling ser vi at det snur tilbake igjen mot at regionale aktører får mer og mer ansvar og påvirkning på fiskeriene langs norskekysten, også i nord. Hvis dette fortsetter vil man kanskje i framtiden gå mot samme struktur som man hadde med hanseatene og bergenserne før i tiden.

Turismen har ikke hatt like lang påvirkning på Magerøyas mobilitet. Turistnæringen har først de siste 100 årene slått fart og vokst seg stor, mye på grunn av bedre mobilitet og tilgjengelighet. Turismen har likevel hatt stor innvirkning på den bilbaserte mobiliteten, i motsetning til fiskeriene som hadde store konsekvenser for den sjøbaserte mobiliteten. Det var den lokale turistforeningen som var drivere bak nordkappvegen mellom Honningsvåg og

Nordkapp, som også sørget for veg til Skarsvåg og Kamøyvær. Og det var staten som sørget for at det ble fastlandsforbindelse av hensyn til turismen. Så hadde det ikke vært for turismen hadde nok Magerøya fått vegforbindelser mye senere, eller fortsatt vært avhengig av sjøbasert mobilitet slik som andre perifere øyer langs norskekysten er. Derfor har mobilitetsbehovet til øyas næringer vært veldig store drivere for mobilitetsstrukturer og stedsdannelse.

7.1.2 Dagens situasjon

Med bilen og bedre landforbindelser økte også mobiliteten på øya, noe som førte til en sentralisering av funksjoner og færre lokalsamfunn. I de siste årene har sentraliseringen vært veldig sentral på øya, hvor nedleggelsen av de lokale skolene har ført til en drastisk nedgang av barnefamilier på fiskeværene. Dette er fordi folk ønsker å ha en forutsigbar tilgjengelighet til barnehage, skole og jobb, og velger heller å bosette seg i Honningsvåg eller Nordvågen som ligger nærmere. Men til tross for at mobiliteten på øya har økt er den likevel ganske lav, fordi de fleste bor i nær tilknytning til Honningsvåg, hvor de har nesten alt de trenger.

Når det kommer til hvem som har påvirkning på stedsutviklingen og mobiliteten på øya, er det kommunen som har mest makt, så lenge de arbeider innenfor de rammene overordnede myndigheter har satt. Kommunen kan deles i to, hvor administrasjonen sitter på makt i form av kunnskap, mens politikerne har beslutningsmyndigheten. For at makten deres skal utøves på en god måte trengs dermed et

godt samarbeid, slik at beslutningene som tas har et godt kunnskapsgrunnlag. Men for at de skal forvalte rollen sin på en god måte forutsetter det at de bruker makten sin riktig, ved å forstå hva lokalbefolkningen og næringslivet ønsker, i tillegg til å ha god kommunikasjon med fylket og staten i anliggender som påvirker Magerøya direkte, for eksempel kollektivtransport.

Man må heller ikke glemme næringslivets rolle inn i det hele. Små kommuner som Nordkapp har ofte ikke den beste kommuneøkonomien, og er derfor avhengig av investorer og andre aktører med kapital for å få gjennomført ulike tiltak. Siden de største næringene i kommunen er fisket og turismen, er det derfor naturlig at de er pådrivere for utviklingstiltak som kommer de til gode. Begge næringene er store mobilitetsgeneratorer, og er avhengige av god mobilitet for å tjene penger. Derfor er innflytelsen deres på mobilitet veldig stor også i dag.

Innen fiskenæringen er de avhengige av gode havner slik at fiskerne trygt kan komme til havn etter endt arbeidsdag. Landforbindelsene er også viktige for fiskenæringen, slik at de kan frakte utbyttet sitt raskt ut til aktuelle mottakere. Flytransport står også sentralt innen frakt av varer, men per i dag er ikke Honningsvåg flyplass stor nok til å brukes til frakt, så landforbindelsene til eksterne flyplasser blir dermed ekstra viktige.

Innen turistnæringen er de avhengige av gode havner for å ta imot hurtigruta og de mange cruiseskipene som kommer inn om sommeren. Landforbindelsene er også viktige, spesielt på strekket mellom cruisehavnene og Nordkapplået. Men landforbindelsene

er ikke gode nok, spesielt ikke for den store mengden med turistbusser, og andre reisende på bil og sykkel. E69 er smal og svingete, og de kommunale vegene inn til fiskeværene er enda verre. De mange vegene innad i Honningsvåg er heller ikke tilpasset den store mengden med busser og personbiler, spesielt ikke siden vegene også brukes til gateparkering. Til sammen gir dette et potensiale for farlige situasjoner, og skaper mange trafikale problemer innad i fiskeværene og i Honningsvåg.

Lokalbefolkningen har per i dag ikke like stor innvirkning på hvordan stedsutvikling og mobilitet skal foregå, og benytter seg av de strukturene som har blitt jobbet fram av de ulike næringene. Gangveien mellom Nordvågen og Honningsvåg, og fortauene i Honningsvåg er noen eksempler på mobilitetstiltak som er gjort direkte for befolkningen. Men det er ikke gjort mye, og det ligger mye potensiale i hvordan man kan tilrettelegge for bedre mobilitet for befolkningen, blant annet flere sykkelveger, gangveger og tilrettelagte turstier på fjellet. Men problemet her ligger i kapital. Siden næringene har kapital, kan de også drive fram ønskede mobilitetsstrukturer.

Lokalbefolkningen sitter derimot på begrenset kapital, så tiltak de selv ønsker må drives fram politisk, eller så må ønskene fremmes i medvirkningsprosesser som kommuneadministrasjonen initierer, for eksempel folkemøter. Deretter må kommunen bruke av kommunekassa, eller få med seg investorer for å få råd til å gjøre tiltakene. Så det ligger en større prosess bak det om lokalbefolkningen selv skal få til tiltak, men det er ikke umulig.

Som en oppsummering av dette kapittelet viser jeg nok en gang til maktfiguren jeg har laget, som godt illustrerer de ulike maktforholdene som har blitt diskutert gjennom kapittelet:

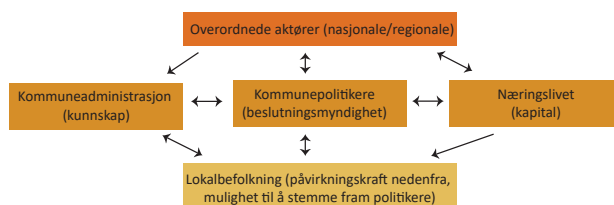


Fig. 27: Maktfiguren (for en større versjon, se side 74).

Denne maktstrukturen påvirker i stor grad på hvem sine premisser stedsutviklingen foregår. Oftest påvirker overordnede aktører kun hva kommunen har rett og mulighet til å gjøre, og de går sjelden direkte inn i utviklingsprosesser. Så det er kommunen og næringsaktørene som sitter med størst påvirkning på stedsutviklingen i kommunen, og bidrar til formingen av mobilitetssystemer. Lokalbefolkningen befinner seg på bunn av denne maktstrukturen, hvor det er politikernes ansvar å ta hensyn til hva befolkningen ønsker, mens administrasjonen må sikre befolkningens interesser gjennom medvirkningsprosesser.

7.1.3 I et framtidsperspektiv

Kommunen har mange utfordringer som burde møtes fremover, spesielt knyttet befolkningsnedgang, klimaendringer og dårlig tilrettelagte mobilitetssystemer, blant annet smale veger og mangel på tilrettelagte turstier. Her mener jeg at en tilrettelegging for bedre mobilitet kan være løsningen på samtlige problemer. Gode kommunikasjoner gjør samfunn mer attraktive, og kan føre til at folk flytter til, sammen med andre forhold som Honningsvåg har mye av. Nytenkning av

mobilitetssystemene kan også hjelpe med å møte klimaendringene. Rassikring og bedre brøyting er to sentrale tiltak, mens teknologisk utvikling kan gi uante muligheter for framtiden. Mobilitet står sentralt inn i arbeidet med dårlig tilrettelagte mobilitetssystemer, hvor det er de med mest makt i kommunen som må stå ansvarlig i arbeidet framover, samtidig som lokalbefolkningen og turister må ytre sine behov. Her kan det være nyttig at ulike aktører spiller på hverandre, som den foreslåtte synergieffekten mellom fiske- og turistindustrien. Da kan man få bedre utvikling.

En av grunnene til at mobilitetssystemene for de lokale har blitt nedprioritert, tror jeg er fordi det er lite problemer knyttet til hverdagsmobilitet utenfor turistsesongen. Det er i turistsesongen at problemene begynner, noe som går utover både turistene og lokalbefolkningen. Og med ønsket om spre turistene utover øya, vil også belastningen jevne seg utover. Dette kan være bra på de mest belastede plassene, men det kan skape mer press ut til mindre kjente turistattraksjoner og ut i fiskeværene. For med opplevelsesturisme og individuelle turister vil de komme med bil, og reise mer som de lokale. Kanskje flere vil gå tur i fjellet og sykle rundt på øya. Da blir det viktig å tilrettelegge for mobilitetssystemer som også kommer befolkningen til gode. Men om det er dette aktørene i kommunen ønsker, må de også tilrettelegge for det *på forhånd*. For som jeg observerte under befaringen, er det for sent å prøve å fikse problemene etter at de har oppstått. Et eksempel på dette er problemene Kamøyvær i mange år har hatt med trafikkavvikling, hvor de først nå har fått planer for tilrettelegging av snuplasser, og bedre parkering.

7.2 Mobilitet for å fremme bærekraftig stedsutvikling

Det kan være vanskelig og overveldende å forstå hva man skal gjøre for å få til bærekraftig stedsutvikling. Gjennom oppgaven har jeg argumentert for at mobilitet står sentralt inn i dannelsen av steder, og dermed er et viktig element innen stedsutvikling. Så hvordan kan man jobbe med mobilitet for å få til bærekraftig stedsutvikling?

Først vil jeg vise til bærekraftsberegneren som har vist seg å være et nyttig verktøy for å forstå hvordan man kan jobbe for å få til bærekraftig stedsutvikling.

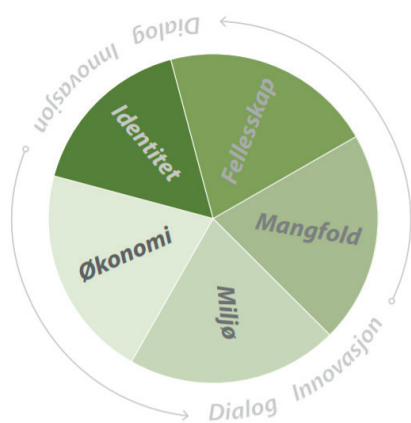


Fig. 5: Bærekraftsberegneren

Alle de fem elementene i beregneren har blitt behandlet gjennom oppgaven, noe som gjør det lettere å forstå veien videre. **Identiteten** på øya er svekket som følge av at alle på øya skulle ha likt utgangspunkt etter krigen, hvor mye av det samiske og kvenske har blitt undertrykket. Dette er noe som må til overflaten igjen om man skal se hele befolkningen. De ulike identitetene danner til sammen et **mangfold** som representerer stedet utad, og som må forstås og respekteres for å få en god dialog. Dette er knyttet til **fellesskap**, hvor man får et sterkere fellesskap dersom alle forstår og aksepterer hverandre. Slik er det enklere å jobbe mot samme mål. **Miljøet** er vanskeligere, og er noe kommunen akkurat har begynt å jobbe

med gjennom FNs bærekraftsmål. Her er det spesielt viktig å hensynta den sårbare naturen på øya, og tilrettelegge for bedre transport innad i de ulike tettstedene. **Økonomien** er også vanskelig, hvor en begrenset økonomi også gir begrensninger på kommunens og fylkets handlingsrom. Derfor er det viktig å involvere aktørene med kapital, som ofte er næringslivet.

Om man får til alt dette, får man også til god **dialog** og godt samarbeid, hvor alle hensyn og ønsker er ivaretatt, noe som resulterer i **innovasjon**. Innovasjon er viktig fordi det hjelper til med og oppdage nye muligheter innen stedsutvikling. Beregneren viser dermed at befolkningen på egenhånd kan få til innovasjon, og at de kanskje ikke er så avhengige av eksterne aktører som flere av informantene mine har ment.

Videre vil jeg se på hvor rollen til mobilitet er i alt dette. For det første gir mobilitet menneskene muligheten til å utøve de aktivitetene de vil. Så mobilitet kan også være identitetsskapende, noe mobiliteten til fjellsamene er et godt eksempel på, som tar med seg reinsdyrene sine over til Magerøya hver sommer. Dette er en type mobilitet som må tilrettelegges for, og krever et samarbeid med kommunen og andre aktører på Magerøya.

Mobilitet sørger også for fellesskap og mangfold, da man kun får en fellesskapsfølelse og en følelse av å bli sett dersom man har mulighet til å møtes. Hadde Gjesvær for eksempel ikke hatt en bilveg til Honningsvåg, hadde de nok følt seg veldig utenfor fellesskapet som finnes på Magerøya, og ikke vært en del av øyas mangfold. Uten bilveg hadde de også mest sannsynlig fortsatt vært en

del av Måsøy kommune, og fellesskapet der.

Mobilitet og miljø har også sterke koblinger, da det er mobilitet som fører til mye av utslippene og stedlige inngrep som skjer i verden. Så om man tilrettelegger for og utøver mobilitet på en måte som ivaretar miljøet, blir stedsutviklingen også mer bærekraftig. Dette er det også behov for på Magerøya, som har mange utfordringer med mobilitet og stedlige begrensninger som gir smale veger og tidvis utfordrende kjøreforhold. Derfor bør man hensynta dette ved å benytte seg av andre mobilitetsformer enn store busser, og ved å tilrettelegge for ulike type mobilitetsformer for å bevare miljømessige forhold. Her kan man også følge teorien om en mer naturbasert territorialitet som hensyntar miljøet.

Økonomi spiller også en stor rolle innen mobilitet, da det koster penger å tilrettelegge for nye og/eller forbedrede mobilitetssystemer. Derfor har utarbeidelsen av mobilitetssystemer tidligere skjedd på premissene til næringslivet, siden det er de som har hatt kapitalen og behovene for gode kommunikasjoner. Men i tiden fremover er det viktig å tenke både på menneskene og naturen når man skal utbedre mobilitetssystemene, med tiltak og tilrettelegging som ses på som fellesgoder og ikke blir betalt for av de som bruker det. Da må man kanskje også få tak i kapital på en annen måte, gjennom godt samarbeid og dialog, og kanskje kompromisser.

En forutsetning for at de skal lykkes med å hensynta disse fem elementene og skape dialog og innovasjon er at den politiske situasjonen på øya blir bedre. For å få til dette er det viktig for alle å bli mer positivt innstilte, og

at den politiske ledelsen er oppmerksomme på stedet og menneskene som befinner seg der, og anerkjenner alle de forskjellige synene som finnes. Her vil jeg igjen trekke fram et sitat fra teorien som viser godt hvordan de burde jobbe for en bedre framtid i kommunen:

“En vil altså komme lenger i sine bestrebelser på [å] planlegge for et mer bærekraftig og inkluderende samfunn hvis en erkjenner at det ikke finnes noen objektivt riktig forståelse av hva et sted er, eller hvilken retning det bør bevege seg i.” (Nyseth et al., 2018, s. 281).

De to motstridende sidene i Nordkapp må derfor anerkjenne at ikke kun sin egen forståelse av stedet er riktig, men godta at det finnes motsetninger, og prøve å jobbe sammen for å finne løsninger. I forbindelse med dette tror jeg bærekraftsberegneren kan være et nyttig verktøy for å ivareta hensynet til stedet som en helhet, med alle de ulike menneskene innad i det.

Gjennom oppgaven har jeg klart å vise hvilken rolle mobilitet spiller for stedsdannelse og stedsutvikling, noe som også vil gjelde for andre perifere steder i Norge. Ved å se på mobilitet i tilknytning til stedsutvikling kan man finne mange muligheter og utfordringer som kan jobbes med fremover. Samtidig kan man bruke bærekraftsberegneren for å kartlegge styrkene og svakhetene ved stedet, og prøve å finne måter å skape dialog og innovasjon på, gjennom en analyse av de fem temaene: identitet, mangfold, fellesskap, miljø og økonomi. Ved å gjøre denne analysen i tilknytning til mobilitetsforholdene på stedet, har jeg vist at man kan finne mange nye løsninger på problemer man kanskje ikke har tenkt over på forhånd.

8. KONKLUSJON

“I en situasjon med lav mobilitet kan det anføres at en samfunnsstruktur med mindre tette byer og tettsteder vil være å foretrekke for å holde transportomfanget lavest mulig.” (Høyer, 2002, s. 166).

Mange på Magerøya har nok sett et behov for endring for å få et mer bærekraftig og attraktivt sted, men jeg har fått inntrykk av at ingen egentlig vet helt hvordan de skal jobbe for det. Med den pågående Nordkappsaken, med koronapandemien, og med mange politiske og stedlige utfordringer, er det lett å se seg blind på hvilke muligheter som finnes. Jeg mener at mobilitet er en stor del av løsningen, siden det er så innvevd i samfunns- og stedsstrukturen, og siden det legger føringer for hvor mennesker bosetter seg, hvor de driver næring, og hvordan de reiser. Og som påpekt i diskusjonen, kan en mer helhetlig tilnærming til mobilitet være med på å møte mange av utfordringene både Magerøya og andre perifere områder har i dag. For lav mobilitet ses på som en stor del av løsningen til bærekraftsproblemet, og er like gjennomførbart i periferien som i sentrale strøk.

Gjennom mobilitet kan man kartlegge hvordan steder har blitt formet, hvorfor mennesker ferdes slik de gjør, og hva som skal til for en bedre utvikling fremover. Dette er Kjølvik og Gjesvær to gode eksempler på, da Kjølvik som samfunn og sted døde ut fordi de ikke fikk bilveg, og da Gjesvær ønsket å bytte kommune for å få bedre mobilitetsforhold. For Gjesvær har deres administrative tilhørighet alltid basert seg på mobilitet. Dette gjelder nok også for de andre stedene på øya, men det er ikke like tydelig.

Bærekraft har blitt et sentralt element som er viktig for framtidig planlegging og utvikling, og er noe som kommer til å dominere arbeidet med mobilitet fremover. Derfor burde fokuset på miljøvennlig og sosialt tilpasset mobilitet bli større, hvor man ikke kun ser på det

økonomiske med å frakte turister opp og ned fra Nordkapplataet, men hvor man tar hensyn til alle som befinner seg på øya, og gjør mobilitet innad i og mellom stedene enklere, tryggere og med lavere utslipp. Det med utslipp er nok ikke like problemfylt i perifere områder som det er ved større byer i Sør-Norge. Likevel stilles det flere og flere krav til utslipp både nasjonalt og globalt, og Magerøya må derfor følge med i utviklingen og være beredt på å møte det, være seg krav om elbiler, at cruisetransport blir forbudt, eller at flyene blir satt på bakken. Det er vanskelig å se hva man møter i framtiden, og man burde derfor være klar for alt. Derfor mener jeg at man på Magerøya, og i andre perifere samfunn i Norge, ikke burde ta dagens mobilitet for gitt. Man burde lage planer og strategier, lage ulike scenarioer for framtidig utvikling, og vite hvordan man skal håndtere framtidig teknologi, samt lover og føringer som setter begrensninger. Det holder ikke lenger at næringen kontrollerer stedsutviklingen, for da vil det alltid skje på næringens premisser. Politikerne og befolkningen må ta saken i egne hender, og planlegge for en mobilitet tilpasset både folket og naturen de befinner seg i.

En måte befolkningen og politikerne kan gjøre dette på, er ved bruk av bærekraftsberegneren. Jeg tror at det vil være et nyttig verktøy for perifere områder i Norge, som mangler klare føringer og retningslinjer rundt hvordan de skal jobbe med bærekraft. Om de bruker dette verktøyet med fokus på mobilitet, vil de raskt få en forståelse for styrkene og svakhetene ved stedet, og samtidig se hva som må til for en mer bærekraftig stedsutvikling for framtiden.

KILDER

Figurliste

Figurer som ikke er oppgitt her er produsert av forfatteren selv.

Kartgrunnlag:

Kartdataene er FKB-data i ETRS89/UTM 35N, og er mottatt fra Gunnar Tenge januar 2021.

Fig. 4: Bærekraftig stedsutvikling. [figur] Hentet fra Norsk Eiendom (2019)

Fig. 5: Bærekraftsberegneren. [figur] Hentet fra Norsk Eiendom (2019)

Fig. 11: Sentraliseringsklassene. [kart] Hentet fra Høydahl (2017)

Fig. 13: Historisk kart over Honningsvåg. [foto] (Fotograf KFJ i Hanssen, 1990)

Fig 22: Samedagen i Honningsvåg 6. februar 2021. [foto] Tilgjengelig fra <http://www.radionordkapp.no/nyheter/15344/tale-for-dagen-i-honningsvag/> (06.06.2021)

Fig. 24: Parkeringsplassen på Nordkapplataet. [foto] Tilgjengelig fra <http://www.radionordkapp.no/nyheter/13678/nordkapp-parkering/> (06.06.2021)

Litteraturliste

Barstad, Å. L. & Pedersen, A. J. (2014). Masterplan - Nordkapp mot 2025.

Bell, E., Bryman, A. & Harley, B. (2019). Business research methods. Fifth edition. utg. Oxford: Oxford University Press.

Berg, N. G., Dale, B., Førde, A. & Kramvig, B. (2013). Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. I: Førde, A., Kramvig, B., Berg, N. G. & Dale, B. (red.) Å finne sted - Metodologiske perspektiver i stedsanalyser, s. 9-22. Trondheim: Akademika Forlag.

Bouzarovski, S., Bradshaw, M. & Wochnik, A. (2015). Making territory through infrastructure: The governance of natural gas transit in Europe. *Geoforum*, 64: 217-228. doi: 10.1016/j.geoforum.2015.06.022.

Brundtland, G. H. & Dahl, O. (1987). Vår felles framtid. Our common future. Oslo: Tiden norsk forlag.

Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (2008). Places and Mobilities Beyond the Periphery. I: Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (red.) Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries, s. 1-10. Hampshire: Ashgate.

Eidsvold, J., Elilertsen, M., Sveen, E. H. & Lysvold, S. S. (2021). - Nord-Norgebanen kan ikke selges inn som et miljøprosjekt. NRK Nordland. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/nordland/anders-bjartnes-mener-nord-norgebanen-ikke-kan-selges-inn-som-et-miljoprojekt-1.15464190> (lest 31.05.2021).

- Elde, R. (2020). Bygger vannkulturhus i Storbukt. Tilgjengelig fra: <http://www.radionordkapp.no/nyheter/14256/bygger-vannkulturhus-i-storbukt/> (lest 31.05.2021).
- Elden, S. (2010). Land, terrain, territory. *Progress in human geography*, 34 (6): 799-817. doi: 10.1177/0309132510362603.
- Fallmyr, S. S. & Budalen, A. (2020). Ordføreren på Træna er fortivet over fergeforslag: - Vi må ta vare på alle sjeler. NRK Nordland. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/nordland/ordforeren-pa-traena-er-fortvilet-over-foreslatte-ruteendringer-pa-ferge--og-hurtigbat-1.14913155> (lest 31.05.2021).
- Farthing, S. (2016). *Research design in urban planning : a student's guide*. London: Sage.
- Finnmark fylkeskommune. (2014). *Regional transportplan for Finnmark 2014-2023*.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative inquiry*, 12 (2): 219-245. doi: 10.1177/1077800405284363.
- FN. (2021). Stoppe klimaendringene. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/stoppe-klimaendringene>.
- Gerrard, S. (2008). *A Travelling Fishing Village: The Specific Conjunctions of Place*. I: Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (red.) *Mobility and Place - Enacting Northern European Peripheries*. Hampshire: Ashgate.
- Gerring, J. (2007). *Case study research : principles and practices*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Granås, B. & Nyseth, T. (2008). *Place and Transport: Particularities of a Town and its Mobilities*. I: Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (red.) *Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries*, s. 179-191. Hampshire: Ashgate.
- Groven, K. & Aall, C. (2020). *Korleis kan distriktskommunar arbeide med berekraftig utvikling? Notat utarbeidd på oppdrag frå Distriktssenteret*.
- Hallenstvedt, A. (2018). Fiskevær: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/fiskev%C3%A6r> (lest 16.05.2021).
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1 (1): 1-22. doi: 10.1080/17450100500489189.
- Hanssen, E. R. (1990). *Nordkapp : en fiskerikommune : fra de eldste tider til i dag*. Honningsvåg: Nordkapp kommune.
- Hovgaard, G. & Kristiansen, S. M. (2008). *Villages on the Move: From Places of Necessity to Places of Choice*. I: Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (red.) *Mobility and Place - Enacting Northern European Peripheries*. Hampshire: Ashgate.

- Hundstad, D. (2015). Landet bindes sammen: transport. I: Universitetet i Oslo (red.). Tilgjengelig fra: <https://www.norgeshistorie.no/forste-verdenskrig-og-mellomkrigstiden/1622-landet-bindessammen-transport.html> (lest 07.06.2021).
- Høydahl, E. (2017). Ny sentralitetsindeks for kommunene. Notater 2017/40.
- Høyer, K. G. (2002). Bærekraftig by- og tettstedsutvikling. I: Aall, C., Høyer, K. G. & Lafferty, W. M. (red.) Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i kommunene. Oslo: Gyldendal
- Jervan, B. (2018). Utredningsrapport: Hvordan sikre en langsiktig, bærekraftig utvikling av Nordkappturismen?
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2011). Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag. 3. utg. utg. Oslo: Abstrakt forl.
- Juliussen, V. (2021). Varsel om oppstart av arbeid med kommuneplanen for Nordkapp og høring av forslag til planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2021-2035: Nordkapp kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.nordkapp.kommune.no/varsel-om-oppstart-av-arbeid-med-kommuneplanen-for-nordkapp-og-hoering-av-forslag-til-planprogram-for-kommuneplanens-samfunnsdel-og-arealdel-2021-2035.6368964-2925.html> (lest 15.04.2021).
- Kjernli, E. (2018). Levende rikdom: - Her er gullet. ABC Nyheter. Tilgjengelig fra: <https://www.abcnyheter.no/penger/naeringsliv/2018/03/18/195380069/levende-rikdom-her-er-gullet> (lest 11.05.2021).
- Klausen, D. H. (2020). Sammenligner kjøp av fiskekvoter med tyveri. NRK Troms og Finnmark. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/sammenligner-kjop-av-fiskekvoter-med-tyveri-1.15005239> (lest 29.05.2021).
- Klauser, F. R. (2012). Thinking through Territoriality: Introducing Claude Raffestin to Anglophone Sociospatial Theory. *Environment and planning. D, Society & space*, 30 (1): 106-120. doi: 10.1068/d20711.
- Klima- og miljødepartementet. (2019). Utslippene fra cruiseskip skal ned i verdensarvfjordene: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/cruisetraffikk/id2630762/> (lest 31.05.2021).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4 (3): 455-485. doi: 10.1177/146613810343007.
- Martiniussen, E. (2019). Cruiseflåten er fem ganger verre enn andre skip - og utslippene når land. *Teknisk Ukeblad*. Tilgjengelig fra: <https://www.tu.no/artikler/ny-analyse-cruiseskip-er-verstinger->

og-utslippene-nar-land/467165 (lest 31.05.2021).

Massey, D. (2005). *For space*. London: SAGE Publications.

Matthews, D. (2019). From Global to Anthropocenic Assemblages: Re-Thinking Territory, Authority and Rights in the New Climatic Regime. *Modern law review*, 82 (4): 665-691. doi: 10.1111/1468-2230.12426.

McCann, E. & Ward, K. (2010). Relationality/territoriality: Toward a conceptualization of cities in the world. *Geoforum*, 41 (2): 175-184. doi: 10.1016/j.geoforum.2009.06.006.

Meld. St. 5. (2019-2020). *Levende lokalsamfunn for fremtiden*. moderniseringsdepartementet, K.-o. Oslo: Regjeringen.

Miljøverndepartementet. (2012). *Kommuneplanprosessen - samfunnsdelen - handlingsdelen*.

Mitt Numedal. (u.å.). *Bygdebilen er et "faktum"*. Tilgjengelig fra: <https://mittnumedal.no/folkehelse/nyheter/bygdebilen-er-et-faktum> (lest 31.05.2021).

Nordkapp kommune. (2014). *Samfunnsplan*. Honningsvåg: Nordkapp kommune.

Nordkapp kommune. (2017). *Fakta om Nordkapp: Honningsvåg*. Tilgjengelig fra: <https://www.nordkapp.kommune.no/honningsvaag.35593-2941.html>.

Nordkapp kommune. (2019). *Kommunal planstrategi 2019-2023*.

Norsk Eiendom. (2019). *Håndbok for bærekraftig stedsutvikling*.

Nyseth, T., Førde, A. & Cruickshank, J. (2018). Fra attraktive steder til omtentksom by- og stedsutvikling - implikasjoner for planlegging? I: Aaræther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn - system, praksis, teori*, s. 267-285. Oslo: Cappelen Damm.

Næss, P. (2015). *Kompaktbyen og bærekraftig transport*. I: Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I. L. (red.) *Kompakt byutvikling - muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.

Opdahl, M. L. (2017). *Sentrum-periferi - en grunnleggende skillelinje i norsk politikk?* Civita-notat nr. 28: Civita.

Raffestin, C. (2012). Space, Territory, and Territoriality. *Environment and planning. D, Society & space*, 30 (1): 121-141. doi: 10.1068/d21311.

Ringlund, O. M. (2021). *Selv med nedgang i folketallet kan livet på bygda være godt*. Tilgjengelig fra: <https://forskning.no/demografi-hogskolen-i-innlandet-land-og-regioner/selv-med-nedgang-i-folketallet-kan-livet-pa-bygda-vaere-godt/1809814> (lest 17.02.2021).

Røe, P. G. (2002). Sosiokulturelle stedsanalyser - et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. *Plan*, 34 (4-05): 76-81.

Røe, P. G. & Vestby, G. M. (2013). *Sosiokulturelle stedsanalyser: teorigrunnlag og metodologi*. I:

- Førde, A., Kramvig, B., Berg, N. G. & Dale, B. (red.) Å finne sted - Metodologisk perspektiver i stedsanalyser, s. 43-61. Trondheim: Akademika Forlag.
- Sametinget. (2020). Sametingets planveileder: Sametinget.
- Simonsen, K. (2008). Place as Encounters: Practice, Conjunction and Co-existence. I: Bærenholdt, J. O. & Granås, B. (red.) Mobility and Place - Enacting Northern European Peripheries, s. 13-25. Hampshire: Ashgate.
- Skavhaug, I. M., Godal, R. & Vangsnes, R. W. (2020). På jakt etter korleis distriktskommunar kan arbeide med berekraftig utvikling: Distriktssenteret. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/blogg/pa-jakt-etter-korleis-distriktskommunar-kan-arbeide-med-berekraftig-utvikling/> (lest 11.06.2020).
- Skjeggedal, T. (1993). Stedsanalyse : innhold og gjennomføring : veileder. (Norge. Miljøverndepartementet : trykt utg.), b. 986. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Solstad, R. E. (2020). Turistene som forsvant: På 24 år har Sonia aldri sett maken i hjembyen. Fri Fagbevegelse. Tilgjengelig fra: <https://frifagbevegelse.no/magasinet-for-fagorganiserte/turistene-som-forsvant-pa-24-ar-har-sonia-aldri-sett-maken-i-hjembyen-6.469.725071.0fa6750014> (lest 01.06.2021).
- SSB. (2020a). Nordkapp kommune. Kommunefakta. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/nordkapp> (lest 16.05.2021).
- SSB. (2020b). Tettsteders befolkning og areal: Statistisk Sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/tettsteders-befolkning-og-areal> (lest 16.05.2021).
- St.prp. nr. 47. (1992-93). Fastlandsforbindelse til Magerøya i Finnmark. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Stahlschmidt, P., Swaffield, S., Primdahl, J. & Nellesmann, V. (2017). Landscape analysis : investigating the potentials of space and place. Abingdon: Routledge.
- Thorsen, D. E. (2021). Sentrum og periferi. Store Norske Leksikon, Universitetet i Oslo. (u.å.). 1945-1970: velferdsstat og vestvending. . Norgeshistorie - Fra steinalderen til i dag. Fortalt av fagfolk. Tilgjengelig fra: <https://www.norgeshistorie.no/velferdsstat-og-vestvending/>.
- Valestrand, H. & Gerrard, S. (2015). Mobile steder - Forlytninger og forankringer: Kirkenes og Skarsvåg. I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. (red.) Med sans for sted - Nyere teorier. Bergen: Fagbokforlaget.
- Vermes, T. (2019). Valgmassakre på Arbeidspartiet i Nordkapp - ny framtid for Nordkappplataet. ABC Nyheter. Tilgjengelig fra: <https://www.abcnyheter.no/nyheter/politikk/2019/09/10/195609453/>

valgmassakre-pa-arbeiderpartiet-i-nordkapp-ny-framtid-for-nordkapplataet (lest 30.05.2021).

Walsøe, J. O. (2021). Leserinnlegg: Medias rolle i Nordkappsaken. Ságat. Tilgjengelig fra: <https://www.sagat.no/mening/medias-rolle-i-nordkappsaken/19.27537> (lest 30.05.2021).

Yin, R. K. (2009). Case Study Research: Design and Methods. Thousand Oaks, CA: SAGE.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Intervjuguide - administrasjon

Mobilitet i lokal stedsutvikling

Inga Borge

Intervjuguide - administrasjon

Intervjuet blir semistrukturert med noen forhåndsdefinerte spørsmål. Intervjuet vil tas opp og transkriberes.

Introduksjon:

Har du noen flere spørsmål om meg og prosjektet før vi setter i dag?

Generelt

Hva innebærer din jobb?

Hoveddel:

Kommunen

Hvor stor innflytelse har dere på stedsutvikling i kommunen?

Hvor stort fokus har dere på mobilitet og tilgjengelighet?

Hvordan prioriteres planlegging i de forskjellige stedene i kommunen?

Hvordan påvirker de største næringene (turisme og fiske) planlegging og utvikling?

Samarbeid og strukturer

Hvem andre sørger for planlegging i kommunen, og hvordan samarbeider dere med disse?

Er det mye styring ovenfra?

Gir ulike mobilitetsstrukturer forskjellige muligheter og begrensninger til innbyggere/turister?

Hvordan påvirker vær og terreng (arealstrukturen) muligheter til utvikling?

Hvordan kan andre aktører i kommunen bidra til stedsutvikling, og hvordan legges dette til rette for?

Utvikling og fremtidssyn

Hvordan arbeider dere for bærekraftig utvikling fremover?

Hvordan arbeider dere for å tilrettelegge for god mobilitet i kommunen?

Har dere noen tanker om bærekraftig mobilitet?

Hvilke utfordringer og muligheter finnes for fremtidig stedsutvikling?

Hvilke forbedringspotensialer har dere angående mobilitet?

Hvordan ser kommunen ut om 20 år?

Vedlegg 2: Intervjuguide - lokalbefolkning

Mobilitet i lokal stedsutvikling

Inga Borge

Intervjuguide - lokalbefolkning

Informantene vil rekrutteres under feltarbeidet, og intervjuet vil bli semistrukturert med noen forhåndsdefinerte spørsmål. Under følger et utvalg av spørsmål jeg ønsker å stille:

Hvor gammel er du?

Hvor bor du?

Hvor er dine daglige reisemål?

I hva slags forbindelse reiser du til disse stedene? (arbeid, skole, fritid)

Hvor viktig er det at du kommer deg frem til disse målene?

Hvordan foretrekker du å reise til disse stedene?

Hvilke tiltak kunne vært gjort for å gjøre reisene dine bedre?

Hender det at det oppstår problemer med å reise?

Hvor alvorlig ser du på disse problemene?

Hvile tiltak kunne vært gjort for å lette på disse problemene?

Hvor bærekraftige er dine reisevaner?

Hvilke bærekraftige elementer finnes/mangler når man reiser til/gjennom/i Nordkapp kommune?

Vedlegg 3: Intervjuguide - næringsaktører

Mobilitet i lokal stedsutvikling

Inga Borge

Intervjuguide – næringsaktører

Semistrukturert intervju med noen forhåndsdefinerte spørsmål. Intervjuet tas opp og transkriberes.

Introduksjon

- Hvilke samfunnslag/organisasjoner osv. representerer du i kommunen?
- Fortell litt om hva ditt yrke innebærer, og hvordan det går med din bedrift

Tema:

- Koronapandemien
- Reiseliv
- Fiske og handel
- Arbeidskraft

Hoveddel

Om bedriften:

- Hvilke muligheter og utfordringer har deres bedrift hatt, og har i tiden fremover?
 - Kan arbeid med mobilitet bidra til å løse utfordringer?
- Hvordan er forholdet mellom de ulike reiseaktørene innad og utad i kommunen?
 - Det kreves jo godt samarbeid for å gå til gode og helhetlige løsninger
- Hva slags type mobilitet er nødvendig for deres firma?
 - Hvilke strukturer er viktige for dere?
- Hvordan arbeider dere med mobilitet?
 - Hvilke føringer finnes?
- Hvordan ser du for deg at arbeid med mobilitet kan hjelpe dere i fremtidig utvikling?

Om andre forhold:

- Hvilke utfordringer og muligheter finnes i kommunen generelt?
 - Kan du ramse opp de tre viktigste utfordringene du mener burde arbeides med i kommunen?
 - Kan du påpeke de største mulighetene kommunen har?
- Noe vi har sett som preger kommunen er at det er mangel på motivasjon, og at man ikke ser noen fremtid. Er dette et syn du deler? Hvordan kan man motarbeide dette, og skape entusiasme for utvikling igjen?
- Hvordan er kommunen bærekraftig, og hvilke elementer innen bærekraft er bra å jobbe med i kommunen? Ser f.eks. at det er lite bruk av bil innad i sentrum, og korte avstander.
- Er det kultur for bilkjøring i kommunen? Har folk andre alternativer lett tilgjengelig?
- Er det køutfordringer?
- Er det for mange/for få parkeringsplasser?

Avslutning



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway