

FELTUNDERSØKELSER

BAKGRUNN

For å forstå hvordan samfunnet vi skal handle i er satt sammen, har vi samlet undersøkelser av felt som vi mener har påvirkning på byutvikling. Vi har valgt å presentere undersøkelsene i dette heftet som en helhetlig tekst, som skal vise hva vi har bygd oppgaven vår på, og som skal gi en utenforstående god kunnskap om konteksten vi har jobbet i.

Undersøkelsene har blitt gjort på ulike nivå. Vi har måttet avgrense letingen av informasjon etter hva vi synes var relevant, og allerede her begynte en vanskelig oppgave; å bestemme hva som er nok. Vi har tatt med store perspektiver der vi mener at byutvikling i Kirkenes i tur kan bli påvirket, og utelatt der vi med vår horisont og beina plantet i arkitektyrket ikke ser direkte sammenhenger. Vi har for eksempel undersøkt kommunikasjon både internasjonalt, regionalt og lokalt, mens demografiske undersøkelser har vi begrenset til lokalt.

Kunnskapsbasen inneholder også samlinger av en del intervjuer og foredrag, som har gitt oss tanker, ideer og konkret informasjon om konteksten og veien videre. Vi har forsøkt å trekke ut viktige poeng som vi har tatt med oss. Vi håper og tror at en solid kunnskapsbase gir oss gode forutsetninger for å handle som arkitekter i en kontekst som for noen måneder siden var ganske ukjent.

I N N H O L D

4	kommunikasjon
8	demografi
11	helse og velferd
13	miljø og klima
15	turisme
17	industri og næring
22	konklusjoner
23	fra kommuneplanen
24	tema: barentssamarbeidet arktisk råd
26	referat fra Kirkeneskonferansen 2014
34	referanser

KOMMUNIKASJON

Det er betydelig økt behov for bedre transportnett i nordområdene. Gruveindustri, skogsnæring, turisme og olje- og gassinvesteringer kan etterhvert vil sette store krav til forbedring av transport i nord.

VEI

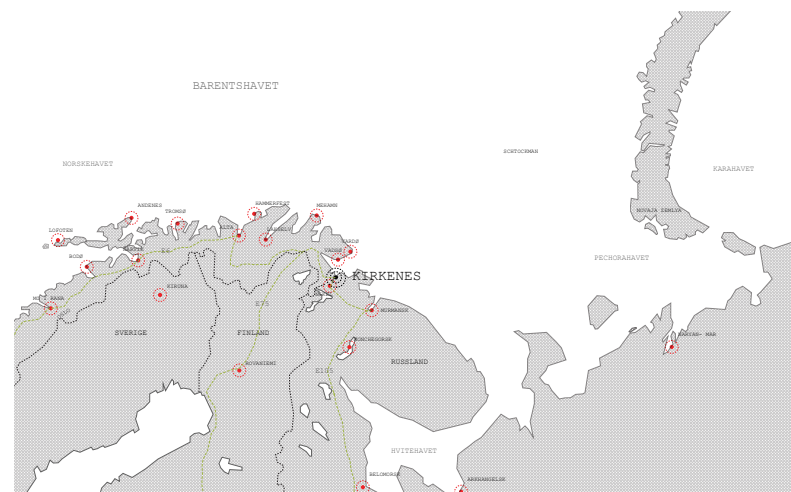
Kirkenes forbindes til resten av Norge via E6. E6 avsluttes i Kirkenes sentrum. E75 gjennom Finland og E105 gjennom Russland forbinder Kirkenes sørover i Europa. Det er laget ny vei Kirkenes- Murmansk. Dette er direktevei i motsetning til den gamle veien som gikk innom Nikel. Den nye veien bidrar til å øke grensehandelen og styrke næringsliv og handel i byene på begge siden av grensen. Regjeringens satsing på samferdsel i nordområdene har gitt resultater, og det gode samarbeidet mellom Norge og Russland gjør også arbeid med nye veier enklere.

Ny tunnel fra Vadsø til Kirkenes har blitt foreslått, men er foreløpig langt frem i tid og på dette tidspunkt ikke gjennomførbar. Tunnelen planlegges under varangerfjorden og blir svært kostbar. Den vil minske reisedistanse n fra 173 til 60 kilometer.

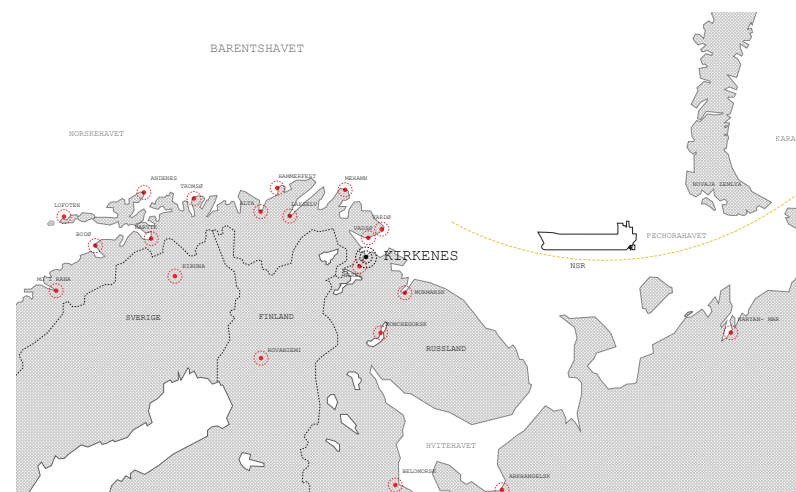
HAVN

Lenge har Murmansk vært den største havnen i arktiske områder, støttende for funksjoner som gruvedrift og metallurgiske selskaper, samt shipping av øvrig gods og varer. Murmansk får derimot nå konkurranse fra norske havner. De største havnene i Finnmark, Hammerfest og Kirkenes har opplevd en økning på 500 % siden 2002. Dette er en massiv økning, og det er ingen tydelige tegn til at veksten skal stagnere.

Kirkenes har stort potensiale til å vokse som havn. Byen har mye sjøkant og store områder egnet for havneformål nært sentrum. Kirkenes er lite værutasatt i forhold til andre havner, og ligger strategisk plassert ved grensen. Kirkenes havn er i følge Kystverket den eneste norske havnen tilpasset for petroleumsindustri og for å huse servicefunksjoner til offshore-næringen.



De største veiforbindelsene.



Potensiale for å knytte seg på et fremtidig transportnett til havs.

JERNBANE

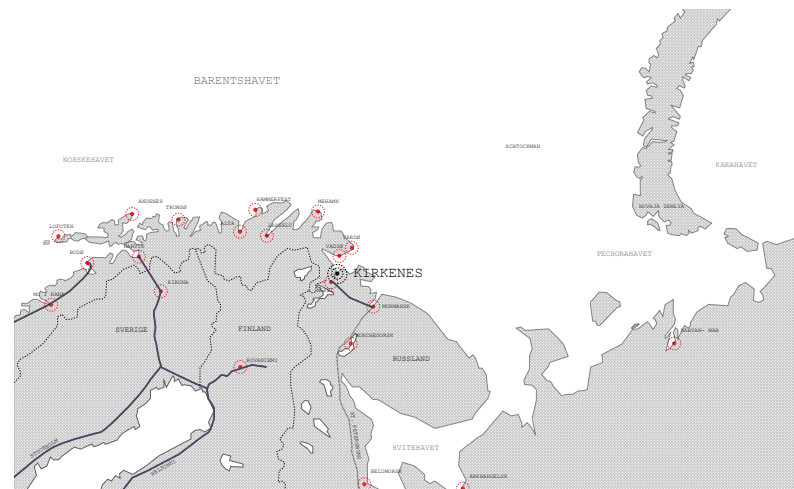
Finland og Sverige har til tross for nærhet både fysisk og politisk ikke kystlinje mot arktiske farvann. For å få tilgang til kystlinjen i enten Norge eller Russland, planlegges arbeid med en jernbane fra industribyen Rovaniemi i Finland til en havn i Barentshavet. Her skal havn i Norge eller Russland veies opp mot hverandre med tanke på hva som er mest gunstig, og selve prosjektet må vurderes med tanke på profitt. Det er en stor investering som krever sikker lønnsomhet, men er veldig realiserbart. Kirkenes er absolutt med i vurderingen som mulig havn til Rovaniemijernbanen, da Kirkenes-Murmansk stadig blir en bedre kommunikasjonsåre.

FLY

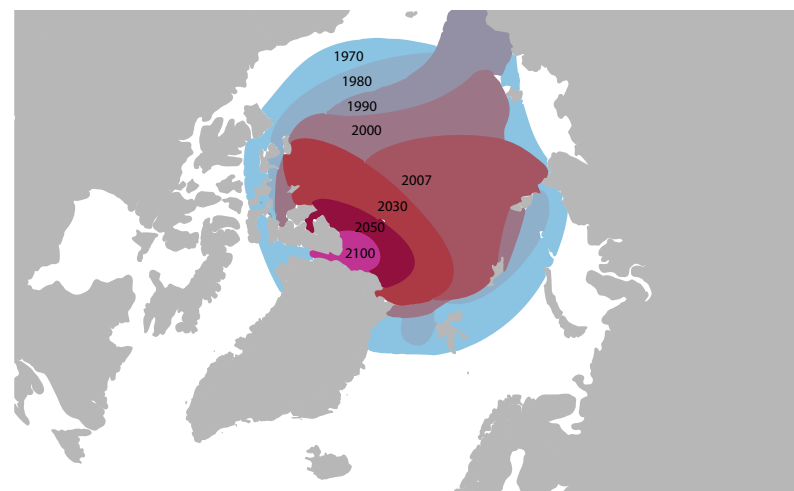
Kirkenes har storflyplass, Kirkenes Høybuktnoen som ligger 15 minutter utenfor byen. Det går flere daglige avganger til Oslo, Alta, Tromsø, Vadsø og Vardø. en flytur til Oslo tar 2 timer fra Kirkenes. Flyplassen ønskes utvidet, men dette sees på som problematisk på grunn av landskapet rundt. flyplassen brukes også av en del russere, fordi det er billigere for dem å reise gjennom Norge til resten av verden.

NSR

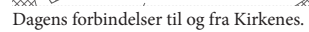
Økningen i antall fartøy som benytter seg av den nordlige sjørute har steget kraftig, med 50 % i 2013. NSR ses på som den største ruterivalen for Suez-kanalen, og gir blant annet Kina et mye gunstigere alternativ til transport mot Nord- Europa og nordområdene i isfrie perioder. Det er spesielt med tanke på Kina's betydelige økonomiske vekst og stigende eksportstyrke at NSR- rutens benyttelse blir sett på med optimisme, og som en generator for utvikling av støttefunksjoner til ruten i Arktis. For at NSR skal bli et trygt alternativ må store rednings- og støttefunksjoner på plass langs ruten. NSR er gjort tilgjengelig grunnet ismelting i Arktis. Det er først de siste årene at ismengden har minket såpass at det er åpent for ferdsel.



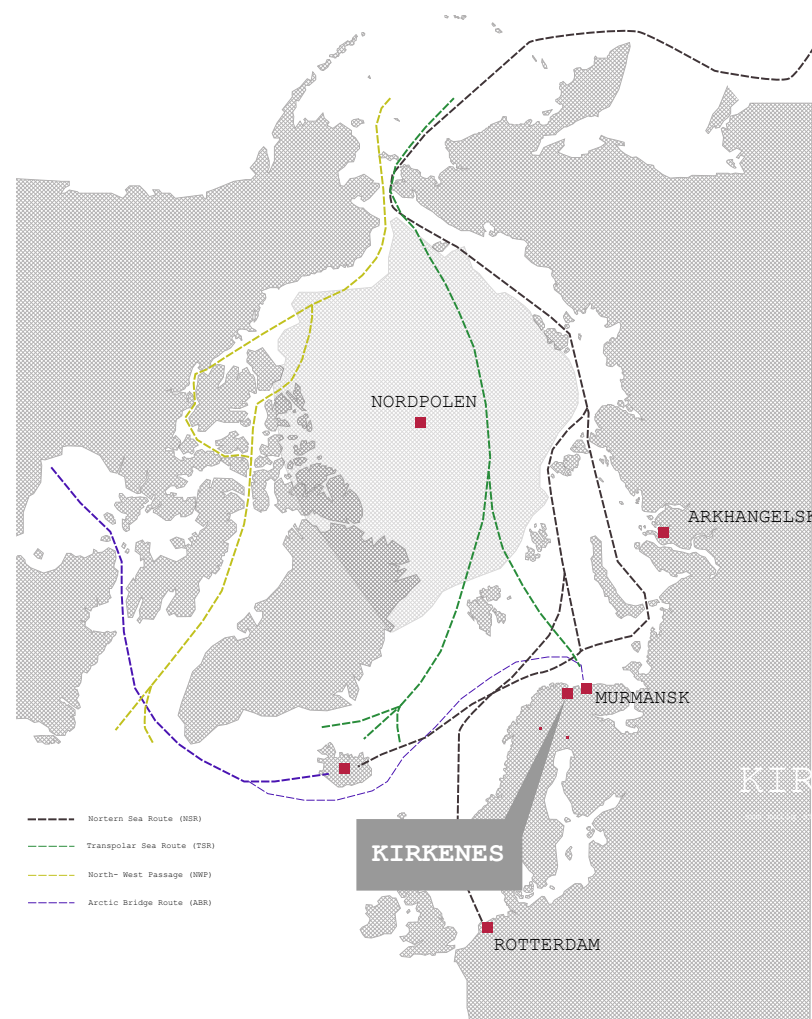
Dagens jernbaneforbindelser i regionen.



Sannsynlig ismelting frem mot 2100.



gjennom suezkanalen
den nordlige sjørute (NSR)



Et mulig fremtidig arktisk transportkart.

DEMOGRAFI

Kommunene i Nord-Norge er befolkningsmessig små kommuner. 56 av de 88 kommunene har under 3000 innbyggere. Her er Sør- Varanger ikke representativ, med ca 10 000 innbyggere.

SYSSELSETTING

Antall sysselsatt i offentlig sektor har holdt seg på et stabilt nivå mellom 2008 og 2010, mens det er i privat næringsliv, spesielt bergverksnæringa, at vi kan spore en vekst i antall sysselsatte i Sør-Varanger kommune. Kommunen har en særdeles lav arbeidsledighet, men en omfattende vekst i sysselsettingen er vanskelig å spore for Sør-Varangersamfunnet. I Sør-Varanger finnes det i praksis flere arbeidsplasser enn det finnes personer som er i yrkesaktiv alder. Inkluderer vi innpendlingen av arbeidsfolk til Syd Varanger gruve og sykehuset så ser vi at det er minus arbeidsledighet i Sør-Varanger. I dag er det totalt 102 registrerte arbeidsledige i kommunen hvor 62 personer er norske, mens 40 personer er innvandrere. Til tross for at innvandrere utgjør 8.1 % av Sør-Varanger kommunes befolkning så utgjør de litt i underkant av 40 % av de arbeidsledige i kommunen.

I Kirkenes har det lenge vært et fenomen at mange bare arbeider og bor i byen midlertidig. Det er vanlig med vikariater og gjestearbeid, og folk kommer blant annet langveisfra for gruvearbeid. Disse arbeiderne bor gjerne fast i et annet land eller kommune, skatter til en annen kommune, og legger lite "verdier" igjen i byen, annet enn det livet og det de benytter seg av i det tidsrommet de bruker byen. I kommunens planstrategi går det frem at de ønsker å fokusere på å få flere av pendlerne til å bosette seg fast i kommunen.

Geografisk område	Datagrunnlag	2008	2009	2010
Sør-Varanger ³	Sysselsatte i næring Jordbruk, skogbruk og fiske	145	134	144
	Sysselsatte i næring Bergverksdrift og utvinning	57	160	265
	Sysselsatte i næring Industri	213	196	196
	Sysselsatte i næring Elektrisitet, vann og renovasjon	45	44	49
	Sysselsatte i næring Bygge- og anleggsvirksomhet	430	422	401
	Sysselsatte i næring Varehandel, motorvognreparasjoner	687	673	679
	Sysselsatte i næring Transport og lagring	306	299	305
	Sysselsatte i næring Overnattings- og serveringsvirksomhet	164	161	159
	Sysselsatte i næring Informasjon og kommunikasjon	63	64	63
	Sysselsatte i næring Finansiering og forsikring	31	34	32
	Sysselsatte i næring Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	180	173	170
	Sysselsatte i næring Forretningsmessig tjenesteyting	247	251	262
	Sysselsatte i næring Offentlig administrasjon, forsvar, sosialforsikring	667	684	701
	Sysselsatte i næring Undervisning	495	486	502
	Sysselsatte i næring Helse- og sosialtjenester	1 176	1 167	1 141
	Sysselsatte i næring Personlig tjenesteyting	161	154	164
	Sysselsatte i næring Uoppgitt	12	11	14
	Totalt sysselsatt i offentlig sektor	2338	2337	2344
	Totalt sysselsatt i privat sektor	2741	2785	2903
	Totalt sysselsatte i Sør-Varanger	5079	5122	5247

INNVA NDRING

Det har vært 230 000 grensekryssninger over Storskog grensestasjon i 2013. De fleste som krysser kommer fra russisk side. Det er også rapportert at det er en 50 prosent økning i antall nordmenn som krysser grensen. Mye grunnet visum- fri reise for grensebeboere. Mange russere drar fra Kirkenes lufthavn Høybuktnoen på ferie. I Kirkenes har kontakten med Russland ført til en stor andel russisk-norske barn. Tendensen viser at flest russiske kvinner kommer til norge for å stifte familie. I senere år har en sett at flere og flere hele russiske familier kommer sammen.

Innvandrere utgjør i dag 8,1 % av kommunens innbyggere, eksklusive innvandring fra nordiske land. Innvandringen til kommunen utgjør en svært viktig ressurs og er med på å fylle den store etterspørselen etter arbeidskraft. For utenom nordiske statsborgere så bor det i dag 801 utlendinger i Sør-Varanger kommune, pluss 77 russere med dobbelt statsborgerskap. De tre største innvandringsgruppene er i dag russere (53,3 %), polakker utgjør (10 %) og estlender (8,2 %). Totalt er det i dag registrert 61 nasjoner bosatt i Sør-Varanger, inklusiv nordiske land.

En generell tendens for Nord- Norge, og også resten av landet vårt, er sentralisering, befolkningsvekst i de store byene, og fraflytting fra tettstedene. Den aller største delen av kommunens innbyggere bor i sentrumsnære strøk. I 2010 bodde totalt 7699 personer på Bjørnevatn, Sandnes, Hesseng, og Kirkenes. Det vil si at 79 % av kommunens befolkning da bodde på Kirkenes-halvøya, og tall indikerer at dette bare vil øke i årene som kommer.

Flyttetall i kommunen viser en labil befolkning gjennom hele 90- og 2000-tallet. Fra år 2000 til og med 2010 er det registrert totalt 5 945 innflyttinger og 6 082 fraflyttinger. Slike flyttetall indikerer at en stor del av befolkningen følger liten stedstilhørighet og har en høy grad av mobilitet. Fra 2006 til og med 2011 har nettoinnflytting vært positiv. Likevel er den innenlandske innflyttingen negativ, og en viktig bidragsyter er at netto utenlandsk innvandring gjennom hele perioden har vært svært positiv. I tillegg har kommunen hatt et generelt positivt fødselsoverskudd, men dette overskuddet har vært nokså lavt i 2010 og 2011.

Sør-Varanger ¹	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1k 2012	2k 2012
Folketallet ved inngang av året/kvartalet	9464	9490	9518	9623	9738	9826	9860	9925
Fødde	102	111	127	114	112	95	39	15
Døde	94	89	65	71	104	94	25	19
Fødselsoverskudd	8	22	62	43	8	1	14	-4
Innvandring	88	115	134	153	211	198	44	32
Utvandring	26	43	48	66	54	94	7	17
Innflytting (innenlandsk)	356	354	332	359	382	414	96	98
Utflytting (innenlandsk)	398	421	370	377	455	485	82	92
Nettoinnflytting, inkl. inn- og utvandring	20	5	48	69	84	33	51	21
Folkevekst	26	28	105	115	88	34	65	17
Folketallet ved utgangen av året	9490	9518	9623	9738	9826	9860	9925	9942

Årstall	2010	2012
Vest (Bugøynes/bygøyfjord/ Spurvnes, Neiden)	508	481
Hesseng (Høybuktnoen, Nato, Bjørkheim A.v.I)	1807	1854
Sandenest øst og vest	1016	1081
Bjørnevatn	1511	1485
Kirkenes	3365	3449
Øst (Elvenes, Jakobsnes, Ropelv, Grense Jakobselv, Jarfjord)	790	773
Pasvik (Nedre Passvik, Langfjorddalen, Svanvik, Melkefoss, Øvre Passvik)	729	709
Totalt Sør-Varanger kommune	9738	9860

STØRRE TENDENSER

Antall eldre over 67 år har siden 2006 steget i fra ca 1200 personer til ca 1280 personer, mens andel barn og unge mellom 0-19 har i samme tidsperiode ligget på ca 2500 personer. Vi ser at kommunen har en nokså høy andel antall eldre i forhold til den yngre befolkning. I aldergruppen 45-66 år er det 29 % av kommunens befolkning, noe som vil si at denne gruppen av befolkningen kan ventes å pensjoneres i løpet av de 20 neste årene.

Barnhagedekningen er for barn 1-2 år er på ca 90 % noe som er 10 % over landsgjennomsnittet, mens dekningen for barn mellom 3-5 år er på ca 96 % noe som er helt i tråd med landsgjennomsnittet. Kommunen har en snittandel med mennesker med høyere utdanning på ca 23 %, noe som utgjør 2 % over landsgjennomsnittet. Kommunen er under landsgjennomsnittet i forhold til andel barn med barnevernstiltak med 4-5 barn per 1000 innbygger.

Statestikk for Finnmark viser at en av tre elever klarer ikke å fullføre videregående skole. Det er vanskeligst for gutter med minoritetsbakgrunn å fullføre, og klart flere elever i Finnmark slutter enn i resten av landet. I tillegg er det langt større sjanse for å ikke fullføre utdanningen for dem som går på yrkesfag, heter det i en rapport utarbeidet av FAFO. Dette peker på et stort problem, da en i landsdelen for øvrig og spesielt i Kirkenes har et skrikende behov for kvalifisert arbeidskraft med høyere utdanning. Det viser seg vanskelig å få høyt utdannede mennesker å flytte til byen, så vel som resten av landsdelen.



Fra aulaen i Kirkenes nye skole.



Pensjonisthuset på torget i Kirkenes. Kommunen har en høy andel eldre i befolkningen.

HELSE OG VELFERD

SKOLE OG UTDANNING

Utdanningstilbudet i Finnmark er konsentrert i Alta, Hammerfest og delvis i Kirkenes. I august fusjonerte høyskolen i Finnmark og UiT og ble det arktiske universitet. I Kirkenes kan en ta pedagogikk deltidsutdannelse eller en international bachelor gjennom Barents International school. Kirkenes videregående skole ble åpnet høsten 2002. Den allmenfaglige studieretningen i Kirkenes (Kirkenes videregående skole) ble slått sammen med den yrkesfaglige studieretningen på Hesseng (Hesseng videregående skole). Skolen på Hesseng ble bygd ut og fikk navnet Kirkenes videregående skole. Skolen har a. 600 elever fordelt på utdanningsprogrammene studiespesialisering med de fleste programområder, bygg- og anleggsteknikk, teknikk og industriell produksjon, elektrofag, design og håndverk, restaurant- og matfag, helse- og sosialfag og et aktivt OPUS. Kirkenes videregående skole har sin anleggsavdeling i Bjørnevatn. Avdelingen tilbyr utdanning innen anleggsteknikk, arbeidsmaskiner og anleggsmaskinmekaniker. Skolen har avdeling på Hesseng og på Bjørnevatn.

Både Hesseng, Bjørnevatn, Sandnes og Kirkenes har egne barneskoler. Barneskolen i Hesseng holder til i flerbrukssenteret, og er for barn fra 1-7. klasse. I Bjørnevatn finnes kombinert barne- og ungdomsskole, med ca. 300 elever. Kirkenes fikk en ny barne- og ungdomsskole i 2012. Den har et elevantal på 255 elever på barnetrinn og 240 på ungdomstrinn. Det er lagt spesiell vekt på utformingen av utearealene til skolen. Det skrives i lokalavisa og i arkitektnytts reporasje om skolen at uteområdene er mye brukt utenom skoletid. Skolen er imidlertid dimensjonert for flere elever enn det som finnes for øyeblikket. Dette kommer av at kommunen reknet med å være 2000 flere innbyggere når skolen stod ferdig.



Gode utearealer for alle årstider var viktig under utformingen av den nye skolen.



Hundekjøring i Pasvik.

HELSETILBUD

Sykehuset i Kirkenes er en stor offentlig institusjon som legg beslag på mye arbeidskraft. Det nye sykehuset skal plasseres ved andrevann, nært planlagt utbyggede boligfelt. Det nye sykehuset skal bli et moderne og rasjonelt sykehus med energimerkeklasse A som er første gang for et sykehus. Planlagt byggestart for nye Kirkenes sykehus er i mars 2014, og det skal stå ferdig i 2017.

I Kirkenes sentrum finnes tre aldershjem, og flere andre helsetjenester er plassert i sentrum. Hesseng og Bjørnevatn har også offentlige helsetjenester.

KULTURLIV

Kulturtilbudet i Kirkenes er variert, og i sentrum finnes bibliotek og kino, samt flere restauranter, barer og butikker. Kirkenes har også et vidt tilbud av fritidsaktiviteter som terrengsykling, svømming, treningssenter, skolekorps, musikkundervisning, idrettslag og hestesport. I tillegg finnes klimaspesifikke aktiviteter som hundesledekjøring, snøscooterløype og selvfølgelig oplyste skiløyper. På Sandnes ligger et alpinsenter, og på det samme fjellet ligger også Sandnes Idrettslags tre hoppbakker. Både Kirkenes og Bjørnevatn har også egne idrettslag.

Pikene på broen er en kulturorganisasjon som arbeider med grenselandstema og kulturutveksling mellom landene i nordområdene. De arrangerer workshops, språkcafé, seminarer og eventer med fokus på grenseland. De arrangerer også Kirkenesfestivalen Barents Spetakkelt, hvert år i februar siden 2004. Festivalen har ulike tema som reflekterer Kirkenes posisjon som grenseby og flerkulturell by. Dette er en festival som har fått internasjonal oppmerksomhet, og som søker å sette Kirkenes på kartet som noe annet enn en industriby.

Av museer og gallerier finnes Sør-Varanger museums Varanger-avdeling, med hovedbygning i Grenselandmuseet i Kirkenes ved førstevann. Museet er for historie i fellesområdet som Sør-Varanger var en del av før grensen mot Russland kom i 1826, og frem til i dag.

Av naturopplevelser i området rundt Kirkenes er det mye å velge i. Om sommeren kan en fiske i nesten 3000 fiskevann, og det er gode jaktmuligheter i hele Sør-Varanger. Kirkenes har eget turlag, og det er kort vei til uberørt natur. I Pasvik nasjonalpark kan en se utypiske vekster som på grunn av klimaet trives i dalen. Kirkenes har også et aktivt fuglekikkemiljø.



Et av de store kulturarrangementene i Sør-Varanger: Festivalen "Barents Spetakkelt"



Illustrasjon av det nye sykehuset. (Momentum Arkitekter)

MILJØ OG KLIMA

OLJEUTVINNING

Oljeutvinningen i nordområdene kan bli en realitet, som kommer til å bety mye for Kirkenes og nordområdene. Samtidig som utredning og leting pågår må en jobbe med flere bærekraftige strategier for ressursutnyttelse. Mange ønsker å etablere Kirkenes som sentrum for oljevirkksomheten i nordområdene, og prognoser sier at i 2030 vil oljeutnyttelsen være større i arkitske områder enn i nordsjøen. Barents Euro Arctic Council (BEAC) har tatt initiativ til en handlingsplan som blant annet skal fremme strategier for hele Barentsregionen, så det kan etableres et felles standpunkt og plattform for bærekraftig utvikling.

ØKOTURISME

Økoturisme er en ny trend som sysselsetter flere og flere i regionen, og kommunen tror at turistnæringen i Kirkenes er på ca. 200 årsverk. Grønn turisme med fokus på naturformidling opplever en oppsving, og sysselsetter mange innbyggere i nordområdene. Dette ses på som et godt og viktig satsingsområde for regionen.

VINDENERGI

Det satses hardt på vindenergi i Nord- Europa, og potensialet i nordområdene er stort. I Nord- Sverige er det etablert store vindmølleparker, og det er flere på vei. Utenfor Kirkenes på Raggovidda bygges snart et vinmølleanlegg som kan forsyne 35.000 husstander.

POTENSIELLE KONFLIKTER

Historisk sett har Nord- Norge og Finnmark mange bærekraftige ressurskilder- blant annet fiske, reindrift, fangst og noe jordbruk. Disse blir stadig truet av klimaendringene, og også planlegging av ufornybar ressursutvinning. Særlig har fiskebestanden endret utbredelsesmønster som konsekvens av dette. Naturvernforbundet ønsker å sette fokus på hvordan klimaendringene og nye næringer i regionen truer fiskeriene. Fiskeriene i Finnmark er svært viktige både økonomisk og kulturelt, og issmeltingen får fisken til å flytte seg lenger og lenger nord. Issmeltingen gjør at fiskens ferdselsmønster endrer seg betraktelig, og når man i tillegg tar med utslipp fra industri, er det flere påvirkninger som kan true fiskeriene ytterligere. I Barentshavet går torsken lenger nord og øst enn noen gang. Det er lite som tyder på foreløpig at fisken skal bevege seg inn i polhavet, men samtidig er det mye man ikke vet om fiskens reaksjon på klimaendringene



Oljesøl kan ødelegge hele næringskjeder, og utgjør en miljøtrussel ved utbygging av Barentshavet.



Økoturisme og opplevelsesturisme stiger i popularitet i forhold til charterturer.

og generelle atferdsmønstre. Det er klar enighet mellom naturvernorganisasjoner at man her må kjøre en føre- var politikk så næringene i nordområdene ikke ødelegger for hverandre. Som så mange andre steder i verden er en økende industrisatsing kombinert med fare for å gå på bekostning av bærekraftige tiltak for området. I Kirkenes er disse kreftene mange, sterke og ikke minst optimistiske. Det er samtidig enighet om at en felles diskusjonsplattform, mål og tiltak er nødvendig for å sikre en mer bærekraftig ressursutvinning.

BILBRUK

Sør-Varanger kommune har en relativt konsentrert befolkning i Kirkenes og tettstedene rundt. Likevel er avstandene i kommunen store og behovet for privatbil er tilstedeværende for mange av kommunens innbyggere. I tillegg til å bruke privatbilen som fremkomstmiddel til og fra jobb, representerer også privatbilen for mange i kommunen transportmiddelet som primært brukes i forbindelse med fritid og ferier.

TRANSPORTRUTER I BARENTSHAVET

Russerne er i full gang med å øke beredskapen langs NSR, men siden det bor svært få mennesker langs kysten i store deler av nordkysten på Russland, er dette ingen rask prosess. Et stort oljeutslipp vil ha katastrofale konsekvenser for fiskeriene i Arktis, enten dette er i Beringhavet, utenfor Grønland eller i Barentshavet. En rask økende regional og internasjonal skipsfart i Arktis i ekstreme forhold bidrar til en høyere risiko for en oljeulykke. Dermed er det avgjørende at både nasjonal beredskap i hele Arktis øker til et tilfredsstillende nivå, og at de arktiske statene samarbeider om bindende avtaler om oljevernberedskap.

GRUVEDRIFT

Utslipp av millioner av tonn med gruveavfall som inneholder tungmetaller og kjemikalier i arktiske fjorder og hav hvert år vil skape betydelig negative virkninger på det marine livet i havet. Sett i lys av industriutbyggingen som planlegges i regionen, vil en trenge strenge miljøkrav til industrien som skal utvikles for å ivareta sikkerheten rundt de sårbare økosystemene i havet. Lokalklimaet i Bøkfjorden har forværret seg siden gruva startet opp igjen, og det viser seg at en må rundt 10 km ut i fjorden for å finne gode forhold for bunndyr. Gruva har søkt om tillatelse til å slippe ut større mengder avfall i fjorden, og dette har blitt avslått. Norge er et av få land i Europa som fremdeles opererer med sjødeponi av avfall fra gruve næringen. I andre land er landdeponi det mest vanlige.



Mulighetene for utvikling av vindkraft i Sør- Varanger er store.



Havbruk er en av de tradisjonsrike yrkesveiene i Sør- Varanger.

TURISME

RUSSERHANDEL

Turistnæringen i Kirkenes er i rask vekst, mye hjulpet av tilrettelegging for grensekryssing mellom Norge- Russland. Antall kryssinger har økt med 50 % i 2013. Mange russere tar i bruk Kirkenes lufthavn når de skal reise til Europa.

“We want to make Nikel the most Norwegian town in Russia, as Kirkenes is the most Russian town in Norway”, uttaler Sergey Gonchar, sjef for Pechenga administrasjonen. Her er ambisjonene høye, og med russisk effektivitet når det kommer til realisering av prosjekter, er ikke det et usannsynlig mål. Nye websider, byråer og samarbeidsorganisasjoner på tvers av grensen dukker stadig opp, og turisme i Barentsområdet er fokus i stedet for promotering av isolerte steder.

Grensehandel i Kirkenes har vokst kraftig de siste årene, i den russiske juleferien i januar er det store mengder russere som valfarter over grensen. Handelen har også blitt spredd utover året, da sommeren 2013 hadde like stor omsetning i byen som juletider året før. Det er derimot lite russere som handler i sentrum av byen. Prisene er høye, og de har ofte ikke god nok økonomi til å ta “ferie” i Kirkenes. Sentrumskjernen merker lite til russerne, men kjøptesentrene utenfor sentrumskjernen opplever stor pågang på særlig syltetøy, kaffe og bleier.

Hentet fra barentsobserver.com:

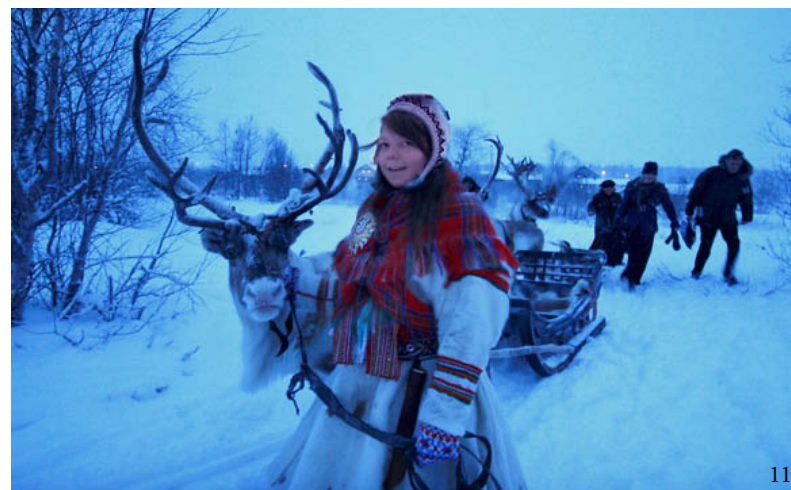
“The couple do not principally go to Norway for shopping. – It is just a visit to look at the small cosy private houses in Kirkenes, go to a café, visits some shops and look around, says Anja. While most Murmansk residents live in apartment blocks, people on the Norwegian side of the border have a different life. – The streets and houses looks somewhat different in Norway than in Russia, although it is just some few hours drive away, emphasize Anja.”

HURTIGRUTA

Kirkenes er anløpssted og vendepunkt for Hurtigruten og har flyplass (Høybuktnoen) med flere daglige forbindelser til Nord-og Sør-Norge. De gode kommunikasjonsårene har gitt stedet økt betydning for turisme. Flere russere anvender også flyplassen på Høybuktnoen for å komme sørover. Turistantallet fra Hurtigruta er rundt 60.000 årlig, med ett anløp daglig. Beklageligvis legger hurtigruta til utenfor sentrum, som tendensen er også andre steder. Kommunen vil



Grensestasjonen på Storskog.



Reinsdyrledekjøring er en populær aktivitet for turister.

gjærne flytte hurtigrutas anløpssted tilbake til sentrum, der det opprinnelig var satt opp. Dette også for å få turistene inn i bysentrum i Kirkenes, med tanke på næringen i sentrumskvartalene.

De fleste turistene fra hurtigruta blir fraktet avgårde på ulike aktiviteter når de ankommer Kirkenes, eller drar direkte mellom flyplass og hurtigruta ved av/påstigning. Aktivitetene som tilbys turister er bl.a kongekrabbefiske, reinsafari, hundesledekjøring, besøk på ishotellet, tur til den russiske grensa og fisketurer av variert lengde. Disse aktivitetene som tilbys har vokst i omfang og kostbarhet, og trenden er at turistene fra hurtigruta legger igjen nye penger i lokalsamfunnet. Turistnæringen i Kirkenes i dag anslås til å være ca. 200 årsverk, med en omsetning på MNOK 200 i året.



Snøhotellet i Kirkenes er et populært reisemål for turister.



Snøscootertur er en av mange typer "opplevelsesturime" man kan få med seg i Sør- Varanger.

INDUSTRI OG HANDEL

Selv om industri og tjenesteyting dominerer næringslivet i Kirkenes-området, er også primærnæringene av stor betydning i kommunen generelt. Det drives et allsidig husdyrhold med særlig vekt på storfehold. Noe skogbruk, hovedsakelig i Pasvikdalen. Fiske har en viss betydning som kombinasjonsnæring, og ved Varangerfjorden lengst nordvest i kommunen også som eneyrke.

FREMTIDSOPTIMISME

Næringslivet og kommunen i Kirkenes står sterkt sammen om å ønske utvikling. Optimismen er stor, og ønsket om større verdiskapning og flere innbyggere har gitt utslag i mange samarbeidsprosjekter, blant annet den nye informasjonsbrosjyren “En grensesprengende kommune” laget av kommunen og næringslivet. Målet er å få flere til å flytte hjem til kommunen etter endt utdanning, og å tiltrekke seg nye innbyggere. De tror at om man slår sammen vedtatte og mulige nye investeringer for perioden frem til år 2020, vil man ha et investeringsomfang på 4–5 milliarder kroner. Investeringene gjelder bygging av nytt sykehus, oljeterminal, logistikkterminal, utvidelse av gruvevirksomhet, forsvarsutbygginger, utvikling innen oppdrett, med videre. Dette gir trolig et behov for 350 til 400 nye arbeidsplasser. I tillegg har man en særdeles sterk økning i antall grensepasseringer over den norsk russiske grensen som medfører økt sysselsetting innen privat og offentlig service. Dette gir behov for kompetanse innenfor en rekke sektorer. I forhold til utbygginger av nye Kirkenes Sykehus, Forsvarsutbygginger og planlagte tiltak innen gruve, oljeterminal, havn / logistikk og oppdrett, vil dette innebære behov for arbeidskraft innen for en rekke felt i bygg og anleggsfasene. I driftsfaser vil det være behov for blant annet ingeniører, geologer, administrativt personale og operatører. Oljeterminal vil ventelig også innebære mer behov for spesialisert kompetanse innen logistikk og beredskap. Økt grensepassering mellom Norge og Russland via den norsk russiske grense vil medføre behov for økt arbeidskraft innen privat og offentlig service. Dette innebærer trolig også behov for arbeidskraft innen helsesektoren.



Syd- Varanger gruve ligger på en høyde over byen.



Et oljetankskip på vei inn mot havna i Kirkenes.

REINDRIFT

Bruk av rein og reindrift har lange tradisjoner i området rundt Kirkenes, spesielt i Pasvikdalen. I dag foregår reindriften som større enheter med flere dyr, og mange familier er fortsatt knyttet til reindriften. I dag er det til sammen 5 driftsenheter i Pasvik. I Sør-Varanger forøvrig er det i tillegg to distrikter, i Jarfjord og Neiden/Bugøyfjord. Bare et fåtall kan leve utelukkende av reindrift, som regel bare driftsenhetsinnehavere. Det er prosentvis flest menn som er driftsenhetsinnehavere i Norge i dag, men det er en stor del kvinner som er aktive i daglig reindrift. Som i resten av landet tvinges en stor del av ungdommen ut i jobber utenfor reindriften, av økonomiske årsaker. I Pasvikdalen er det forholdsvis gode beiter sammenlignet med andre steder i Finnmark. Driften går meget godt, det er god tilvekst av kalver og godt slakteuttak, på tross av rovdyr som jerv, ulv, ørn og til dels bjørn. Reinen er i godt hold. Dette kan man lese av totalregnskapet for reindrift som man finner hos reindriftsadministrasjonen i Norge.

JORDBRUK

Det drives fortsatt et aktivt jordbruk i Sør-varanger kommune, og man har hatt svært få nedleggelser av gårdsbruk de senere årene. Totalt er det ca 9 500 daa fulldyrket jord som fortsatt er i drift. Hovedproduksjonene er melk, kjøtt av svin, storfe og sau og grasproduksjon. Jordbruket er spredt over hele kommunen, med hovedtyngde i Pasvik. Opprinnelig har Sør-Varanger kommune hatt ca 15 000 daa dyrka mark. Det betyr at man har en ubrukt ressurs på 5 000 daa dyrka mark. Dette er areal som i dag holder på å gro igjen.

Etter at gruvene ble åpnet på begynnelsen av 1900-tallet ble det økt norsk bosetning i kommunen, og som en følge av den norske boreisingspolitikken ble Pasvikdalen forvandlet fra et område dominert av tradisjonell samisk og finsk næringsvirksomhet til et jordbruksområde der norske bønder ble prioriterte av det statlige jordskapsstyret. Oppover Pasvikdalen finnes det idag flere gårdsbruk. Dagens gårder er større, moderne og varierte. Det drives med kyr, gris, hest og i tillegg dyrkes jorda. Det tæes opp poteter, gulrøtter og diverse andre grønnsaker i et bredt utvalg. Flere gartnerier finnes, og noen dyrker urter og har småskalaproduksjon av krydder. I Pasvikdalen finnes også et relativt nytt ysteri. En av forskningsstasjonene til Bioforsk Nord holder til i Svanvik i Pasvikdalen, et forskningssenter for vekster i området, dyreliv og arktisk jordbruk.



Hurtigruta anløper Kirkenes hver dag på nordsiden av Prestøya. Den ligger til kai fra ca. 09.00 til 13.30.



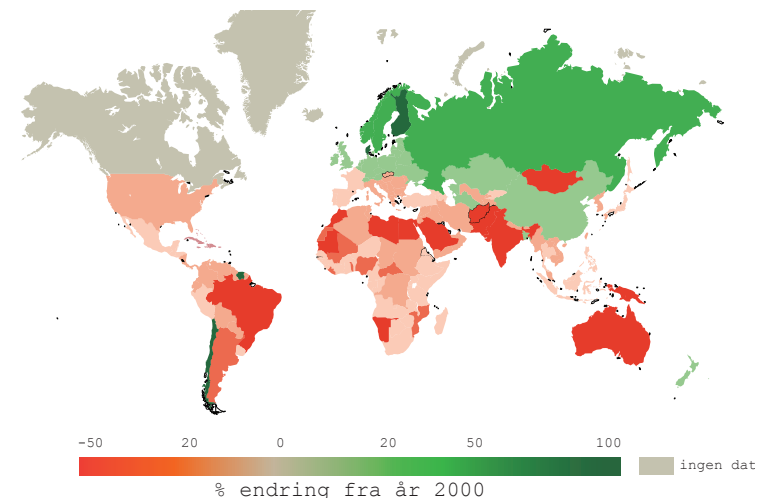
Reindrift i Sør-Varanger. De fleste jobber med rein ved siden av annet yrke.

HAVBRUK

I Sør-Varanger kommune finnes kun ett fiskevær, som er Bugøynes. Etter at kongekrabben gjorde inntog i Varanger, klarte byen å omstille seg fra tradisjonelt fiske til krabbefiske, og utviklingen har skapt stor optimisme i lokalsamfunnet. Kongekrabben selges og fraktes levende fra Bugøynes, til markedene i Asia der kongekrabben står høyt i kurs. Krabben kjøres til andre flyplasser, eller flys ut via Høybukthoen. Kongekrabben er en art som egentlig hører hjemme i Stillehavet, men den ble satt ut i Hvitehavet av russiske forskere på 70-tallet for å bedre næringsgrunnlaget i kysten av Nord-Russland. Krabben har sakte men sikkert gjort sitt inntog i Norge, og forskning på resultatene av dette tyder på at den er med på å forstyrre balansen i en del økosystemer langs kysten, bl.a. på grunn av overbeiting av bunnvegetasjon. Derfor ønsker en å holde kongekrabben nord for Tromsø. Krabben kan fiskes i hele varangerfjorden, og kvoten på krabbefiske har blitt utvidet de siste årene.

I Kirkenes har havbruksnæringen en sentral plassering i havna i byen, og enorme mengder krabbeteiner ligger til tørk langs kaien. Tradisjonelt havfiske bruker også sentrumshavna som lastehavn. Av oppdrettsnæring finner vi et foredlingsforetak i Røpelt, og flere områder utenfor Kirkenes er regulert til fremtidig oppdrett.

Fiskerinæringen i helhet kan bli påvirket av klimaendringene. En ser allerede tendenser til at fisken som lever i kalde temperaturer vandrer nordover på grunn av temperaturendringer i vannet. Fisken trekker lengre unna kysten og fiskeriene. Dette henger sammen med den enorme planktonproduksjonen i arktis, som utgjør mye av næringsgrunnlaget for livet i Barentshavet. Fisken trekkes hit, mot mindre fisk som beiter på plankton. Klimaendringer vil på sikt føre til at polisen smelter, og at nye arter som polartorsken, som lever livet under isen på nordpolen, blir eksponert for fiske. Dette kan gi nye muligheter for å høste av havet. Det kan tyde på at havbruksnæringen vil være avhengig av en kraftig satsing på innovasjon for å imøtekomme mulige endringer i havbruk i tiden fremover. Leverandørene, i samspill med forskningsinstitusjonene, er helt sentrale i innovasjonsarbeidet i næringen. Økt verdiskaping og ytterligere vekst vil derfor blant annet avhenge av at næringen kan fornye seg selv gjennom satsing på forskning og innovasjon. Fiskeriene i Arktis er svært viktige for Barentsregionen. Både økonomisk, samfunnsmessig og kulturelt er fiskeriene langs kysten i Norge med på å holde liv i mange små samfunn. I Russland er fiskeflåten hovedsakelig lokalisert i store byer som Murmansk og Arkhangelsk, med noe fiskerivirksomhet i Karelia og Nenets. Lenger øst enn dette er det ikke noe stort kommersielt fiske før vi kommer over til Beringhavet.



Norge kommer til å oppleve bedre villkår for matproduksjon mot år 2050. (Norsk polarinstitutt)

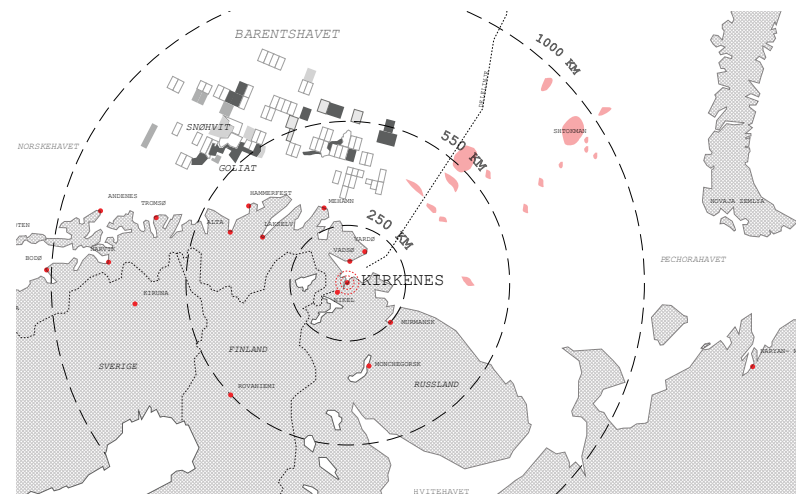


Kongekrabben reddet fremtiden til fiskeværet Bugøynes.

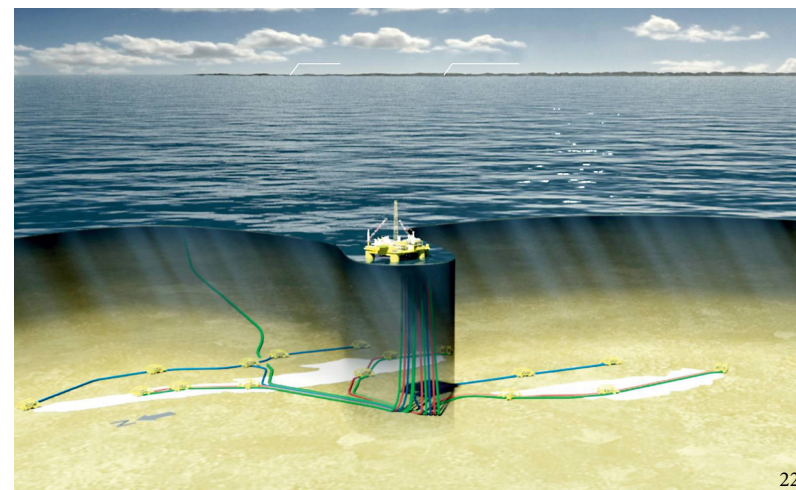
FREMTIDIG OLJEINDUSTRI?

Oljedirektoratet opprettet et Nord-Norgekontor i Harstad allerede i 1980 med tanke på oljevirksomhet i Barentshavet. Etter uenighet kom delelinjen mellom Russland og Norge på plass i 2010. Så langt er det funnet forekomster av olje og gass på både norsk og russisk side, og en forventer at det også kommer grenseoverskridende funn. I lang tid har en slitt med å finne egnede teknologiske løsninger på oljevirksomhet i arktiske strøk. Utfordringene er mørke og kulde, ising og bølger, og dette gjør også at selve lønnsomheten på å hente ut oljen synker, fordi en må utvikle en mengde utstyr tilpasset klimaet. Sakte snus likevel fokuset nordover, og oljeutvinning i Nordområdene er sterkt i fokus ifølge den nye regjeringen. Barentshavet er likevel den minst utforskede delen av den norske kontinentalsokkelen. Siden det sørlige området ble åpnet for leting i 1979, har bare rundt 60-70 brønner blitt boret der. Store mengder uoppdagede og oppdagede ressurser finnes på den norske sokkelen, og søkeaktiviteten er stigende. Spesielt i området Barentshavet sørøst ser en store muligheter for å finne olje og gass, og det er her det søkes om flest leterettigheter. Dette er et område som geografisk sett ligger nært Kirkenes, og Russland.

Framtidig petroleumproduksjon i Arktis vil innebære store offshore og landbaserte investeringer. Infrastrukturen og logistikk/transport må forbedres om effektiv håndtering av olje og gass skal iverksettes. Den type investeringer bør komme i tide, men de fleste investorer vil helst vente til de store funnene har blitt gjort før en setter igang med stor utbygging. Og spørsmålet om hvor lenge det blir lønnsomt å utvinne olje og gass vil også prege utviklingen. Om forskning på alternative energikilder leder noen vei, kan det godt tenkes at fossilt brennstoff utkonkurreres på pris. Enn så lenge håper mange på oljeutvikling i Barentshavet. Som nevnt tidligere, må en slik type utvikling koordineres med andre berørte næringsvirksomheter i havområdet som fiskeriene. Tilfredsstillende løsninger for opprydning av oljesøl i tilfelle ulykker må også på plass, ennå finnes ikke gode nok løsninger for å ta opp olje fra is, for eksempel.



Oversikt over petroleumresurser. Snart begynner leting i områder utenfor Kirkenes.



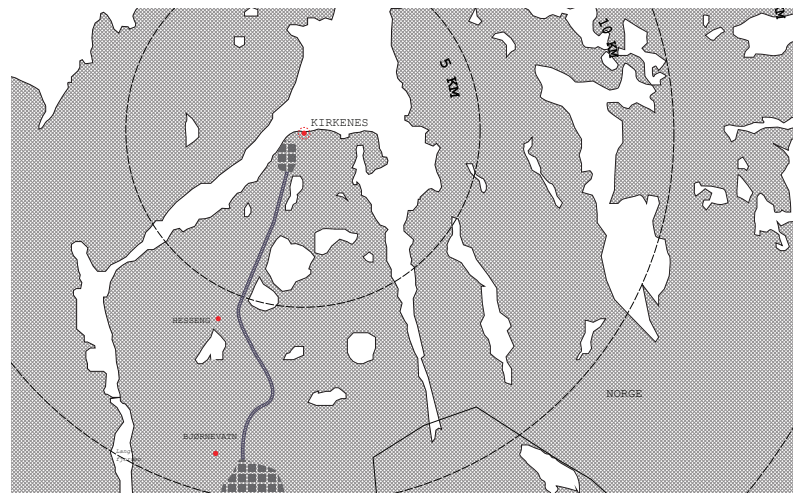
Ny teknologi må på plass for å kunne utvinne olje i Barentshavet.

En utvikling av oljeindustri i Barentshavet vil kunne tenkes å påvirke Kirkenes. Det planlegges blant annet et landbasert omlastningsanlegg for olje og gass utenfor Tømmerneset, og dette vil kunne medføre mange arbeidsplasser og økt verdiskapning lokalt. Samtidig håper også andre byer i Nord-Norge på å få være en del av oljeeventyret som kanskje kommer. Hvor funnene gjøres vil kunne påvirke hvor aktiviteten legges i land, og hvor en kan forvente lokale ringvirkninger av virksomheten det medfører.

GRUVEDRIFT

Sydvaranger Gruve som i mange år var livsgrunnlaget til Kirkenes stoppet virksomheten i 1997, men startet opp igjen i 2009. Gruvene ble kjøpt av Tschudi mining, og er børsnotert i Australia under navnet Northern Iron. Malmprisene er gode og gruveene planlegges utvidet ytterligere. Gruvevirksomheten kommer dermed til å fortsette å legge beslag på store deler av Kirkenes arbeidskraft, med økende behov. I dag mangler særlig kvalifiserte og høyt utdannede folk til jobbene som ingeniører og lignende. I dag arbeider det blant annet flere russiske ingeniører i gruveselskapet.

Mineraler og metaller inngår i nesten all vareproduksjon, og en stabil tilgang på mineraler er derfor også en forutsetning for økonomisk vekst. Det er stor etterspørsel etter en rekke metaller på verdensbasis. Siden 2003 har prisene på de fleste metallene flerdoblet seg, drevet bl.a. av økonomisk vekst i Kina, India og andre land. Metall produseres fra malmer som ligger i ulike typer geologiske provinser, og de er slett ikke jevnt fordelt over kloden. Verken EU eller Norge har for eksempel nevneverdig produksjon av flere strategisk viktige metaller. Antallet søknader om leterettigheter er i Norge ca. tidoblet fra 2002 til 2007. Mineralindustri er sårbar for konjunktursvingninger, og verdensmarkedet avgjør om det er lønnsomt å hente ut malm fra Bjørnevatn. Om et større havneanlegg bygges i Kirkene, vil verdensmarkedet være mer tilgjengelig til og fra Kirkenes, også med tanke på mineralutvinningen.



Gruveområdet til Sydvaranger AS.



Lovlig dumping i fjorden utenfor gruveområdet i Kirkenes. Kalles "Slambanken".

KONKLUSJONER FELTUNDERSØKELSER

KOMMUNIKASJON

Vi tror at en forutsetning for videre vekst i kommunen er å forbedre infrastrukturen. Det vil vertfall føre til at Kirkenes blir tilgjengelig for langt flere mennesker og via flere typer transportmiddel. Tanken om en jernbane som også kan ta passasjertransport er spennende, og vi synes også at det er behov for å se mer nøye på kommunikasjon på alle nivå vi har undersøkt. Dette vil vi ta med oss i strategien vi utvikler for prosjektet.

DEMOGRAFI

Vi synes vi har fått tak i mange interessante tall som bekrefter at det er behov for mye nytenkning og utvikling, spesielt når det gjelder å lage gode boforhold. Da arbeidsmarkedet i Norge ikke er særlig presset, vil en få problemer med å rekruttere til usentrale steder. Vi ser det som en veldig viktig utfordring i vårt kommende prosjekt å tilrettelegge for den økningen i befolkning som kommer.

HELSE OG VELFERD

Vi ser at Kirkenes allerede har på plass et bredt tilbud av fritidsaktiviteter og foreninger, og at sykehus og skoledekning til ungdomsskolenivå er god. Utfordringer rundt hvilke fag som tilbys ved videregående, tilgang på høyere utdanning og at ungdommen flytter ut er ikke unik for Kirkenes. En må i verste fall flytte for å gå på videregående, og uansett for å gå på høyskole/universitet. Dette er vanlig også ellers i landet. Vi tror likevel det kan være lurt å tenke nytt rundt lokal kompetanseutvikling, spesielt om Kirkenes får den posisjonen en håper i forhold til olje, gass og logistikk i Barentshavet. Kirkenes ligger nært de berørte områdene, og mye forskning og innovasjon må på plass før utviklingen kan ta av. Vi tror at Kirkenes har noe å vinne på å være foran denne utviklingen.

KLIMA OG MILJØ

Av klima og miljø-situasjonen forstår vi at framtiden kan by på mange konflikter mellom ønsket industriutvikling og miljøhensyn. Det må på plass omfattende undersøkelser av inngrepenes konsekvenser, og mange organisasjoner passer på at denne utviklingen går for seg på en måte og i et tempo som ikke skader økosystemene i havet og på land. Vi ønsker å forutsette som en del av vårt prosjekt at slike hensyn blir ivaretatt. Mulige miljøkatastrofer kan ha store konsekvenser for Kirkenes, men det er like vanskelig å prøve å si noe sikkert om som å forutse hvordan Kinesisk økonomi vil utvikle seg fremover.

INDUSTRI OG NÆRING

Vi ser i våre undersøkelser av industri og næring at Kirkenes har flere bein å stå på enn bare industri. Mye takket være nedleggelsen av gruva i 1997, om en kan tillate seg å si det. På grunn av omstillingsmidler og åpning av grensa til Russland klarte Kirkenes å omstille seg fra å være et ensidig industrisamfunn til å bli ett mer mangfoldig og levedyktig samfunn. Vi synes dette er utrolig interessant. Store deler av menneskene som bor her venter på og ønsker velkommen industriutviklingen nå igjen planlegges. Vi tror det kan bli veldig interessant å se på de andre næringene som har vokst frem, og hvordan disse kan videreutvikles, kanskje bli hjulpet frem av ringvirkninger av industriutviklingen.

TURISME

Et av de nye bena Kirkenes har fått å stå på er turisme, godt hjulpet av hurtigruta. Vi ser på denne næringen som veldig interessant i forhold til videre utvikling, spesielt i forbindelse med økt tilgjengelighet via oppgradert infrastruktur. Samtidig er vi klar over at denne næringen er veldig ømfintlig for konjunktursvingninger, og vi anser det som lite lurt å basere for mye vekst på et slikt grunnlag. Men som hoved- og binæring for flere i Sør-Varanger ser vi absolutt et potensiale.

FRA KOMMUNEPLAN FOR SØR-VARANGER

KOMMUNE 2012-2015

UTFORDRINGER I MILJØVERN OG KLIMAARBEID

Etter oppstart av Sydvaranger gruve har kommunen opplevd en markant økning i Co2 -utslipp. I tiden etter gjenoppstart av gruva har økningen i det totale energibruk i kommunen fordoblet seg.

- Hvordan skal kommunen være med å innvirke til gode miljøløsninger i samarbeid med Sydvaranger gruve AS?
- Hvordan skal kommunen forholde seg til et økt press for å utvide mulighet for motorferdsel i utmark?
- Hvordan kan kommunen samarbeide med næringslivet om ønske om industriutvikling og samtidig ikke la seg overkjøre?

UTFORDRINGER I AREALFORVALTNINGEN

Når viktigste utfordringen er å gjøre Sør-Varanger så attraktiv som mulig for både eksisterende befolkning og fremtidige tilflyttere så må dette også gjøres noe med i arealforvaltningen i kommunen. Da kan de mest sentrale utfordringene være;

- Å se på nye innfartsløsninger til Kirkenes.
- Hvordan Kirkenes utvikles?
- Hvordan skal boligsituasjonen være i tida fremover?
- Hvordan videreutvikle Kirkenes til et kommunalt og regionalt senter?
- Hvordan skal motorferdsel og tilpassning av scooterløypenettet være i årene som kommer?
- Hvordan skal bolig- og institusjonsstrukturen være i møte med den kommende "eldrebølgen"?
- Hvordan og hvor skal utviklingen av nye næringsrelaterte havneområde være i Sør-Varanger i tiden fremover.

UTFORDRINGER I BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOSETTING

Kanskje er den største utfordringen for Sør-Varanger kommune i dag å skaffe tilstrekkelig med mennesker til å fylle etterspørselen etter arbeidskraft på alle utdanningsnivå. Det viser seg at det kommer relativt mange til kommunen hvert år, men at det på samme tid er det flere som flytter ut. Utfordringen med dette er at den store mangelen på arbeidskraft forblir uendret. En målsetting bør være å få de "nye" borgerne til å etablere seg i kommunen over lengre tid.

- Hvordan tiltrekke seg nye borgere?
- Hvordan stimulere til at unge i utdanning returnerer til Sør-Varanger etter endt utdanning?
- Hvordan stimulere til en befolkning får en sterkere grad av bostedslojalitet?
- Hvordan stimulere til en sterkere og mer stabil befolkningsvekst?

Utfordringer tilknyttet befolkningsutvikling og bosetting er kanskje de største utfordringene kommunen står overfor de neste årene. En viktig forutsetning for at vi skal sikre en befolkningsvekst er at kommunen har et godt utviklet kommunalt tjenesteapparat på alle nivå. Da må vi se på hvordan skal vi sikre et godt og tilstrekkelig utviklet tilbud innenfor de fleste sektorer og områder i kommunen. Et godt tilbud innenfor kultur, idrett, barnehage, skole og utdanning vil være viktig.

- De neste 20 årene skal 30 % av befolkningen av med pensjon, hvordan skal kommunen håndtere "eldrebølgen"?

UTFORDRINGER NÆRINGS LIV OG SYSSELSETTING

Den veksten som er beskrevet i kommuneplanen fra år 2005 har ikke gitt de forventede ringvirkningene som man da trodde skulle komme i fra olje- og gassvirksomhet. I kommuneplanen er visjonen at innbyggertallet skulle øke til 12.000 innbyggere innen 2015. Ved inngangen av år 2012 var kommunens populasjon på 9860, så det er fremdeles et stykke igjen før man når kommuneplanens målsettinger. Det er i dag et skrikende behov for kompetent arbeidskraft til Sør-Varanger.

Øvrig sysselsetting i offentlig virksomhet har holdt seg relativt stabilt de siste årene. Om man legger til grunn kalkulasjonene fra Norsk Institutt for by- og regionsforskning (NIBR), så er det grunn til å tro at etableringa av Sydvaranger Gruve etter hvert vil gi indirekte vekst i andre offentlige og private virksomheter. NIBR opererer med at 1 arbeidsplass vil kunne gi 0,2 til 0,8 i utledede arbeidsplasser.

- Hvordan skal offentlig og privat virksomhet greie å tiltrekke seg nødvendig og kompetent arbeidskraft?
- Hvordan sikre en stabil sysselsetting?
- Hvordan stimulere til lenger yrkeskarriere (etter 62 år)?
- På bakgrunn av "eldrebølgen" så skal 30 % av befolkningen av med pensjon de neste 20 årene, det vil skape stor etterspørsel etter arbeidskraft.

ARKTISK RÅD

Arktisk Råd er det eneste sirkumpolare samarbeidsorganet som omfatter alle de arktiske landene. Hovedfokus har vært bærekraftig utvikling og miljø.

Arktisk råd består av Norge, Danmark/Grønland/Færøyene, Sverige, Finland, Island, USA, Canada og Russland. I tillegg deltar representanter for de arktiske urfolksgruppene som "permanente deltakere" i rådet. Blant disse er også Samerådet som representerer samene i Norge, Sverige, Finland og Russland. Frankrike, Tyskland, Nederland, Polen, Spania og Storbritannia har per november 2011 status som observatørstater. Arktisk råd ble opprettet i 1996 som en utvidelse av det arktiske miljøvernssamarbeidet (Arctic Environmental Protection Strategy, AEPS) fra 1991.

Formannskapet i rådet ruller blant de åtte medlemslandene og varer normalt i to år. Norge hadde sist formannskapet i perioden 2007-2009. Det er Ministermøtet som vedtar programmene og prosjektene som skal gjennomføres i regi av Arktisk råd. Ministermøtet avholdes annen hvert år. I perioden mellom ministermøtene avholdes det statssekretærmøter og møter mellom ledende embetsmenn (Senior Arctic officials, SAO). Selve arbeidet foregår i de seks permanente arbeidsgruppene som dekker følgende programområder:

- Handlingsprogram mot forurensning i Arktis (ACAP)
- Overvåkning av det arktiske miljø (AMAP)
- Bevaring av arktisk fauna og flora (CAFF)
- Beredskap mot akutt forurensning (EPPR)
- Beskyttelse av det marine miljø (PAME)
- Bærekraftig utvikling (SDWG)

De endringene som skjer i Arktis skaper nye utfordringer og gir opphav til nye muligheter. Som en ansvarlig kyststat, arbeider Norge for å møte utfordringene og utnytte mulighetene på en trygg og miljøvennlig måte. Vi vil arbeide for å bevare Arktis som en fredelig region hvor samarbeid og bærekraftig ressursforvaltning råder. Norge mener at eksisterende folkerett gir forutsigbare rammer for håndtering av nåværende og potensielle utfordringer i Arktis. Havretten danner det juridiske grunnlaget for all virksomhet i Polhavet.

Arbeidet i Arktisk råd har gitt håndfaste resultater. Fra den tiden da rådet ble opprettet, har forurensning vært et viktig tema og er det fortsatt. Det ble dokumentert uakseptable nivåer av miljøgifter og tungmetaller i Arktis på tross av avstanden fra industrialiserte områder. På 2000-tallet tok Arktisk råd også fatt i klimaendringer, og de omfangsrrike rapportene rådets ulike arbeidsgrupper har produsert, har vært av stor betydning for å fremheve effekten av klimaendringer og hvor fort de finner sted.

I den senere tid har Arktisk råd - i tillegg til å håndtere forurensning og klimaendringer - snudd oppmerksomheten mot hvordan samfunnet kan tilpasse seg endringene som finner sted. I mai 2011 undertegnet medlemslandene den første juridisk bindende avtalen fremforhandlet i regi av Arktisk råd. Avtalen etablerer et forpliktende rammeverk for samarbeid mellom medlemsstatene i Arktisk råd om søk og redning.

Videre har det blitt besluttet å nedsette en arbeidsgruppe som skal utvikle et internasjonalt samarbeidsinstrument for beredskap mot oljeforurensning til havs i Arktis. Et slikt verktøy vil ytterligere styrke det regionale samarbeidet mellom de arktiske statene. Norge, sammen med Russland og USA, har tatt en ledende rolle i dette arbeidet. Rådet har også foretatt omfattende vitenskapelige og miljømessige studier av skipsfart, olje- og gassvirksomheten og havforvaltning i Arktis.

Norge er glad for at det på ministermøtet i Nuuk i 2011 ble besluttet å opprette et permanent sekretariat for Arktisk råd i Tromsø. Sekretariatet skal være operativt fra 2013. Norge mener at Arktisk råd i arbeidet med tilpasning til nye utfordringer i regionen, bør ta initiativ til flere beslutninger av forpliktende karakter. Det er også viktig at relevante observatører får følge rådets drøftelser og bidra til arbeidet med å håndtere utfordringer i nord.

(hentet fra regjeringen.no)

BARENTSSAMARBEIDET

Barentsregionen har nesten 6 millioner innbyggere, et flateinnhold på 1,75 millioner kvadratkilometer, og rike naturressurser innen skog, mineraler, olje, gass og fisk. I tillegg har regionen et variert næringsliv, høgschooler, universiteter og teknologisk avanserte virksomheter. Men lange avstander, spredt befolkning og vanskelig klima er en stor utfordring for folk og myndigheter.

Samarbeidet foregår på to politiske nivå: et mellomstatlig nivå som ledes av Barentsrådet (Barents Euro-Arctic Council, BEAC), og et interregionalt nivå som ledes av Regionrådet (Barents Regional Council, BRC).

Barentsrådet

Medlemmer i Barentsrådet er Danmark, Finland, Island, Norge, Russland, Sverige og EU-kommisjonen. Ni land har observatørstatus. Formannskapet roterer på toårs basis mellom Finland, Norge, Russland og Sverige.

Norge har nå formannskapet i Barentsrådet. Formannskapsperioden strekker seg over to år. Finland vil overta etter Norge 29. oktober 2013. De overordnede målsetningene med samarbeidet er å styrke næringssamarbeidet, ta vare på miljøet og sikre bosettingsgrunnlaget i nord.

Følgende tretten "fylker" utgjør Barentsregionen og er representert i Regionrådet:
Nordland, Troms og Finnmark i Norge
Västerbotten og Norrbotten i Sverige
Lapland, Oulu og Kainuu i Finland
Murmansk, Karelen, Arkhangelsk, Komi og Nenets i Russland

Samhandlingen mellom de nasjonale og de regionale nivåene er et av Barentssamarbeidets særtrekk og styrke. Som formann i Barentsrådet legger Norge stor vekt på tett samarbeid med formannen i Regionrådet, Norrbotten.

Det Internasjonale Barentssekretariatet (IBS) i Kirkenes ble etablert i 2008. Sekretariatet koordinerer enkelte aktiviteter i Barentsregionen, og har et nettbasert arkiv som inneholder referater fra alle møter i Regionrådet og Barentsrådet. Det norske Barentssekretariatet i Kirkenes har en sentral rolle i prosjektarbeidet og Barentssamarbeidet generelt.

Barentsregionen påkaller stadig større internasjonal oppmerksomhet, både på grunn av klimaendringer og de store forekomstene av fornybare og ikke-fornybare ressurser. En utfordring er derfor å løfte næringslivssamarbeidet til et nytt nivå samtidig som man holder fast ved det godt etablerte folk-til-folk samarbeidet. I tillegg er det helt avgjørende at de lovende utsiktene til økt mineralutvinning på land og olje- og gassutvinning til sjøs ikke legger for stort press på sårbare naturområder. Videre er det viktig å sikre urfolks rettigheter i forhold til ny utvinningsbasert industri.

De konkrete oppgavene for Barentsrådet har vært å styrke og fremme regionalt samarbeid over et bredt spekter: Næringsliv, miljø, samferdsel og kommunikasjon, utdanning og forskning, helse, kultur, urfolk, justisspørsmål, redningssamarbeid, ungdomsspørsmål o.a. Det er opprettet gode kontakter mellom næringsaktører i Barentslandene og mellom kommuner i de ulike landene.

20-årsdagen for Barentssamarbeidet ble markert med et statsministermøte i Kirkenes 3. og 4. juni. Blant deltakerne var Russlands statsminister Medvedjev, Finlands statsminister Katainen, Islands statsminister Gunnlaugsson og EUs visepresident Kallas. Videre deltok utenriksminister Bildt fra Sverige, utenriksminister Søvndal fra Danmark, medlemmer av Regionrådet, observatørlandene samt urfolks- og ungdomsrepresentanter. Under møtet ble en ny Kirkeneserklæring vedtatt. Denne sier noe om hva som er oppnådd etter 20 års samarbeid, og peker fremover og gir nye mål for samarbeidet i de kommende tiårene.

(hentet fra regjeringen.no)

FRA KIRKENESKONFERANSEN 2014

“ÅPNINGSFOREDRAG” JAN TORE SANNER, KOMMUNAL OG
MODERNISERINGSMINISTER

Nord- Norge skal bli en av landets mest skapende og bærekraftige regioner. Her skal man koble kunnskap med næringsutvikling, og sikre sameksistens mellom næringer. Det er viktig å skape rom for nærings- og resurssutvikling.

“Mulighetene er store, og ansvaret er stort” Sanner presiserer at en må ta miljø- og klimaspørsmål på alvor og vi må sikre sameksistens mellom ulike næringer i Norge.

Regjeringen vil fokusere på realfagssatsing og utdanning av spesifisert arbeidskraft. Er det et sted det er behov for flere dyktige ingeniører, er det i Nord- Norge. For å utnytte potensialet som ligger i Nord-Norge, trenger man mye større satsing på infrastruktur. Politikersitatet: Vi skal slutte å snakke, vi skal handle. Det har vi hørt før, håper selvfølgelig at det skjer.

Nettverk, god infrastruktur og samarbeid gir kortere avstander. Avstandene i Nord i kilometer byr på utfordringer for bedriftene. Men avstander måles ikke bare i kilometer. Man kan minke avstandene med ny teknologi. Kunnskap må til for å se nye løsninger, og det er avgjørende for utvikling i regionen. Nordområdene kommer til å være svært betydningsfulle for Norge fremover, og regjeringen vil jobbe med å sikre verdiskapning på lang sikt.

Meir forskning trengs, og Sanner mener en må styrke forskningsaktivitet i nordområdene. Når det gjelder minealnæringen, er investering i næringen på vei opp på landsbasis. Regjeringa satser på utvinning og store området er under utredning. Gode transortløsninger kreves også til dette, ikke bare nord-sør men øst-vest. Sanner avslutter med å si at godt samarbeid betyr bedre regionale løsninger.

Sanner presenterer mye vi allerede vet om utviklingen som kan komme. Det vi lurte på er om det blir noe av satsningen på regionen før en har oversikt over hvilke ressurser en kan ta ut. Kommer det forbedret infrastruktur før oljefunn eller etter?

“MURMANSK, EN BÆREKRAFTIG REGION I ARKTIS” GRIGORY
STRATLY, DEPUTY GOVERNOR MURMANSK OBLAST

Finland, Norge og Sverige sees på som ressurser av ledelsen for fylket Murmansk. I Russland har en nylig vedtatt en strategi for nasjonal sikkerhet mot 2020 som også angår arktis. Hele Murmansk fylke er inkludert. Murmansk har en betydningsfull rolle innen sosialøkonomisk utvikling. Veksten i næring har vært statsstøttet de siste ti år. Den nye strategien skal sørge for en mer bærekraftig utvikling og satsning på næringsliv, forskning og grensesamarbeid. De vil gjøre det lettere å investere i næringslivet gjennom store skattefritak og strategisk investering av staten. Reiseliv, gruveindustri, fiskeri og sokkelutvinning er også viktige områder de satser på. De ser potensialet i den menneskelige kapital, og å styrke denne. De satser på kultur, helse og utdanning, og vil gjerne danne seg næringshager og kunnskapsparker for å lage et bedre næringsklima.

Av konkrete prosjekter planlegger de i Murmansk blant annet en transporthub med en isfri dyptvannshavn. Murmansk hav er blant de 10 største i Russland, og det planlegges å gjøre denne til et større knutepunkt, og senter for om- og avlastning av kull og mineralrelatert last.

Hele fiskeriflåten til Murmansk består av 200 skip. Hele næringen inkl. oppdrett består av ca. 140 bedrifter. 16 % av Russlands totale fiskefangst er fra Murmansk, og dette er et av de viktigste satsingsområdene fremover. Her ønskes det og jobbes for et samarbeid med Norge.

Om fremtiden mener guvernøren at gode felles transportløsninger kreves. Han mener også at en har en viktig felles oppgave- urfolket. Murmansk ønsker å utvikle reiseliv i tilknytning til arktis. Nordpolensafari, passasjerhavn i Murmansk, hurtigruta til Russland. De vil også utvikle skiturisme i regionen.

Foredraget bekrefter at Russerne er på offensiven og planlegger mye utvikling i fylket. De har flere tidsfestede prosjekter, men det er samtidig vanskelig å se hvilke konsekvenser det har for utvikling i Kirkenes. Det kommer også an på politisk utvikling i Russland, som ennå er på et nivå der samarbeid kan være utfordrende.

“HVORDAN VIL FINLAND UTØVE SITT FORMANNSKAP I BARENTSRÅDET”
AMBASSADØR MAIMO HENRIKSSON, FINLANDS AMBASSADE

Barents Euro Arctic Council, vil gjerne fremme økonomisk samarbeid i Barentsregionen. De vil gjerne jobbe med en felles transportplattform; mot turisme, logistikk og varetransport. Også en felles klimaplattform i Barents er lagt vekt på, da felles målsetting om vern om resursene er avgjørende for en bærekraftig fremtid. Logistikk og transportfokus er også viktig for å fremme de unges mobilitet, muligheten til å utveksle og sikre samarbeid også i fremtiden. En målsetting om et grenseløst nord med fri ferdsel.

Når det kommer til det norsk- finske partnerskapet ses den potensielle jernbanestrekningen fra Rovaniemi til Kirkenes på som et lovende prosjekt. Dette kan fremme utdannings og forskningssamarbeid, og bedre nettverk. Ambassadøren lanserer en visjonær idé om at jernbanen kan fortsette sørover i Finland og til Øst-Europa.

Dette foredraget ga oss ikke så mange nye opplysninger. Vi forstår det slik kan et eventuell jernbane til Finland er ønsket av finnene, men at det kommer an på om de gjør større mineralfunn, om det er lønnsomt for de. De ønsker kulturutveksling og utveksling av studenter, og vi lurte på om det kan være aktuelt å hente finske studenter til Kirkenes, om en jernbane bygges.

OPPLEVES UTVIKLINGEN I NORD SOM POSITIV FOR DE BERØRTE
URFOLK? V/ SAMETINGSRÅD FOR MILJØ, KUNNSKAP OG INNOVASJON.

Det påpekes at potensialet som ligger i å samarbeide på tvers av grensene i samiske spørsmål kompliseres av Russland. Menneskerettighetsspørsmål er her en sentral konflikt. Sameråden stiller spørsmål om verdigskapningen i gruvevirksomheten kan gi grunnlag for samisk vekst og velstand. Hun presiserer at lokalbefolkningen og kommunen må stille krav til de som kommer for å utvinne ressursene, fordi “vi skal være igjen her når de trer ut”. Hun mener at ny virksomhet på samiske områder må direkte styrke og utvikle eksisterende utfolkskultur. Presset på reindriften er stort, og tap av land til kalving/beite kan bryte tålegrensa. Sametingene i Norge, Sverige og Finland har satt ned ei arbeidsgruppe som skal stå ferdig i 2016, om hvordan en tar opp en dialog med industrien som vil tablere seg. Samtidig presiseres det at industrien må på eget initiativ ta ansvar for urfolksrettigheter.

Dette foredraget var tydelig preget av en mistro til ansvarsfølelse hos de større utenlandske bedriftene som ønsker å etablere seg som aktører i mineralindustri i samiske områder. Det er også det eneste foredraget der vi hørte noen ta opp temaet “hva skjer etterpå” som vi mener er veldig viktig.

“HVILKE FORVENTNINGER HAR STATOIL TIL ÅPNINGEN AV DET SØR- ØSTLIGE BARENTSHAV” DIREKTØR KNUT HARALD NYGÅRD, NORDOMRÅDEINITIATIV, STATOIL ASA

Skiller mellom “workable”, “stretch” og “extreme” arctic. “Workable arctic” er der olje og gassutvinning er mulig med dagens teknologi. Dette området er per nå Sør-Barentshavet. I “stretch arctic” stilles krav til innovasjon og ny teknologi for å kunne utvinne de resurssene som finnes her. I “extreme arctic” trengs radikal nytenking og teknologi for at det skal være mulig å gjøre inngrep der.

Det ligger store muligheter i det sørøstlige Barentshav. Det er boret mye mindre enn i Nordsjøen, men det er allerede funnet tegn til forekomster langt fortore enn når man ser tilbake på hvor mye leting det tok i Nordsjøen. Statoil ser de har et potensiale til å bruke lokal leverandørindustri bedre, nordområdeinitiativet forutsetter og omhandler sameksistens mellom næringer.

“Vi har mange og tette blokker vi vil undersøke mot Russlands blokker, og akkurat dette området er et interessant område” sier statoil om Barentshavet sørøst, området nærest Kirkenes. Det er her det er størst leteaktivitet og søkes om flest letetillatelser.

Statoil understreker at ingenting er sikkert, men at de tror at det finnes stor mengde olje og gass. De understreker også at store infrastrukturelle løft må på plass i regionen før noe som helst kan skje.

“HVORDAN VIL DE FREMTIDIGE TRANSPORTKORRIDORENE SE UT?” TORBJØRN NAIMAK, STATENS VEGVESEN

Torbjørn sa ikke så mye om hvordan transportkorridorene skulle se ut. Han delte infrastrukturen inn i ekstern og intern kommunikasjon. Det ble kommunisert vilje til å utbedre infrastrukturen i nordområdene, men uklart når det blir skje. Grensekryssende transport planlegges. Det utvikles en helhetlig tankegang omkring framtidens brukere av transportsystemene. Transportsystemene må utvikles i forhold til de forventninger en har til ressursutvinning.

Han nevner reiseliv som en faktor i tillegg til transport av olje, gass og mineraler. En flaskehals er at felles bestemmelser for standard på vogntog må på plass. Et eksisterende eksempel som skaper problemer er polske lastebiler på norske veier. Dekkvalitet, minstemål på bredde på veier etc må fastsettes i et regelverk. Andre flaskehalser er visum, toll, etc. Utrolig nok er sporvidden til tog ulik i mange land. Finland og Russland kan kjøre i samme spor, mens norske og svenske tog ikke kan kjøre i Russland og Finland.

Mellom Kirkenes og Nikel mangler kun 40 km jernbane. Forbindelsen Rovaniemi-Kirkenes står på finnene om blir bygget. De har lengst strekning å bygge, og Norge har sagt seg villig til å møte jernbanen om de vil bygge til grensen. Prosjektene må prioriteres nasjonalt som del av en større satsning på forvaltning av naturressursene i landet.

Dette innlegget gir en god indikator på at satsing på infrastruktur vil komme i Nord-Norge, om en oppdager store ressurser i Barentshavet. Det betyr å sikre nasjonale verdier, og det vil ikke være mulig å utnytte ressursene uten å forbedre infrastruktur. Store mineralfunn i Finland og stigende mineralpriser, kan virke positivt inn på planene om å bygge jernbanen til Kirkenes fra Rovaniemi.

“ET HAV AV MULIGHETER SKAPER VIRKSOMHET PÅ LAND” GRO BRÆKKAN, NORSK OLJE OG GASS.

“Vi står ved inngangen til en ny epoke, og vi må tenke og posisjonere oss riktig i forhold til Russland. Norge er, og kan ikke være, en passiv tilskuer til andre lands oljepolitikk. Vi må utforske områdene i like stor grad som Russland, og selv om delelinjen er på plass vil det komme funn som kan være grenseoverskridende. Her er vi nødt til å drive en offensiv oljepolitikk, og sikre Norges ressurser for fremtiden.”

Oljen skaper arbeidsplasser. Oljen har skapt 250 000 arbeidsplasser, og har drevet oss frem i teknologi og kunnskap. Vi trenger nå program for sikkerhet og beredskap, infrastruktur og teknologi for å kunne møte potensiell utfordringer. Det er over 40 selskapet som har meldt seg på for å sikre seg blokker i Barentshavet, og det er denne regionen de mener har mest ressurser igjen.

Hvorfor skal man involvere virksomheter på land? Det skal legges tilrette for at virksomhetene på land skaper arbeidsplasser og kan bli ressurser for tettstedene. For Kirkenes er dette viktig for å ha konkurranse, og konkurransedyktige virksomheter. Oljeindustrien stiller store krav til leverandørene, og her er det mye lærdom å hente av andre. Her trengs det også foreberedelse. Hvordan kan næringslivet i Øst-Finnmark komme i forkant i denne utviklingen? Her må man følge nøye med, være parallell og offensiv, og sikre våre ressurser. Man må øke aktiviteten på en ansvarlig og sikker måte, vi må ikke glemme at også forberedelser skaper aktivitet.

Innlegget har tydelig fokus på at en bør være proaktiv, begynne arbeidet nå med å bygge kompetanse i Finnmark, lære av Stavanger-regionen og forberede næringslivet på tiden som kommer.

“KLIMAENDRINGENE I ARKTIS, MULIGHETER OG UTFORDRINGER, DIREKTØR JAN GUNNAR WINTHER, NORSK POLARINSTITUTT

Norge opplever en positiv utvikling i forhold til matproduksjon. På grunn av at temperaturen øker opplever vi en forflytning av arter fra sør mot nord. Dette har ført at den økonomiske inntjeningen har gått kraftig opp, da det har vært mye og forskjellige ressurser å ta av. Når fisken flytter seg, og også andre arter flytter seg, flytter også den artsspesifikke turistnæringen seg etter. Fisketurismen flytter seg etter bestanden, lengre mot nord.

Shippingtrafikken har økt, men volumet har kun hatt en beskjeden økning. Arktis preges av at vegetasjonen er i endring. Kjennetegnene til de polare økosystemene er at det er forholdsvis få arter, men populasjonene er derimot store. Det er i ferd med å endres, og nye arter kommer trekker nordover. Vi ser allerede en stor vegetasjonsendring grunnet endringene i klima, og om mange år vil vi ha et helt annet arktis.

Vi har opplevd en økning i 2-3 grader i temperaturen på 30 år. Det fører til at permafrosten smelter. Dette frigir store mengder CO2 og metan som ligger lagret i den tidligere frosne bakken. Snødekket har også minnet, spesielt om våren. Vi kommer til å ha et delvis eller helt isfritt polhav i midten av dette århundret.

Norge 2050:

- gjennomsnitt på +1,5- 4,0 grader,
- 10 % nedbørsøkning
- mer ekstremvær og mindre nedbør (snø)
- mindre sjøis
- havet stiger
- isbreene minker
- og det vil bli store vegetasjonsendringer.

Dette foredraget presenterte både positive og negative sider ved ismeltingen. Det kan sees som positivt av fiske av nye arter som tidligere levde under polisen kan forsyne verden med mat, og at nye og kortere transportruter blir tilgjengelige. Men innlegget presiserte at det sannsynligvis kommer store konsekvenser med klimaendringene som vi ikke er i stand til å forutse, og som vil ha svært negativ effekt i global sammenheng. Kartet på side 19 viser hvordan forholdene kan være for matproduksjon i 2050, og det ser ikke bra ut for de mest folkerike områdene i verden.

“AN INDUSTRIAL SUSTAINABLE DEVELOPEMENT, WHAT IS REQUIRED?”
LEDER KAROLINE ANDAUR, NORGES HAVMILJØAVDELING WWF

WWFs holdning er å jobbe med bedriftene og aktørene som ønsker å utvikle industri i barentshavet for å finne felles gode løsninger som ivaretar miljøhensyn. “Vi vet for lite om isen til at det er forsvarlig å bygge ut i disse områdene. Skjer det et utslipp er det ingen infrastruktur til å takle de harde værforholdene i forhøls til oppryddingsarbeid. Hvordan kan vi drive denne utviklingen på en mestmulig bærekraftig måte? Vi må planlegge langt frem i tid, og tenke over hva vi har å stille opp med hvis det går galt. Det er mange andre fornybare ressurser i havet som på sikt kan være like lønnsomme som olje og gass.” WWF vil satse på 100 % fornybar energibruk i 2050, og vil bygge en stabil klimanøytral fremtid.

“Vi må bruke ressursene smartere! Og huske at Norge har andre ambisjoner enn industriutvikling, som miljø. Vi kommer til å se endringer i løpet av 30-40 år, når det gjelder matproduksjon og fiskemønster. WWF har et global arctic program. Ref. Olje er kunnskap- Vi har kunnskap på grunn av olje. Det gir oss en unik mulighet til å forske! Framover dukker det opp nye muligheter innen shipping, fiske, olje og gass, gruvedrift og nye fiskearter som kan drives fangst på, som foreksempel polartorsk. Vi vil oppdage mange nye områder som blir tilgjengelig via båt. Vi kommer til å se problem i form av store flytende isfjell.” Hun viser et stort oppslag i DN: ”Selv små utslipp i arktis kan knekke hele næringskjeden”.

Hun refererer til at Shell trekker seg ut av barentshavet på grunn av miljøet og uforutsigbarhet i forhold til klimaet i arktis. Ting tyder også på at oljealderen kan ta en brå slutt. WWF har for eksempel gjort en undersøkelse som viser at hele afrika kan forsyne seg selv med strøm og til og med eksportere! (solceller) vi vet også at 2/3 deler av all olje og gass må bli igjen i bakken av miljøhensyn. Men hvor? Hun viser et eksempel på en liten ulykke utenfor grønland, der en måtte utføre en opprydning av oljesøl i aktisk strøk. Det viste at det finnes ingen tilfredsstillende løsninger for å ta opp olje fra is. Før det kommer en olje og gass-utvinning, er det minste en kan gjøre å ha på plass utstyr for opprydning som er tilfredsstillende.

Hva er problemene i arktis?

dagslys
temperatur
is
bølger
lite infrastruktur
ingen folk

Hva om en kunne utvikle kunnskap om alternative energikilder? Eneste utvikling i Nord trenger ikke å være industriutvikling på ikke-fornybare ressurser. Hva skjer etter olje- og gassutviklingen? Turisme og fiske kan være evigvarende ressurser. Etterlyser et fokus på å bygge en stabil fremtid.

Hvordan kan en bygge miljøvennlige skip? Hvilke områder må absolutt beskyttes, og hvilke kan tåle endringene? Dette må utredes, på tvers av grensene i landene i den arktiske regionen. WWF opererer med begrepet ”økosystembaserte analyser”. De tar for seg ulike økosystem og undersøker hva de ulike leddene betyr for hverandre. Vi må investere mer kunnskap i dette feltet. Dette må også kartlegges før den industrielle aktiviteten tar til.

For fiskeriene betyr klimaendringene store muligheter. For eksempel polartorsk- vi må undersøke hva som finnes, hvor mange fisk bestanden består av og hvor de gyter hen. WWF har tro på en regional fiskeriorganisering for arktis, der forskning inngår som en del av samarbeidet. I fiskeribransjen kan en ha et stort potensiale i å i større grad ta vare på hele fisken.

Før kommersiell transport over Arktis kan ta til, må en polarkode på plass. Denne skal sikre ansvarlig miljøhåndtering, og alle skip som ferdes i området må forholde seg til denne. Et tungoljeforbud må også innføres.

Dette har tidligere eksistert i antarktis. Det er også viktig for WWF å få på plass en definert issone som en skal ha en buffer til for både skipsferdsel og boring i arktis. Det er langs isen mange av økosystemene finnes. Dette innlegget hadde et tydelig budskap- der fokus på miljø i alle ledd og at ressursene som forsøkes å utnytte ikke er bærekraftige og i verste fall kan tenkes å ødelegge villkårene til de fornybare ressursene i området.

Et veldig informativt innlegg, som gjorde det tydelig at industriutbygging i Barentshavet må utvikles samtidig som miljøhensyn ivaretas.

“GRENSEOVERSKRIDENDE LOGISTIKKLINJER OG FELLES
INFRASTRUKTUR SOM FORUTSETNING FOR EN EFFEKTIV
RESURSSUTNYTTELSE I ARKTIS”
ADM.DIR FELIX TSCHUDI, TSCHUDI SHIPPING AS

Tschudi Group gjenåpnet Sør- Varanger Gruve i 2009. Tschudi kommer med et interessant poeng, at vare og godstranport, samt gruvedrift og shipping er allerede næringsveier som finnes i arktis, olje og gass er en mulighet som ennå ikke er sikker. Det eneste som er sikkert, er at vi må forberede oss på den dagen funnet kommer. Da handler alt om infrastruktur.

Han påpeker at felles infrastruktur og ikke minst støtteordninger må komme før alt annet. Ligger ikke infrastrukturen klar når oljen eventuelt kommer, har vi ikke mulighet til å utnytte potensialet i resursene. Området i Barents som inneholder de viktigste transportlinjene er isfrie året rundt, men det er fremdeles bare en spesiell type skip som kan ferdes her. Det betyr mye å ha gode, velutviklede havner.

Det er havneaktiviteten som kommer først. Dette er en katalysator for aktivitet, og det foreligger store planer om havneutvikling i Kirkenes. Det er planlagt 1000 mål havn innover i fjorden, som ble godkjent i 2012 av Sør- Varanger kommune. Kirkenes må gi plass til havneaktivitet, som er viktig i posisjoneringen av byen og Norge for utviklingen som kommer. En transshipmenthub for Nordøstpassasjen, kan gi en søsterhavn på andre “siden” av arktis, som et nettverk mot Canada. Arktis åpnes, og nettverket må bygges. Dette kan generere enormt mye mer aktivitet. Igjen påpekes det at oljen er ikke det viktigste, det er transport som er et faktum. Kirkenes kan være, når vi i tillegg kan få ny jernbane, være formidler inn i russiske elver også. Elvene i Russland kan man si “renner” ned fra Arktis og inn i landet som uvurderlige tranportårer.

En kan også se for seg at varer tranporteres videre ut på mindre ruter med mindre skip, og at denne distribueringen kan skjer i Kirkenes. Her kan man også distribuere pukk til å dekke rørledninger, dog dette er noe omdiskutert miljømessig. Tschudi ser også for seg at jernbanenettet som planlegges fra Rovaniemi til Kirkenes kan koble seg på jernbanenett til Nikel- Murmansk og resten av Russland. Igjen trekkes dette frem som en katalysator for aktivitet, da denne typen infrastruktur må være på plass før noe skjer.

Tschudi har investert tungt i Kirkenes og er en av aktørene som jobber for at Kirkenes skal bli en sentral havn for NSR. Han gjentar infrastruktur som spesielt viktig for utviklingen.

“HVILKE UTVIKLINGSMULIGHETER SER HURTIGRUTEN ASA I NORD”
KONSERNESJEF DANIEL SKJELDAM, HURTIGRUTEN ASA

Hurtigruten er et av Norges sterkeste merkevarer, og er unik i internasjonal turisme. Det er opplevelser som selger nå for tiden, og villigheten til å betale for dem bare øker. Kirkenes som snuhavn har 6- 7 ansatte, og forventer en dobling av dette i 2014.

Hurtigruta er en motor for reiselivsutvikling. 15 prosent av utenlandske hotellovenattinger i Norge kan knyttes til hurtigruta. En motor for reiselivet i Norge! De mener at Finnmark har et helårspotensiale, og tror at veksten kommer til å bli i vinterturisme. Kirkenes har masse å tilby, som scooterturer, kongekrabbesafari, atv- tur, og snøhotellet. Potensialet i nærheten til flyplass fungerer bra for passasjerer på hjem- eller tilreise. Dette styrker Kirkenes som snuhavn. De ser også muligheten til å bevege seg mot Russland og Arktis og bruke grenseturisme mer aktivt. Her er en forenklet grensepassering avgjørende for å utvikle denne grenen av virksomheten.

Turistene fra Hurtigruta kjøper opplevelser for 41 millioner kroner, og dette er verdier som legges igjen i reisens besøkssteder. Å utvikle Hurtigruta gir dermed grobunn til mindre aktører. Hurtigruta har opplevd en firedobling siden 2005, og dette gir også vekst for de unike reisemålene.

Fremover vil Hurtigruta satse på “kvalitet i alle ledd” og derfor lokalmat om bord. De etterlyser bedre tilbud av dette langs kysten.

Hurtigruta er veldig entusiastiske og klare på at det ligger et stort potensiale i hele Finnmark som turistdestinasjon. Vi synes det er interessant at de ser et stort potensiale i å tilby lokalmat.

“BARENTSHAVET SOM SPISKAMMER OG MEDISINSKAP. SER VI MULIGHETENE?” V/INFORMASJONSRAÐGIVER GUNNAR SÆTRA
HAVFORSKNINGSINSTITUTTET

Primærproduksjonen skjer for det meste i havoverflata i Barentshavet. Havområdet er et av de mest produktive i verden. Foreleseren viser et enkelt regnestykke: ca. 1500 milliarder liter olje finnes i Barentshavet. Dette tok 1 million år å lage. I året er dette 1,5 millioner i verdiskapning, som også er årsomsetningen til ein middels stor fiskesjark. Tørr spøk om å ta miljøhensyn på alvor, og at havbruk er en fornybar ressurs i motsetning til utvinning av olje og gass.

Fiskerihistorisk: Barentshavet ble overfisket på 70-tallet. Nå har det stabilisert seg, etter at en på et nullpunkt på 90-tallet tok en grep og fastsatte kvoter. Norge og Russland har samarbeida godt om havforskning i over 50 år. De følger fartøyslinjer i felles plan som inneholder stasjoner. Her tas prøver til analyser av alt liv, sjøfugl, avfall, temperaturer, radioaktivitet. For å forvalte denne ressursen videre må en ha god kunnskap om økologi, god temperatur i havet og godt med næringsstoff, og god forvaltning og lite ulovlig fiske. Det vil utgjøre bra tider for Barentshavet.

Havforskningsinstituttet har tro på at løsningen på mye innen legemiddelindustri ligger i Barentshavet. 70% av stoffene i industrien stammer fra naturen. Et eksempel er CICLOSPORIN som brukes til organtransplantasjon, et enzym som skal medvirke til at kroppen tar mot organ, finnes i sopp på Hardangervidda.

Sjøanemonen har overlevd i 600 mill år. Produserer alt selv, og er en liten kjemisk fabrikk. Det meste av marin biodiversitet er fremdeles ukjent. Forskning på makroalger som produserer olje har et stort energipotensiale. Han avslutter med å referere til føre var- prinsippet. Vi kan ikke være på grensa av hva økosystemet tåler!

Innlegg som ikke svarer på om vi ser mulighetene, men som utdyper det som kan måtte tas hensyn til og som kan bli viktig, som vi ikke ennå vet nok om. Vi forstår at mye forskning må til før en kan si noe konkret om hvilke muligheter som finnes i Barentshavet, foruten forekomster av olje og gass.

KAN ET OMFATTENDE BYRÅKRATI REDUSERE ETABLERINGSLYSTEN
BLANT INDUSTRIAKTØRENE? V/ØYSTEIN RUSHFELDT, NUSSIR

I Nord- Norge er situasjonen rundt gruveboring den samme på land som i sjø, lite er utredet. Nussir planlegger kjempestort prosjekt i Repparfjord. Begynner å hente ut kobber i oktober 2017, og arbeidsplasser skapes også et par år før det i utbyggingsfasen. Funnet i Repparfjord er det største kobberfunnet til nå i Norge. Øystein reflekterer rundt det å sende malmen rundt i verden for å foredles. Han mener det kan være lurt å ta utvinne og foredle samme plass, i global sammenheng. Ikke lokalt derimot. Nussir bygger ut gruvene sine nært en liten sjøsamisk bygd og sier de vil at det skal skape positive ringvirkninger lokalt. Utbyggingen foregår under jorden og kommer derfor ikke i konflikt med reindriften.

Vi synes ikke det ble mye snakk om byråkrati, men Nussir viste veldig illustrerende bilder av kobberfunnets utstrekning under jorda. De understreker hvor store resurser som sannsynligvis finnes under jorda i Nord-Norge.

SKJER UTVIKLINGEN I NORDOMRÅDENE OVER HODET PÅ LOKALE POLITIKERE? V/STYRELEDER FRANK INGILÆ, ØST-FINNMARK REGIONRÅD

JA! er svaret mener Frank. Det finnes 9 kommuner, 27000 innbyggere, 18700 km² areal i Finnmark. Frank tror at lokalpolitikerne må ta ansvar, og han mener større plankompetanse må på plass. Han refererer til en kommende kommunereform, og at den kommer til å ha innvirkning på fremtidas folkevalgte styrer. Det blir færre folkevalgte, og han stiller spørsmålsteget ved dette.

Han mener det er ønskelig å utvide den visumfri sone til hele Finnmark og hele Murmansk fylke. For å få verdiskapning lokalt må en satse på havner, veier og flyplasser. Han mener at infrastruktur må på plass først, og at den betyr at folk kommer. Han avslutter med å si at fisk er en bærebjelke i nord, derfor må miljøhensyn ivaretas. Verdikjedene må gi mer lokalt og til kommunene.

Innlegget bekrefter en utbredt oppfattelse at utviklingen i nordområdene krever større planleggingskompetanse lokalt i de berørte kommunene. Vi lurer på om dette kommer til å bli tatt på alvor før de små stedene det er snakk om utvikles i kjempefart for å møte næringslivets behov.

REFERANSER

“Endrede rutetider for hurtigruta”(http://img2.custompublish.com/getfile.php/2443625.652.udeabpbawr/Hurtigruten+rutetabell+2014.jpg?return=sor-varanger.custompublish.com)

“Handelen vil øke med ny vei”, Finnmark dagblad (http://www.finnmarkdagblad.no/nyheter/article6912979.ece)

“Record number in border crossings” Barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/borders/2014/01/2013-saw-record-number-border-crossings-03-01)

“Cross- border shopping hits record high” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/borders/2013/07/cross-border-shopping-hits-record-high-02-07)

“The Russians are coming” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/sections/articles/russians-are-coming)

“More arctic poll calls in northern norway” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/business/2014/01/more-arctic-port-calls-northern-norway-15-01)

“Railway to arctic ocean is a great opportunity” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/12/katainen-railway-arctic-ocean-great-opportunity-03-12)

“Fifty percent increase on North Sea Route (NSR)” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/12/fifty-percent-increase-northern-sea-route-03-12)

“Demografi og levekår i Nord- Norge og Norge” Rapport, Helse Nord RHF (http://www.helse-nord.no/getfile.php/RHF%20INTER/Rapporter/Demografi_og_levekar_oktober2012.pdf)

“Great opportunities for a green economy” barentsobserver.com

“In windy arctic, a new emerging power center” barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/energy/2014/01/windy-arctic-new-emerging-power-center-13-01)

“To drill or not to drill – that is not the question “ barentsobserver.com (http://barentsobserver.com/en/energy/2013/09/drill-or-not-drill-not-question-27-09)

http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/tema/nordomradene/arktisk_rad/arktisk-rad.html?id=449397

http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/tema/nordomradene/barentssamarbeid/barentssamarbeidet.html?id=446944

Rapport: “The future of Arctic Shipping- A New Silk Road for China?” The Arctic Institute | Center for Circumpolar Security Studies. 2007

“Forstudie av jernbanelinje mellom Rovaniemi – Kirkenes” https://www.sor-varanger.kommune.no/getfile.php/1287594.652.aqyusbbbs/Forstudie+jernbane+Rovaniemi+-+Kirkenes.pdf

Arktiske transportruter: http://www.thearcticinstitute.org/2012/11/the-future-of-arctic-shipping-along.html

Kirkenes´rangering på kommunalt barometer: http://kommunal-rapport.no/tema/kommunebarometeret_2013_0

“Planstrategi for Sør-Varanger kommune 2012-1015” http://www.sor-varanger.kommune.no/kunngjoering-av-vedtatt-kommunal-planstrategi-for-soer-varanger-kommune.5149532-43048.html

Pikene på broen/barents spetakkel: http://pikene.no/projects%2Fbarents-spektakel

Nye Kirkenes sykehus: http://www.norconsult.no/?did=9102254

Garnisonen i Sør-Varanger: http://forsvaret.no/om-forsvaret/fakta-om-forsvaret/kart-tjenestesteder-i-norge/alle-tjenestesteder/sor-varanger-kirkenes/sider/sor-varanger-kirkenes.aspx

Varanger museum: http://www.varangermuseum.no/no/sor-varanger/

Høgskolen i Finnmark: http://www.hifm.no/eng/www_hifm_no-1/barents-international-school?lang=eng&PHPSESSID=8p9k391aobp47jrc2nvv26v2h3

Utdanning i Sør-Varanger: http://www.sor-varanger.kommune.no/restopptak-praktisk-pedagogisk-utdanning-ppu-i-kirkenes.5172254-17830.html

Pasvik folkehøgskole: http://pasvik.fhs.no/om-skolen/hvorfor-pasvik-fhs

“En grensesprengende kommune” http://www.visbrosjyre.no/sor-varanger-kommune/

Kirkenes næringsbase: <https://www.facebook.com/flytttillirkenes/posts/580894205294381>

KIMEK skipsverft: <http://www.finnmarken.no/nyheter/sorsia/article7035577.ece>

Syd-Varanger gruveselskap: <http://www.sydvarangergruve.no/om-oss.146738.no.html>

AHO- kurs om mineralindustri: <http://www.arkitektnytt.no/vil-vare-i-forkant-av-utviklingen>

Mineralindustri i Norge: <http://www.sintef.no/upload/Byggforsk/Fagartikler/Byggeindustrien-2012-17-Mineralindustri.pdf#%20-%20Adobe%20Acrobat%20Pro.pdf>

Gruvedrift og forurensning: <http://naturvernforbundet.no/forurensning/gruvedrift/krev-forbod-mot-dumping-av-gruveavfall-i-sjoeen-article25176-2868.html>

http://www.imr.no/temasider/forurensning/gruveavfall_1/dumping_av_gruveavfall_kysten_rundt/nb-no

Om fiskeri og havbruk: <http://www.sintef.no/Fiskeri-og-Havbruk-AS/Nyheter/Hvilke-verdier-skapes-i-fiskeri--og-havbruksnaringen/>

Fiskebestanden i Barentshavet: <http://www.miljostatus.no/Tema/Hav-og-kyst/Barentshavet/Indikatorer-barentshavet/Indikator-Gytebestand-hos-torsk/>

Delelinjen: <http://www.economist.com/node/13649265>

Arktisk jordbruk: http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/fagomrader/fagomrade/omrade/tema/artikkel?p_document_id=91355&p_dimension_id=16846

Planteproduksjon og klima: http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/fagomrader/fagomrade/omrade/tema/tema?p_dimension_id=16641&p_dimension_under=16641

Jordbruk i Pasvikdalen: <http://www.felleskjopet.no/landbruk/Sider/apent-VMS-fjos-i-Sor-Varanger.aspx>

<http://no.wikipedia.org/wiki/Pasvikdalen>

Om reindrift: http://www.pasvikelva.no/index.php?article_id=93&page_id=4

“Strategi for Sør- Varanger kommune angående miljøvirkemidler innen jordbruket 2005-2008” <https://www.sor-varanger.kommune.no/planerforskriftergebyrer.17885.no.html>

“Kirkenes- in pole position” http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=919338&name=DLFE-18651.pdf

Kart over oljeressurser og utbygging i Barentshavet <http://www.arctic-europe.com/images/>

Høring om utslippstillatelse, Syd-Varanger gruveselskap : http://www.imr.no/filarkiv/2009/09/horing-utsl.till.sydvaranger_gruvev_none.pdf

Miljøstatus i Barentshavet: http://www.imr.no/overvakingsgruppen/miljotilstanden_i_norske_havomrader/barentshavet_og_omradet_rundt_lofoten/nb-no

“Arktiske fiskerier- klimaendringer og utfordringer” <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2013/Klima%20og%20fiskeri>

“Arctic natural resources in a global perspective” http://www.ssb.no/a/english/publikasjoner/pdf/sa84_en/kap3.pdf

“Joint Barents transport plan” http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf

Info om grenseboerbevis: <http://www.barents.no/info-om-grenseboerbeviset.5055033-41098.html>

Vinterturisme i Kirkenes: <http://www.nordnorge.com/sites/n/nordnorge.com/files/>

Utvidelse av Storskog grensestasjon: http://www.finnmarken.no/nyheter/nord_norge/article6994062.ece

Vri Finnmark- foresight Finnmark, 4 scenarier: <http://www.vrifinnmark.no/media/dokument/2013-06/Scenarier%20ferdig%2010.06.13.pdf>

B I L D E R

Bilde 1: (<http://www.finnmarken.no/bildeserier/article6483421.ece>)

Bilde 2: (<http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/aktuelt/nyheter/2010/overvaker-oljesol-med-satellitt.html?id=693965>)

Bilde 3: (<http://www.visitnorway.com/no/norsk-okoturisme/>)

Bilde 4: (<http://www.sor-varanger.kommune.no/foerste-skoledag-paa-nyskolen.4994795-17830.html>)

Bilde 5: (<http://www.finnmarkdagblad.no/nyheter/article5373898.ece>)

Bilde 6: (<http://www.nordnorge.com/no/ferietilbud-2/?News=410>)

Bilde 7: ([ntert-i.html](http://steinsvikarkitektkontor.blogspot.no/2013/10/kirkenes-skoler-flott-prese))

Bilde 8: (<http://www.nmf.no/underside.aspx?pagelId=155>)

Bilde 9: (<http://naturvernforbundet.no/arrangementer/barents-2033-konferanse-i-kirkenes-article27613-198.html>)

Bilde 10: (<http://www.abcnheter.no/nyheter/2013/10/29/russerne-sprenger-grensekapasiteten>)

Bilde 11: (<http://www.thonhotels.no/Thonhotels/Hoteller/Norge/Kautokeino/aktiviteter/thon-hotel-kautokeino-reinslede.jpg>)

Bilde 12: (<http://www.pasvikturist.no/norsk/kirkenes/vinteropplevelser/snohotell/>)

Bilde 13: (<http://www.sorrisniva.no/wp-content/uploads/2013/11/Scooterlow03.jpg>)

Bilde 14: (<http://www.tu.no/industri/2010/09/21/toff-start-for-sydvaranger-gruve>)

Bilde 15: (<http://barentsobserver.com/en/energy/2013/09/russian-arctic-oil-towards-norwegian-terminals-16-09>)

Bilde 16: (<http://www.finnmarken.no/nyheter/article5908720.ece>)

Bilde 17: (http://www.bioforsk.no/ikbViewer/page/forside/nyhet?p_document_id=105192)

Bilde 18: (<http://www.dagbladet.no/2009/09/02/reise/opplevelser/mat/hurtigruta/7918986/>)

Bilde 19: (<http://www.npolar.no/no/kronikker/2014/2014-01-29-fikse-paa-polarforsk.html>)

Bilde 20: (<http://barentsobserver.com/en/arctic/northern-sea-route-without-murmansk-06-07>)

Bilde 21: (<http://www.petro.no/nyheter/leting-og-lisens/fortsetter-barentshav-kartlegging/6cd1316e-9f0f-4ccb-b94c-f47b-7583de38>)

Bilde 22: Illustrasjon: (<http://www.tu.no/petroleum/2013/03/06/trenger-isbrytere-til-skrugard>)

Bilde 23: Illustrasjon: (http://www.imr.no/temasider/forurensing/gruveavfall_1/nb-no)

Bilde 24: (<http://www.panoramio.com/photo/53412300>)

I N T E R V J U E R

4.11.13

Luba Kuzovnikova, Art director i Pikene på broen.

Om kultur på tvers av landegrenser og kulturutveksling i praksis.

Inga Tamosaityte, ansatt ved plan- og byggesaksavdelingen, Sør-Varanger kommune.

Om kommunens planer og ønsker, og hvilke planer som er iverksatt i dag.

5.11.13

Thomas Nilsen, Redaktør i Barents Observer.

Om byens historie, utvikling og hvilke tendenser som kan tenkes å påvirke utviklingen fremover.

5.2.14

Trude Pettersen, tilknyttet direktør, Barents Observer

Om betydningen av grenseåpningen, kontakten med Russland og demografi.

6.2.14

Terje Meyer, daglig leder Kirkenes Næringshage

Om mulige fremtidige byutviklingsbehov, næringslivets premisser og utfordringer.

7.2.14

Vegar Trasti, samfunnsplanlegger i Sør-Varanger kommune og

Håvard Lund, leder i plan- og byggesaksavdelingen i Sør-Varanger kommune

Om planer for infrastruktur, sjøkant, boligutbygging og sentrumsutvikling

Tone Aandahl og Erling Fjelldal, forskere ved Bioforsk Nord avd. Svanvik

Om Pasviksdalens betydning og potensiale

25.2.14

Peter Haugseth, ansatt ved Campus Kirkenes

Om Kirkenes som utdanningssted

2.4.14

Kim Stenersen, rådgiver, Barentssekretariatet og svært tilfreds innbygger i Kirkenes

Om hva som er spesielt ved det å bo i Kirkenes

