

## Farsund kommune som næringsutvikler

Hvilken rolle har Farsund kommune som næringsutviklere? Med Lista flystasjon som case.

VEGARD LÅGØEN HJETLAND

VEILEDER  
Kjell Overvåg

Universitetet i Agder, 2020  
Fakultet for Samfunnsvitenskap  
Institutt for Global Utvikling og Samfunnsplanlegging

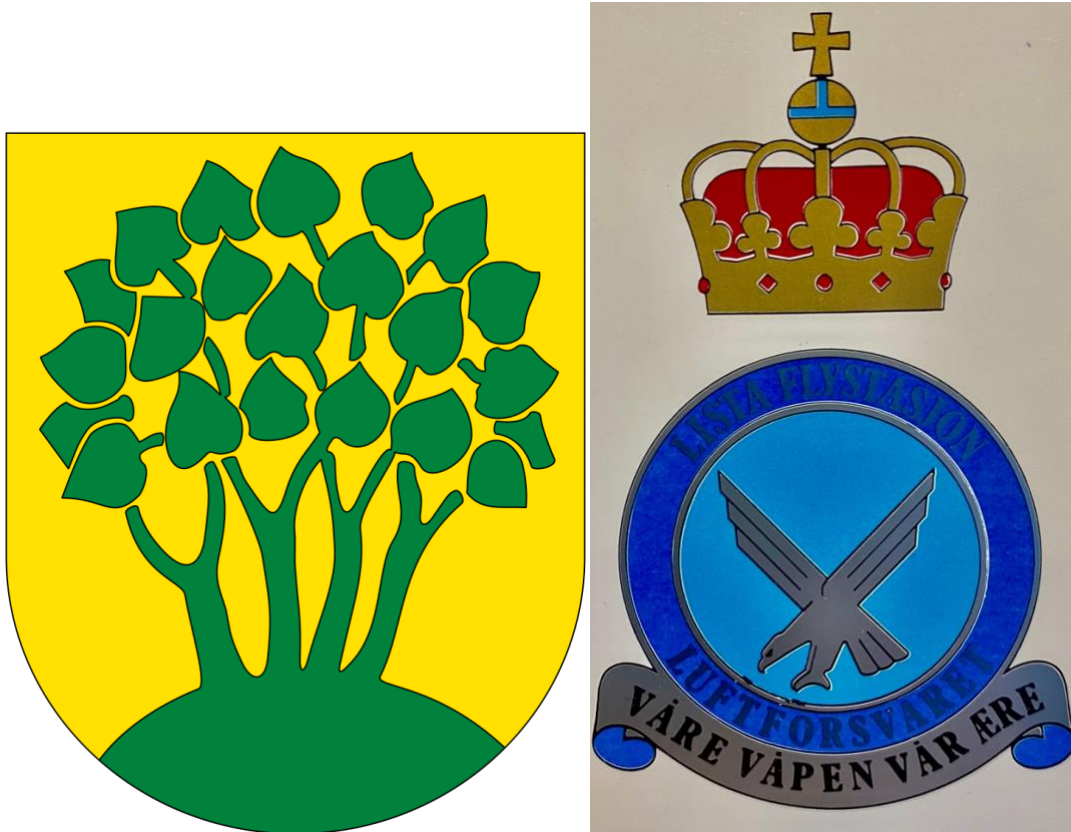


**UiA** Universitetet  
i Agder

Bachelor

## *Lista Flystasjon*

En analyse av Farsund kommunes rolle i næringsutviklingen på Lista flystasjon.



Kommuneskjoldet til Farsund kommune hentet fra wikipedia (Våpen, 2010) og emblemet til Lista flystasjon tatt med egen telefon.

© Vegard Lågøen Hjetland

2022

Lista flystasjon – Kommunens involvering i næringsutviklingen av Lista flystasjon

Vegard Lågøen Hjetland

## Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 Problemstilling.....</b>	<b>8</b>
1.1.1 Problemstillingens avgrensning.....	8
<b>2. Historikk .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Flugplatz Lista og Luftwaffe .....</b>	<b>10</b>
2.1.1 Lundebanen – jernbarnen på Lista.....	10
<b>2.2 Etterkrigstiden og NATO-basen.....</b>	<b>11</b>
<b>2.3 Nedskalering og overgang til sivilt.....</b>	<b>12</b>
<b>3. Teoretisk rammeverk og sentrale antakelser .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1 Kommune som samfunns- og næringsutvikler .....</b>	<b>14</b>
3.1.1 Mangfold og Næringspolitikk .....	15
3.1.2 Innovasjon innad i kommunen .....	16
<b>3.2 Teori knyttet opp mot problemstillingen .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Metode – Kildemateriale .....</b>	<b>18</b>
<b>4.1 Litteratur .....</b>	<b>19</b>
<b>4.2 Intervjuobjektene.....</b>	<b>19</b>
<b>5. Empiri og Analyse .....</b>	<b>19</b>
<b>5.1 I. Listersamarbeidet – Et regionalt samarbeid .....</b>	<b>20</b>
<b>5.2 II. Farsund kommune som næringsutvikler – Frampå eller ikke frampå.....</b>	<b>23</b>
<b>5.3 III. Farsund sin rolle ovenfor næringslivet – Institusjonell eller entreprenør .....</b>	<b>27</b>
5.3.1 Lista og flynæringen.....	29
5.3.2 Knyttet opp mot problemstillingen .....	30
<b>6. Konklusjon.....</b>	<b>33</b>
<b>7. Referanser.....</b>	<b>34</b>
<b>7.1 Litteratur .....</b>	<b>34</b>
<b>7.2 Nyhetsartikler og andre nettartikler .....</b>	<b>35</b>
<b>7.3 Upubliserte artikler.....</b>	<b>38</b>

## *Sammendrag*

I denne oppgaven så skal jeg ta for meg den kommunale planleggingen av Lista flystasjon. Hva fremtiden kan bringe for flystasjonen, samt også ta fatt i gamle planer rundt Lista flystasjon, som for eksempel de to forsøkene på å bygge en batterifabrikk. Jeg skal analysere dokumenter som kommunen har, både nåværende planer og eldre planer, men viktigst av alt fremtidige planer. Jeg skal også ta for meg hva ordføreren i Farsund selv tenker om fremtiden til Lista flystasjon og bruke det som empiri i oppgaven min.

Problemstillingen kommer til å være sentralpunktet i oppgaven, og jeg kommer til å henvende meg til den mens jeg analyserer og skriver om empirien til oppgaven. Kildene kommer til å variere veldig, alt fra bøker om historien til Lista flystasjon til en særøppgave om nedleggelsen av Lista flystasjon som en aktiv militær flystasjon i 1995. Jeg kommer også til å bruke kommunale dokumenter, nyhetsartikler og for å finne rett teori, så bruker jeg artikler om kommunal næringsutvikling. Selve analysen kommer til å være tredelt: Del 1 tar for seg den utviklingen innenfor det regionale samarbeidet kalt Listersamarbeidet, og hvilken påvirkning det har hatt for Farsund og Lista flystasjon; Del 2 tar for seg de planene som har blitt lagd for Lista flystasjon og Farsund kommune sitt engasjement innenfor disse planene, da tenker jeg spesifikt på hvilke planer som har blitt vraket og hvilke som er i planlegging nå; Del 3 vil ta for seg den mulige fremtiden for Lista flystasjon og kommunens eventuelle involvering i den utviklingen, i tillegg til en knytning opp mot problemstillingen. Dette skal da tegne et bilde på hvor mye innflytelse kommunen har på utviklingen av Lista flystasjon og hvorvidt det kommer til å påvirke arealet både positivt og negativt. Oppgaven tar for seg hvordan utviklingen påvirker også lokal miljøet på en positiv og en negativ måte. Del 3 kommer til å ta for seg mulige scenarioer som kan finne sted på Lista flystasjon i nær fremtid, planer som ikke helt er gjennomført ennå, men som kan tegne et bilde på hva fremtiden vil bringe. Det er ikke en endelig avslutning på oppgaven derimot, ettersom at oppgaven kommer til å konkludere med at den endelige fremtiden til Lista flystasjon er åpen for forskjellige muligheter.

## *Forord*

Lista flystasjon er en tidligere Natobase, som ligger på Listahalvøya, Farsund kommune i Sør-Norge. Flystasjonen har sin historie begravd i krigshistorie, hvor den originale flystripen ble opprinnelig planlagt og bygd av tyskerne under andre verdenskrig. Det ble da brukt som hovedflyplass for det tyske Luftwaffe som en viktig del av Festung Lista og Atlanterhavsmuren.

En av grunnene jeg valgte å skrive om Lista flystasjon og den sin næringsutvikling de siste årene er fordi at ikke bare har den historie for det lokale Lista, men den har også historie i min egen familie, som arbeidsplass i mange år for mine besteforeldre. Etter å ha skrevet denne oppgaven så har jeg innsett at det finnes mye mer kunnskap der ute enn jeg først trodde. Framgangsmåten min til denne oppgaven har vært knyttet i teori, og med et analytisk syn på hele problemstillingen. Oppgaven har vist meg at kvalitativ og kvantitativ kan gå hånd i hånd for å finne frem til gode resultater på hvordan næringsutviklingen på Lista flystasjon har gått framover, og hvordan Farsund kommune har vært involvert i den næringsutviklingen.

Jeg vil veldig gjerne utnevne en takk til min tålmodige veileder Kjell Overvåg ved Instituttet for global utvikling og samfunnsplanlegging på UiA, som har klart å få meg gjennom denne oppgaven, ved å gi meg de rette ledepinnene på hva slags teori jeg burde ha og som ga meg ideen til problemstillingen. Jeg vil også takke min nærmeste familie for de sin uendelige støtte til arbeidet av denne oppgaven, men jeg vil utlevere en spesiell takk til min bestemor, Oddbjørg Mersland Lågøen. Hun ga meg inspirasjonen til denne oppgaven om Lista flystasjon i første plassen, etter å gi meg en særoppgave hun skrev om nedleggelsen av Lista flystasjon i 1995. Hun jobbet selv på flystasjonen som sjefssekretær i flere år før den tid.

Jeg skriver også denne oppgaven til minne om min bestefar, Ivar Lågøen. Han var i flere år kaptein i Luftforsvaret ved Lista flystasjon, og med denne bacheloren kan jeg endelig svare han og si at: Ja, jeg fikk det til.

Kristiansand, mars 2022

Vegard Lågøen Hjetland

## 1. Innledning

I februar 2021 ble det anerkjent at Luftfartstilsynet gir grønt lys til at Lista flystasjon igjen kan åpne rullebanen sin til aktiv flytrafikk (Enoksen, 2021), dette vil de da ha fram til 2032 (Engerengen, 2021). Dette skjer hele 20 år etter flyplassen stengte rullebanen sin for sivil trafikk, og siden da så har den eneste flytrafikken på Lista flystasjon kun vært flyskolen og enkelte sjeldne ganger nødlandinger av fly og helikopter. Selv om Lista flystasjon ikke fikk grønt lys før i 2021, så var det allerede snakk om å åpne det for aktiv flytrafikk i 2018, da det amerikanske utenriksdepartementet viste interesse for å bruke Lista flystasjon som en amerikansk militærbase for P-8A Poseidon Maritime patruljefly (Engerengen, 2021).

Disse planene ble derimot aldri iverksatt. Det som istedenfor kom frem i lyset, var næringen på Lista flystasjon sin egen plan for hva de så for seg at Lista flystasjon skulle brukes til. De ønsket at det igjen skulle bli en aktiv flyplass. Ikke for sivil eller militær flyaktivitet, men for lagring og parkering av fly (Enoksen, 2021). Arne Mikalsen, daglig leder av Farsund Lufthavn AS, skrev i et brev til Luftfartstilsynet, som Lister 24 hadde fått tilgang til: «Mulighetene som nå er til stede vil bidra til å få virksomheten opp og gå igjen på flyplassen, ... etablering av nye arbeidsplasser, større virksomhet hos underleverandører i distriktet, samt gjør nytte av allerede etablert infrastruktur.» (Enoksen, 2021).

Farsund kommune har de siste årene vist en interesse for Lista flystasjon gjennom å investere i forskjellige prosjekt på lag med landeierne (Løvland, 2020). Blant annet har Farsund kommune investert i byggingen av biogass- og hydrogenanlegg, datalagring, fiskeoppdrett (Løvland, 2019<sup>A</sup>) og batterifabrikk (Agder Energi, 2020; Myrset & Lunde, 2021). Dette er bare noen få av ideene som har visst hvor interessert Farsund kommune er på å få til en god næringsutvikling på Lista flystasjon.



## 1.1 Problemstilling

Situasjonen som blir beskrevet innledningsvis danner grunnlaget for denne problemstillingen:

*Hvilken rolle har Farsund kommune i nærings- og samfunnsutviklingen?  
Med Lista flystasjon som case.*

Problemstillingen skal gjennom hele oppgave kunne forklare hvilken rolle Farsund kommune har, hvordan det har påvirket Lista flystasjon og dermed store deler av lokalmiljøet på Lista. Forklaringen vil dermed forstås som den rollen kommunen har ovenfor mesteparten av næringslivet, både privat og kommunalt.

For meg er det flere grunner til hvorfor denne problemstillingen er interessant. For det første så har jeg en bakgrunn fra Lista, med familiehistorie knyttet tett til Lista flystasjon. For det andre så har jeg vært politisk engasjert, det gjør at jeg får innsyn i den næringspolitiske strukturen til Farsund kommune. Sist, men viktigst er temaet om Lista flystasjon veldig relevant i nyere tider. Som nevnt innledningsvis har kommunen valgt å involvere seg mer og mer i fremtiden til Lista flystasjon med å samarbeide med grunneierne, herunder store byggingssjekter som for eksempel batterifabrikken. Tidligere forskning innenfor nøyaktig den casen eksisterer ikke, men det finnes flere teoretiske grunnlag og rapporter som kan hjelpe til å bygge antagelse på hvilken rolle Farsund kommune har ovenfor næringslivet generelt. Dette kan da være med på å tegne et bilde på kommunens rolle ovenfor Lista flystasjon, samt hvordan de skal og ikke skal opptre.

### 1.1.1 Problemstillingens avgrensning

Oppgaven avgrenses til å kun gjelde Lista flystasjon som case. Farsund kommunes rolle viser at oppgaven sitt hovedfokus kommer til å være på det kommunale arbeidet, så hva slags rolle det private næringslivet her har kommer bare til å bli nevnt av hensyn til selve hovedfokus. Jeg kommer i løpet av oppgave til å inkludere innspill fra organisasjonen Lister Nyskaping, som fremmer utvikling for gründere, etablerte bedrifter og regionale prosjekter.

Jeg ønsker innspill fra de på hva de tenker om kommunen sin rolle og evne til å håndtere utvikling innenfor næringslivet, ettersom dette er deres fagområde. Jeg kommer også kort til å nevne andre næringsområder i Farsund og det regionale samarbeidet de har med resten av Lister.

### *Politiske aktører*

Kommunens rolle er fastbestemt av kommunens egen næringspolitikk, noe som er bestemt av Kommunal- og distriktsdepartementet, og helt ned på lokalt nivå gjennom kommunestyret og de forskjellige partiene som sitter der. Når det gjelder næringsutvikling og eventuelle planer for Lista flystasjon da er det grunneierne som kommer med disse planene. Dette blir da behandlet av kommunens administrasjon, deretter tar ordfører Arnt Abrahamsen dette videre til kommunestyret for å bli vedtatt. Når det gjelder det private er Lista flystasjon todelt. Næringssektoren er drevet av Lista Fly- og Næringspark AS, mens selve rullebanen og alt flyrelatert aktivitet er drevet av Lista Lufthavn AS. Lista Lufthavn AS har hatt eierskap av Lista flystasjon siden 2002. Det er også et nylig grunnlagt firma tett knyttet opp til de to forrige som heter Lista Renewables Energy Park AS (eller bare kjent som Lista REP).

### *Tidsramme*

Selv om Lista flystasjon har hatt aktivitet datert så langt tilbake som 1943 (Larsson-Fedde, 1996, s. 10), så er der ikke før i 2018 jeg mener den viktigste tidsrammen for oppgaven burde starte. Denne tidsrammen vil da omhandle de viktigste hendelser for næringsutviklinga på Lista flystasjon mellom 2018 og til i dag. Dette gir rom for nye eksempler og planer som kan komme i fremtiden. Jeg kommer også til å se på Farsund kommunes egne planer, som omhandler Lista flystasjon, og så drøfte de siste 5 til 10 års utvikling som har foregått i disse planene.

## 2. Historikk

Lista flystasjon har i sin historie skiftet eier flere ganger. Denne korte historikken er basert på Ettrup m/ flere (Ettrup et al., 2010) sitt verk om Festung Lista som er en del av Atlanterhasvollen i Norge, et enormt forsvarsverk planlagt av Nazi Tyskland. Historikken er også basert på Lista flystasjon sin historiebok skrevet av Torbjørn Larsson-Fedde (Larsson-Fedde, 1996) på vegne av Luftforsvaret.

## 2.1 Flugplatz Lista og Luftwaffe

Lista flystasjon ble først påbegynt som en rullebane i tre helt ved kysten vest på Lista, i nærheten Lista fyr. Planene var allerede planlagt rett etter den tyske invasjonen av Norge og byggeprosjektet startet i slutten av 1940. Opprinnelig var planen å anlegge en flyplass utenfor Mandal rett ved Sjøsandene, men etter å ha inspisert Lista landskapet, falt området godt i smak hos de øverstkommanderende i Luftwaffen. Etter at de første flyene ankom Lista i april 1940, ble Mandal flyplass glemt (Ettrup et al., 2010, s. 65).

Det store prosjektet om å bygge den nåværende flyplassen startet rett etter at rullebanen i tre sto ferdig. Da lå det i planene å drenere det store myrområdet som lå knyttet opp mot der det tidligere store Slevdalsvannet opprinnelig lå. Hele prosjektet tok hele tre år å ferdigstille og så ikke noe stort til aktivitet før krigen allerede sluttet (Larsson-Fedde, 1996, s. 10).

### 2.1.1 Lundebanen – jernbanen på Lista

En annen viktig faktor som er lurt å ta med i den tidligere historien til Lista flystasjon, er hvor tidlig Lista flystasjon blir knyttet til Lundevågen. Lundevågen har i flere år vært en viktig distribusjonshavn fordi hele vågen er en dypvannskai. På grunn av dette kunne de laste av store forsyninger til Lista flystasjon, hvor det viktigste var drivstoff til flyene. Som en del av en stor infrastrukturell plan som omgikk hele Lista, planla tyskerne blant annet å legge an et jernbanespor mellom Lundevågen og Lista flystasjon. I tillegg ble det anlagt flere sidespor til strategiske viktige punkter som Marka og Tjørve, hvor tyskerne hadde satt opp radarstillinger, luftvernsstillinger og støttepunkter (Ettrup et al., 2010, s. 91, 117 & 141).

Allerede i 1943 sto strekningen mellom Lista flystasjon og Lundevågen ferdig, og den hadde på det tidspunktet også åpnet for sivil transport i tillegg til militær transport (Larsson-Fedde, 1996, s. 17).

## 2.2 Etterkrigstiden og NATO-basen

Etter kort tid å ha vært i en overgangsfase fra tyske til norske hender, da under britisk kontroll, ble flystasjonen offisielt overført til det norske flyvåpenet i desember 1945. I de første årene hvor Lista flystasjon var i norske hender, var den militære tilstedeværelsen svært liten. Allikevel startet det norske luftforsvaret med militær øvelser i februar 1946 med tre dagers luftvernartilleriøvelser ute på Tjørve, rett sør for flystasjonen (Larsson-Fedde, 1996, s. 30).

I 1948 var Luftforsvaret godt etablert på flystasjonen gjennom flere forskjellige våpenskoler. Grunnen til dette var fordi at våpenskolen, som opprinnelig lå på Kjevik utenfor Kristiansand, hadde sprengt kapasitet og dermed manglet plass for flere rekrutter. Derfor bestemte Luftforsvaret å flytte deler av skolen til Lista, som ikke ligger så langt unna (Larsson-Fedde, 1996, s. 34).

I 1949 avholdt Luftforsvaret den største flyøvelsen Lista flystasjon siden overtakelsen, men også den største Norge noen gang skulle se. Til stede var både luftkommandoene på Øst- og Vestlandet, med flere rekognoserings- og kampfly, som deltok i rekke offensive og defensive aksjoner. Hele øvelsen var i tillegg ledet av sjefen for Luftforsvaret på den tiden, general-løytnant Øen, og kronprins Olav deltok på øvelsen sammen med flere av landets høyeste militære offiserer (Larsson-Fedde, 1996, s. 40).

Hvis man hopper fram 20 år, så ser man at våpenskolene har blitt flyttet fra Lista flystasjon og heller blitt erstattet med en rekruttskole, som skulle erstatte den som lå på Tromøya utenfor Arendal. Og i perioden som rekruttskole skulle Lista flystasjon se ca. 10 000 rekrutter gå gjennom sin grunnutdanning i Luftforsvaret (Larsson-Fedde, 1996, s. 60). Perioden som rekruttskole skulle vare hele veien til 1989, men skulle se en kraftig reduksjon i antall rekrutter gjennom 80-tallet. Da Stortinget vedtok i 1989 at rekruttskolen skulle bli omgjort fra å være en rekruttskole for Luftforsvaret til en for Heimevernet, så ble antallet rekrutter på

Lista redusert til det laveste det har hatt siden 50-tallet. Dette, i tillegg til at kvaliteten til flystasjonen ikke var på det beste, førte til at Lista flystasjon måtte stenge sin rekruttskole allerede i 1995 (Lågøen, 1995, s. 3).

Selv om aktiviteten på rekruttskolen på Lista flystasjon ble redusert utover 80-tallet, så viste det seg at globale endringer skulle føre til at flystasjonen trengs for NATO-øvelser. Flere ganger gjennom 70- og 80-tallet skulle flere NATO-land ha øvelser på Lista, alt fra Vest-Tyskland til Nederland, Storbritannia og Italia (Larsson-Fedde, 1996, s. 72-73). I 1982 så skjedde også de første øvelsene med Luftforsvarets splitter nye F-16 fly, som Norge skulle bruke som sine hovedjagerfly fram til utskifting med F-35 fly i 2017.

### 2.3 Nedskalering og overgang til sivilt

Rett etter Berlinmurens fall i 1989 og spesielt med Sovjetunionens fall i 1991, så forandret verden seg og Lista flystasjon med den. Tiden for nedskalering av det militære beredskapsnivået var kommet og aktiviteten på Lista sank drastisk. Konsekvensene av slutten på den kalde krigen skulle treffe Lista flystasjon hardt. Bare noen år før så hadde Lista flystasjon vært en av hovedkandidatene til å kunne få en oppgradering av NATO, en oppgradering de sårt kunne trengt. For betongrullebanen fra andre verdenskrig var slitt, og for at Lista skulle konkurrere med Kjevik og Sola måtte Lista flystasjon asfalteres. Derimot gjorde slutten på den kalde krigen og dempelse av trusselnivået fra Sovjetunionen at prosjektet ble skrapet (Larsson-Fedde, 1996, s. 83).

I 1993 kom den skjebnesvangre beskjeden fra Forsvarsdepartementet. Etter Stortingsmelding (Prp. St. 27 (1993-1994), s. 29) skulle Lista flystasjon avvikle all militære aktivitet fra og med 1. juli 1996 (Larsson-Fedde, 1996, s. 84).

Forsvaret begrunnet sitt standpunkt slikt:

**SAK: LISTA FLYSTASJON – FLYOPERATIVT BEHOV – sitat:**

«Lista flystasjon vil, slik situasjonen har utviklet seg, i fremtiden ikke ha noen operative militære oppgaver i fred, krise eller krig. Fra et flyoperativt synspunkt er der derfor ikke behov for å opprettholde driften av flystasjonen.»

Sitat slutt.

Skrivet er datert 31. oktober 1994 og har journalnummer 7589/94/FKS/OMLUFT/AM/AM/860 (Lågøen, 1996, s. 4-5)

Rett før Lista flystasjon sin nedleggelse ble det fra lokalt hold ført press på Forsvarsdepartementet om å komme med et alternativ til Lista flystasjon, nå som det var bestemt at den militære aktiviteten skulle legges ned. Derfor ble det i 1994, i samarbeid med styrerepresentanter fra lokalt næringsliv og fra Farsund kommune, opprettet aksjeselskapet Lista Airport Development. Dette aksjeselskapet skulle først og fremst komme med ideer som kunne ta Lista flystasjon lett gjennom i overgangen fra militært til sivilt og samtidig finne et alternativ til driften og videre utvikling av flystasjonen (Larsson-Fedde, 1996, s. 88).

### 3. Teoretisk rammeverk og sentrale antakelser

Den teoretiske rammen i oppgaven er basert på blant annet Wekre og Jensen (2020) om hvordan distriktskommuner kan lykkes i næringsutvikling, Moen (2011) om kommuner som samfunnsutviklere, Ringholm og Teigen (2013) om 'Innovative Kommuner' og Rønning (2009) om nyskapende praksis i kommunal næringsutvikling. Sammen er verkene deres med på å best stille spørsmål til kommunenes rolle i utvikling, ikke bare av næring, men også av samfunnet i sin helhet. Derfor er dette kapitlet todelt: Først så skal jeg ta for meg de tre teoretiske tekstene og forklare teoriene innenfor innovasjon, samfunns- og næringsutvikling. Dette vil da være med på å forklare hvordan Farsund kommune best kan sørge for at Lista flystasjon den dag i dag kan være et ideelt knutepunkt for næring, både innenfor utvikling og sysselsetting, som blir forklart i analysen. Deretter så skal jeg ta for meg problemstillingen innenfor det teoretiske rammeverket i oppgaven, ved å knytte de forskjellige teoretiske tekstene sammen med problemstillingen for å finne fram til hvilken rolle som passer.

Teoriene innenfor næringsutvikling kan deles inn i to ulike perspektiver: Først så er det entreprenørskapsperspektivet, som setter søkelys på selve holdningen til næringsutviklingen i kommunen gjennom å stimulere entreprenørskap, både innenfor privat og offentlig. Det andre perspektivet er institusjonelt og bygger på selve arbeidet innenfor kommunal næringsutvikling (Rønning, 2009, s. 8-9). De to perspektivene blir best brukt i en analysemodell hvor de viser til hver sin retning, samt har sine motsetninger i form av hvordan kommunen skal bruke budsjettet sitt. Søker de legitimitet eller resultat? Adopsjon eller

innovasjon? Perspektivene kan også knyttes og brukes sammen som en form for blandingsperspektiv (Rønning, 2009, s. 20).

### 3.1 Kommune som samfunns- og næringsutvikler

Kommunen har en viktig oppgave som næringsutvikler, både innenfor kommunal og privat sektor. Helt siden sin grunnleggelse i 1970 har aluminiumsverket Elkem, dagens Alcoa, vært den største arbeidsplassen i Farsund kommune (Lågøen, 1995, s. 13). Før den tid så sto Lista flystasjon, som NATO-base, som den største arbeidsplassen i kommunen. Kommunen som en næringsutvikler kan deles inn i tre forskjellige roller, forvaltningsrollen, produsentrollen og entreprenørrollen. Forskjellen mellom disse rollene kan best fortelles av Moen:

«*Forvaltningsrollen* er en passiv tjenesteytende funksjon som skal ivareta brede samfunnsmessige interesser i henhold til lovverket.» (Moen, 2011, s. 14). Det Moen beskriver her er en kommune som fokuserer mest på å være samfunnsutviklere, ved å legge vekt på interessen til hva folket selv ønsker og trenger. Kommunen må kunne legge tilrette for kommunale tjenester.

«*Produsentrollen* er en aktiv og bedriftsrettet tjenesteytende funksjon ... bidra til å styrke bedriften ... sammenfallende med kommunens bistandsordning.» (Moen, 2011, s. 14-15). Her legger Moen vekt på kommunen sin rolle overfor bedrifter, hvor kommunen er en viktig aktør til å bistå med at bedrifter blir reddet fra konkurs. Covid-19-kompensasjonsordningen er kanskje det beste eksempelet man kan bruke nå til dags som tegner et bilde av en kommune i produsentrollen, ordningen ble skapt på ordre av kommunal- og moderniseringsdepartementet og er til for å kunne redde bedrifter som måtte holde nedstengt eller permittere flere ansatte som følge av pandemien. Farsund kommune fikk som en av flere kommuner en del av pakken, som tilsvarte opptil kr 885.257, - (Skjæveland, 2021).

«*Entreprenørrollen* er en aktiv og næringsrettet tjenesytende funksjon ... stimulere til vekst i næringslivet i et bredere framtidsperspektiv.» (Moen, 2011, s. 15). Her fokuserer kommunen i å kunne nå de spesifikke målene, både innenfor privat bedrift og kommunale institusjoner. Det Moen mener her handler egentlig om entreprenørskap, at kommunen aktivt deltar og tar

initiativ i å samarbeide med næringslivet. Dette for å kunne best sørge for en god utvikling innenfor både samfunn og næring gjennom å skape innovasjon.

Disse tre rollene er med på å forklare hvordan en kommune best kan lykkes som en næringsutvikler og kan skape en aktiv næringspolitikk. En av kommunens viktigste oppgave er å kunne skape et aktivt jobbmarked og sysselsette flere av sine innbyggere, men også tilrettelegge for at innbyggere fra andre kommuner har like muligheter til å få jobb i kommunen. Wekre og Jensen er med på å utdype dette ved bruken av begrepet *entreprenøriell orientering*, som vil si at kommunen lener seg mest på tre ulike dimensjoner; «"Innovasjonsevne", "proaktivitet" og "risikotakning"» (Lillevik et al., 2017, s. 19). Wekre og Jensen legger til en ekstra dimensjon kalt "autonomi", som de mener er viktig for å sikre best mulig uavhengig næringsutvikling. Det er som de beskriver: «... ansatte/enkelpersoner innenfor organisasjonen gis frihet til å opptre selvstendig, ... fremmer kreativitet som kommunen i sin tur har nytte av i næringsutviklingsarbeidet.» (Wekre & Jensen, 2020, s. 5). I tillegg så legger Wekre og Jensen vekt på to organisasjonskulturelle idealtyper som en kommune kan følge for å kunne få det beste resultatet. Disse er kjent som: Klan og adhocrati. Hvor klan-kulturen legger vekt på et godt samarbeid mellom prosjekter innad i kommunen, så kjennetegner adhocrati-kulturen «... et utadrettet fokus.» (Wekre & Jensen, 2020, s. 5) hvor ansatte innad i kommunen fungerer best på en autonom metode, hvor det å stikke seg ut og tør å ta risiko blir belønnet stort.

### 3.1.1 Mangfold og Næringspolitikk

Et annet viktig begrep som Wekre og Jensen bringer opp er mangfold, som enhver kommune trenger for å kunne ha en moderne og suksessrik næringsutvikling. Mangfold i dette tilfelle kommer i form av arbeidet til kommunen, i Wekre og Jensen's eksempel: kommunal infrastruktur, tilgang til næringsareal og tjenestetilbud (Wekre & Jensen, 2020, s. 5). Grunnen til hvorfor Wekre og Jensen spesifikt bringer opp mangfold er fordi at en kommune må kunne jobbe bredt mellom flere sektorer. Dette for å sørge best for at alle sektorer får det tilsynet de trenger. Men i dette tilfelle så er det også litt prioritering, av dette så er helsetilbud og tilgang til skole det som kommer øverst. Derfor fungerer ikke mangfoldet optimalt for næringsutvikling i kommunen, ettersom at næringslivsansvarlige har «... prioriterte områder for sitt arbeid; ...» (Wekre & Jensen, 2020, s. 6).



Moen bringer også opp mangfold innad i næringsutviklingen som en integrert del for at kommunen skal kunne vise framskritt. For Moen sin del så fokuserer han på *den kommunale næringspolitikken*, og mener at den er en viktig politikk for kommunen spesielt når det gjelder: «... hensyn til forvaltningsoppgave (...) og kommunens rolle som aktiv tilrettelegger for næringsutvikling, ...» (Moen, 2011, s. 15). Moen legger også til at flere kommuner gjorde det dårlig når det kom til nettopp disse to punktene. Dersom en kommune skal kunne opprettholde en god næringspolitikk, så må man kunne klare å holde en god dialog med næringslivet, både innad og utenfor kommunens grenser. Her mener Moen at bedriftene følte seg sviktet av kommunen, og at det var et brudd i samarbeidet grunnet dårlig dialog og mangel på en strategisk næringsplan (Moen, 2011, s. 15-16).

Moen mener at han hadde en løsning på problemet i form av en langvarig og god dialog, hvor næringslivet blir hørt. Dette gjennom at planleggingen for fremtidig kommunal virksomhet i samhandling med næringslivet, skulle foregå effektivt og med bedre kompetanse fra kommuneadministrasjonen (Moen, 2011, s. 16). Dette blir utdypet med å fremstå kommunen som fremste linje for næringsutviklere. For kommunen sin del så handler dette om å kunne videreutvikle både tjenesteproduksjonen, samhandlingen og servicen overfor næringslivet, for å best skape en aktiv og produktiv næringsutvikling.

### 3.1.2 Innovasjon innad i kommunen

Det bringer oss til kanskje det viktigste begrepet innenfor entreprenørskapsperspektivet, som er innovasjon. Innovasjon er den formen for tenkning som enhver kommune burde kunne ha for å kunne oppnå fremtidige mål. Dette i form av å sette en langsiktig næringsplan, der man tar til følge alle forhold som for eksempel: arealplanleggelse, sysselsetting og mangfold. For en kommune vil det være viktig å kunne opprettholde legitimitet i sin rolleforståelse, noe som fører til at kommunen må kunne balansere mellom interne praksiser og eksterne omgivelser. Enklere sagt, kommunen må kunne balansere mellom adopsjon og innovasjon (Rønning, 2009, s. 21).

For en kommune er det viktig å operere som innovasjonarbeidere. Dette kan føre til en nyskapende trend inn i kommunen og sette de mer på banen med næringslivet. For eksempel et nytt prosjekt, nye prosesser, nye organisasjonsmåter, nye kilder til produksjon og nye

markeder (Ringholm & Teigen, 2013, s. 16). Innovasjon er en annen måte å si oppfinnelse på, ettersom at man finner nye løsninger på kunne styrke et produkt eller et tilbud ovenfor forbrukere, i dette tilfelle kan det være velferdsteknologien til en kommune. Det tar oss tilbake til Wekre og Jensen sin ide om de fire forskjellige typer av dimensjoner innenfor entreprenøriell orientering, hvor de listet innovasjon som en av dimensjonene en kommune burde følge. I denne sammenhengen mener de også at innovasjon er svært viktig for at en kommune skal kunne klare å jobbe aktivt med samfunnsutvikling. Spesielt en småkommune som måtte kunne ta: «... hensyn til geografi, areal, kultur, kompetanse og økonomi, ...» (Wekre & Jensen, 2020, s. 6).

For Farsund sin del så klarer de å lene seg på innovasjon, ved å bruke sin geografiske beliggenhet. Den geografiske fordelene har alltid hatt en betydning for Farsund. Farsund kommune og Lista er et kystliggende landskap, med flatmark rett ved kysten og stengt av fra resten av Norge med bratte fjell i nord. Et annet geografisk standpunkt er at Farsund som en havneby har vært utrolig viktig for utviklingen av Farsund kommune. «I etterkrigstiden var Farsund by verdens største sjøfartsby etter tonnasje pr. innbygger.» (Skjæveland, 2022). I utforming så er Lista en firkantet halvøy. Med sjø på vest- og sørkanten, fjorder på østkanten og fjell i nord. Så derfor, akkurat som at Lindesnes fyr er viktig for å måtte komme rundt Lindesnes på en trygg måte, så har Farsund tre separerte fyr på hver sin kant av Lista. Varnes i nordvest, Lista i sørvest og Katland i sørøst. Og akkurat som Lindesnes, så har Lista en kanal med lignende funksjon. Innerst i Framvaren, en terskel- eller ferskvannsfjord på østsiden av Lista, så finner du Listeid hvor det er mulighet på sommeren å ta båttrek over til andre siden av Lista. Der kan du da seile ut av Eidsfjorden som munner ut på vestkysten av Lista.

Dette er egentlig bare flere eksempler på hvordan innovasjon har vært viktig for det kulturelle og geografiske landskapet i Farsund, til og med lenge før Farsund kommune ble den kommunen den er i dag.

### 3.2 Teori knyttet opp mot problemstillingen

Alle disse teoriene er med på å knytte opp mot problemstillingen, ettersom det viser hva slags rolle Farsund kommune kan ha i næringsutviklingen. Om det måtte være en rolle hvor de tar aktiv kontroll til fordel for sine egne innbyggere, eller de deltar i samhandling med det private for å best sørge for et framskritt i næringsutviklingen. Farsund kommune har på flere områder kunne vist hvilken rolle de har som næringsutviklere, alt fra havvind i sjøen utenfor Lista (Avisen Agder, 2018) til fiskeoppdrettsanlegg i Lundevågen (iLaks.no, 2021).

Dette beviser at Farsund kommune kan strekke seg langt nok til å best tilrettelegge for en næringsutvikling hvor søkelyset på fornybar energi og det grønne skiftet står sterkt. Dermed kan dette bestemme hvilken rolle Farsund kommune kan knyttes opp til. Er Farsund kommune i *forvaltningsrollen* hvor man må best kan tilrettelegge for innbyggerne sine og deres forventinger generelt? Passer Farsund kommune i en *produsentrolle* hvor de må sørge for å berge bedrifter i økonomisk nød og tilrettelegger for at færre og færre bedrifter går konkurs? Eller er Farsund kommune med i *entreprenørrollen* hvor de aktivt deltar i næringsutviklinga gjennom å investere i innovasjon og nyskapning? Det kan være at Farsund kommune best fungerer i alle tre roller og kan strekke seg langt nok til at de finner en måte å balansere alle tre rollene på. Dette kommer til å bli analysert og svart på i dybden av analysen senere i oppgaven.

## 4. Metode – Kildemateriale

Av metodeverktøy så er det litteraturen, kommunale planer, intervjuanalyser og nyhetsartikler jeg kommer til å bruke mest. De kildene jeg bruker er varierte, enkelte av de kan finnes på nett, mens andre er ikke så lett å få tak i. Dette er fordi at enkelte av kildene mine enten er upublisert eller finnes bare i veldig begrenset antall. Jeg mener at det er ekstra viktig å finne fire typer kilder: litteratur og dokument som er nyttig for den respektive tidsepoken, litteratur og planer som er relevant for nyere tid, intervjuobjekter som har kunnskapen og erfaring fra problemstillingens case og nyhetsartikler fra nyere tid som omhandler forskjellige prosjekter som kan knyttes opp til problemstillingen.

## 4.1 Litteratur

Jeg benytter meg for det meste av litteratur som omhandler temaet og har en teoretisk forklaring på problemstillingen. Denne litteraturen er hentet fra relevante kilder som har skrevet om lignende caser før rundt om i Norge. Jeg benytter meg også av historiebøker for å kunne best forklare historikken til casen det er snakk om. Ellers så benytter jeg meg av en markedsføringsplan og flere forskjellige nyhetsartikler som er med på å tegne et bilde på hvordan Farsund kommune har blitt fremstilt som næringsutvikler på Lista flystasjon.

## 4.2 Intervjuobjektene

Som intervjuobjekter har jeg valgt å høre med to av aktørene som er involvert i denne casen. Den første personen er ordfører i Farsund kommune, Arnt Abrahamsen. Han har siden 2015 jobbet for at næringsutviklingen på Lista flystasjon skal være til nytte for lokalsamfunnet, og har flere ganger aktivt deltatt i forskjellige forsøk på å få en viss næringslivs aktivitet på Lista flystasjon. Den andre personen er Jørgen Tjørhom, som er prosjektleder ved Lister Nyskapning, et firma som hjelper gründere, næringsutviklere og bedrifter med råd og veiledning. Han har blant annet aktivt deltatt i store prosjekter over hele Listerregionen og har erfaring spesielt innenfor fornybar energi og sirkulærøkonomi. Jeg valgte å holde et intervju med han fordi de fleste prosjektene som har hatt sitt hovedfokus på Lista flystasjon har vært knyttet til fornybar energi og innovasjon.

## 5. Empiri og Analyse

Som forklart tidligere i oppgaven så blir min problemstillingen bygd på to forskjellige teoretiske perspektiver, som skal være med på å forklare: «Hva slags rolle Farsund kommune har i forhold til næringsutvikling?» I denne delen av oppgaven så skal jeg analysere Farsund kommune sin rolle innenfor enkelte prosjekter som har blitt foreslått på Lista flystasjon. I tillegg så skal jeg bruke svarene fra ordføreren i Farsund, knyttet opp mot intervjuet fra prosjektlederen i Lister Nyskapning. Ut ifra disse intervjuene skal jeg analysere hvilken rolle som hadde passet best til Farsund kommune.

## 5.1 I. Listersamarbeidet – Et regionalt samarbeid

Til å begynne med så er det en viktig å nevne en markedsundersøkelse som kommunen har kommet med. Denne markedsundersøkelsen er utviklet av spesialister fra firmaet Morrows, de samme som så på Lista som en hovedkandidat for å kunne utvikle en batterifabrikk. Markedsundersøkelsen er fra 2020 og omhandler analysing av hele Listerregionen, men ble bestilt av Farsund kommune. Den heter: '*Lister – kommuner og det gode liv!*' og har som nevnt hovedfokuset på Listerregionen og dens potensialer, samt utviklingen av Lista Renewables Energy Park som en form for framtid på Lista flystasjon. I undersøkelsen så står det blant annet:

«Listerregionen har et utstrakt samarbeid mellom seks kommuner og kan tilby:

- Rehabiliterings- og arbeidstreningssenter i seks kommuner
- Videregående skoler i alle kommuner med ca. 1500 elever
- Regionalt opplæringscenter, karrieresenter og Listerkompetanse som koordinerer desentralisert høyere utdanning i regionen
- Regionalt samarbeid for helse, psykiatri, rus, velferdsteknologi og telemedisin
- Bedrifter som tilbyr arbeidstrening
- En næringsstruktur som gir behov for arbeidskraft med lav formell kompetanse
- Rikt kulturliv, engasjert frivillig sektor, og gode natur- og fritidstilbud i regionen som bygger opp om»

(Morrows, 2020, s. 3)

Gjennom denne markedsundersøkelsen så kan man se Farsund kommune sitt engasjement, ikke bare ovenfor Lista flystasjon eller sin egen kommune, men ovenfor hele regionen. Engasjementet og samarbeidet mellom kommunene i Lister har vært debattert helt siden 2012, da diskusjonen om den nye E39 mellom Kristiansand og Stavanger startet, og alle Listerkommunene vakte stor interesse i å få til en firefelts motorvei gjennom de sin region. Da foreslo den tidligere statssekretæren Randi Øverland fra Arbeiderpartiet at alle de sju kommunene i Lister burde slå seg sammen til en ny regional storkommune (Myklebust, 2012).

Denne debatten kom ikke opp igjen før Solberg-regjeringen annonserte at flere kommuner og fylker over hele Norge skulle bli mer sentralisert og dermed sammenslått innen 2020. Både Lister sju og Lister tre kom opp på bordet, hvor Farsund kommune er deltaker.

Lister sju brøt sammen ganske fort, men politikerne i Flekkefjord, Kvinesdal og Farsund var mer positive til Lister tre. Folket var derimot ikke på helt lik linje, og kun Flekkefjord og Farsund stemte for kommunesammenslåing, mens i Kvinesdal så ønsket majoriteten å stå alene. I Farsund var ikke folket helt klare til å gi opp håpet om en sammenslåing med Lyngdal, ettersom at de følte seg mer knyttet til Lyngdal enn til Flekkefjord (Jakobsen, 2016). Men ettersom at Lyngdal allerede hadde gått bort fra sammenslåing med kommunen i vest, så endte Farsund med å forbli som en enkel kommune.

Dette viser at selv innad i interkommunalt samarbeid, så finnes det stor uenighet og mindre samarbeidsvillige resultater. Dette betyr derimot ikke at samarbeidet mellom kommunene er helt dødt. I løpet av disse årene så har en ressurside kjent som Listersamarbeidet blitt utviklet av Listerrådet, kjent i dag som Lister interkommunale politiske råd. Listersamarbeidet går ut på nettopp det å styrke samarbeidet mellom de sju, nå seks, kommunene. Dette ved å knytte sammen flere sektorer innenfor kommunene, blant annet fagkompetanse ved å utvikle felles strategiplaner for innovasjon og næringsutvikling. «For næringslivet er det også viktig med en god interkommunal samhandling, og sentrale medspillere utenfor Lister peker på at Lister har mye å tjene på å fremstå enhetlig.» (Listersamarbeidet, 2018).

Grunnen til hvorfor det er viktig å nevne hele Lister når man bare skal snakke om Lista flystasjon, er at man må ta til følge for å sikre en god og bærekraftig utvikling. Aktører utenifra stiller opp med store ideer og muligheter for flystasjonen sitt areal. Og i tilfelle med Lista flystasjon og Farsund, så er kommunen for liten til å alene kunne håndtere store landsdekkende aktører, så derfor må de ty til hele regionen. Det ble fortalt av ordfører Arnt Abrahamsen, knyttet til markedsføringsundersøkelsen til Morrows, at:

«En kommune med snaue 10 000 innbyggere, en stor utbygger og bedrift vil ikke finne en sånn kommune attraktiv hvis de skal ha en arbeidsplass på 2 500. ... å inkludere hele Listerregionen er at da får du et innbyggertall på ca. 40 000 og får tilstrømminger fra regioner som Kristiansand og Stavanger, dermed blir det mer aktuelt.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Dette ble også plukket opp i perioden mellom 2014 og 2018 da Distriktsenteret la fram en sluttrapport på flere regioner over hele landet, blant annet Listerregionen som inkluderte Sirdal, Flekkefjord, Kvinesdal, Farsund, Lyngdal og Hægebostad. I rapporten, som var skrevet av Jørgen Tjørhom ved Lister Nyskaping, konkluderte Tjørhom med at Listerregionen manglet en strategi for godt samhold mellom kommunene (Tjørhom, 2018, s. 1). Han fortsetter så med å oppmuntre kommunene til å få til «en ny organisering av det regionale nærings- og utviklingsarbeidet» og «igangsetting av arbeidet med klima, areal- og transportplan for Lister» (Tjørhom, 2018, s. 3).

Selvfølgelig er det et håp om at ny E39 og andre store prosjekter som skjer i regionen, for eksempel havvind, kan være med på å løfte regionen mer mot 2023, som Kommunal- og Moderniseringsdepartementet har satt som slutt mål for forbedring. Nå er Listersamarbeidet, som tidligere Listerrådet har satt sammen, pluss engasjementet fra Farsund kommune alene gode framskritt i denne retningen.

For Lista flystasjon så har effekten vært så stor at flere store prosjekter har kommet og gått gjennom Lista. Blant annet nevnt tidligere er Morrows sin intensjon om å kanskje bygge en batterifabrikk der et av dem, men det har også kommet en intensjonsavtale fra Hydro, Equinor og Panasonic om å bygge en batterifabrikk. Her la de i tillegg til kriterier, som er mye av de samme kriteriene som Morrows hadde:

- Arealer på opptil en kvadratkilometer med tilgang på kjølvann
  - Mulighet for strømforbruk på 100-300 megawatt, det vil si et kraftforbruk på inntil 2,6 terawattimer strøm per år ved en full utbygging
  - Kommunikasjon, infrastruktur og lokale tjenester for inntil 2 000 arbeidere
  - Tilgang på 3 000 kubikkmeter kjølevann og prosessvann per dag
  - Mulighet til å transportere 200 containere inn og ut hver uke
  - Nærhet til flyplass
- (Hovland, 2021)

Så her snakker man om fire kriteriene som Lista flystasjon kan utfylle. Lista flystasjon, utfører kriteriet når det kommer til nærhet til flyplass ettersom at det fortsatt er en aktiv flyplass den dag i dag, og det er som Abrahamsen sa:

«... en av Norges største flyplasser ligger her, ... ideelt sett, så vil vi jo gjerne at det er fly som lander her, flere ganger til dagen.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Tidligere nevnt har Farsund vært en av verdens største sjøfartsbyer og har potensiale for å transportere inn og ut 200 containere hver uke. Lundevågen her er hovedpoenget ettersom at det er kommunens største havneområde.

Et stort prosjekt, som batterifabrikken til Morrøys, kan bli en realitet på Lista flystasjon og muligheten finnes også i andre typer prosjekter. Blant annet et datalagringscenter, hvor det ble gjort en avtale mellom Alcoa og Lista REP (Renewable Energy Park AS) om å legge ned en 10 km lang kabel, som går fra Alcoa rett ved Lundevågen, til Lista flystasjon. Dette var tiltenkt for å kunne for å tildele datasenteret med nok strøm (Løvland, 2019<sup>A</sup>).

Poenget her er at i samme tilfelle som datasenteret, så kunne Alcoa tildelt strøm for en eventuell batterifabrikk som hadde havnet på Lista flystasjon. For hvor datasenteret hadde krevet ca. 200 megawatt (Løvland, 2019<sup>A</sup>), så sto det jo i kriteriene til "batterikameratene" at de krever mellom 100 og 300 megawatt. Da kunne Farsund kommune ha lagt opp for at forskjellige deler av næringslivet hadde samarbeidet på dette feltet. Det er også noe som Jørgen Tjørhom fra Lister Nyskaping nevner angående datasenteret:

«... de fikk det jo til i Sverige, så burde ikke Lister og burde ikke Norge være rigget for den industrien som passer og som bare har vokst så vanvittig siden den gang. ... så det var om å gjøre å finne arealet i Agder og Lista som har en størrelse som gjør at dette kan være interessant, altså det der er muligheter for å få til dette her ...»

(J. Tjørhom, personlig kommunikasjon, 19. mai 2022)

## 5.2 II. Farsund kommune som næringsutvikler – Frampå eller ikke frampå

I Agder sin regionalplan for Lister 2030 så nevner de kort Lista flystasjon som en mulig god kandidat innenfor transportplan, dette med tanke på det svake tilbudet rundt kollektivtrafikk (Agder Fylkeskommune, 2021, s. 18). Agder fylkeskommune konkluderte i sitt Framtidsbilde for 2030 at: «Kommunene og næringslivet samarbeider godt og drar i felles



retning for å rekruttere fagfolk og nødvendig kompetanse ... Kommunene har en økende tilflytting både fra andre deler av landet og fra utlandet. ... Lister er blitt en foregangsregion på digitalisering og tjenesteinnovasjon innen helse, omsorg og øvrige kommunale tjenester.» (Agder Fylkeskommune, 2021, s. 22).

Dette viser til Lister-kommunene, blant annet Farsund, sin gode evne til å kunne koordinere med næringslivet. Det viser også at Listerregionen har virkelig forbedret seg i forhold til det Distriktssenteret konkluderte med i 2018. Når det kommer til næringsutvikling så er hovedfokuset på å kunne best tilrettelegge for en bærekraftig utvikling. Farsund kommune sin næringsplan fra 2014, som gikk ut i 2018, kommer til å bli oppdatert de neste årene og da forsikret Abrahamsen at planen kommer til å ha sterkt søkelys på det grønne skiftet, gjennom innovasjon og ta til høyde for hvilke bedrifter som ønsker eller hadde vært mulig å etablere på Lista. Han sier også blant annet at:

«... næringsplanen er å omfatte og ta med seg behovene som næringslivet vil ha framover, hvordan vi ser at næringslivet i en kommune vil utvikle seg, hvilken næring som kommer som er nytt, i forhold til den gamle planen. Ta for eksempel havvind som ikke var en aktualitet i 2014, men med det grønne skiftet og å legge til rette for fornybar energi gjør det mye mer aktuelt. Klima og bærekrafts målene må vi ta høyde for i en ny næringsplan.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Ta for eksempel havvind, som Abrahamsen nevner. Etter at den nye Støre-regjeringen annonserte i år at Norge kommer til å øke satsingen på havvind som en fornybar energikilde, har Farsund, sammen med Lyngdal, vært veldig frampå for å sikre best mulig utfall og sørge for at de blir de prioriterte kandidatene. Da spesifikt når det gjelder utbyggingen av strømkabelen som kommer fra havvind (Enoksen, 2022). Her kreves det areal for base, utbygning og ilandføring av kabelen fra Nordsjø II. Lista flystasjon sitt store areal og god beliggenhet nær kysten, gjør at denne typen næringsutvikling kunne ha fungert. Det tette båndet som Farsund kommune har med næringen på Lista flystasjon, gjør at de kan være på tilbudssiden i denne sammenhengen her. Samtidig som dette kan være aktuelt, så er Farsund i en annen havvind diskusjon for å få til en lokasjon for konstruksjon av havvindmøller. Her har Farsund og Lyngdal igjen vært frampå for å tilrettelegge at de er attraktive lokasjoner for internasjonale aktører som ønsker å utbygge havvind. Da er det snakk om: «... base for drift, vedlikehold og beredskap ... valgt ut til å stå for utbygging av bunnfast havvind på Sørliche

Nordsjø II ...» (Reinertsen, 2022). Da har Farsund stilt fram Lunde vågen som en sterk kandidat for denne slags utbygging.

Ambisjonen har vært der en god stund. Allerede tilbake i 2013 vakte et lokalt firma kjent som Amon AS, et bedriftskonsortium dannet av Kruse-Smith AS, FFS Farsund Fortøyningsselskap AS og Einar Øgrey AS, stor oppmerksomhet da de hadde ambisjon om å etablere Norges første havvindfabrikk (Nilsen, 2014). Noe av problemet ligger derimot i det Arnt Abrahamsen sa i intervjuet om at havvind ikke var aktuelt på denne tiden. I dag er det derimot veldig aktuelt, ettersom at staten selv og internasjonale aktører har visst store interesser, og at Lista er som Abrahamsen sa i forhold til regionalt samarbeid Morris sin markedsføringsanalyse:

«Så du er nødt til å se utover kommunegrensa for å få til en satsing som dette, litt av det samme gjør vi nå med havvind. Lista er en veldig aktuell plass for det.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Farsund kommune sitt engasjement for havvind og eventuelle andre prosjekter, kommer derimot ikke uten konsekvenser. Det er flere faktorer enn areal og muligheter som spiller inn for næringsutvikling. Kommer næringsutviklingen til å skape støy? Kommer det til å få konsekvenser for lokal samfunnet? Kommer andre sektorer av kommunen til å tape på denne type ambisjon? Disse typer problemstillinger kommer til å bli aktuelle og det er opp til kommunen å kunne best løse disse faktorene. Tjørhom snakket om hvordan en kommune best kan oppføre seg og hvordan de kan balansere mellom nødvendighetene til bedriftene og nødvendighetene til folket:

«Kommunens rolle er å være en tilrettelegger, og som planmyndighet, så er det kommunen som bestemmer. De må planlegge, hvor vil vi ha næring, industri og bolig til disse arbeidsplassene, hvordan henger det sammen med skole, barnehager, i forhold til støy, ulemper, ... Det er forskjell fra kommune til kommune, enkelte kommuner er aktive og erverver seg areal, eiendomsbesitter, regulerer og å selge ut næringsareal, andre er mer passive og er positive, men la de private ta ansvaret. ... Her vil jeg jo si ... det er kommunen (Farsund) som er planmyndighet og kommunen som bestemmer egentlig hva rammen skal egentlig være og hvilken næring som skal etableres.»

(J. Tjørhom, personlig kommunikasjon, 19. mai 2022)

Kort fortalt så er det flere faktorer en kommune burde ta hensyn til, i Farsund kommune sin del, så har de vært veldig frampå og engasjert seg for å tilrettelegge for en fremtidsrettet planlegging. Ovenfor Lista flystasjon så har Farsund kommune hatt et veldig samarbeidsvillig forhold til aktører der ute. Ta for eksempel batterifabrikken til Morrows. Her var Farsund kommune svært engasjert, ledet an av Ordfører Abrahamsen, sammen med styreleder av Lista REP og eier av Lista Flypark Eiendom AS, Helge Mikalsen, investor og daglig leder av Lista Lufthavn AS Arne Mikalsen, prosjektleder Jørgen Tjørhom i Lister Nyskaping, prosjektkoordinator Arne Marthinsen og investor Per Gunnar Andersen (Løvland, 2020). Alle disse aktørene var nøkkelpersoner og investerte mye i å få Morrows' sin batterifabrikk på nettopp Lista flystasjon. Da jeg snakket med Abrahamsen om samarbeidet på Lista flystasjon og hvorvidt involvert Farsund kommune ønsker å være, så svarte Abrahamsen, akkurat som Tjørhom nevnte, at Farsund kommune er en tilrettelegger. Abrahamsen nevner også at:

«... vi må huske at det er privateid areal, og der er de private grunneierne som må ønske å etablere, så vil vi hele tiden prøve å være med og vær tilrettelegger for at det skal være mulig. Vi ønsker mest mulig aktivitet i den delen av kommunen som i resten av kommunen. ... Og jeg tror også at hvis kommunen skulle få henvendelser på noen som ønsker en sånn type areal, så vil vi ta et initiativ ovenfor grunneierne og prøve å få det til.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Det finnes derimot farer for en kommune ved å være så aktivt deltagende som Farsund kommune er til forskjellige prosjekter på Lista flystasjon. Tilfellet her er at flere av prosjektene som er nevnt ovenfor, som batterifabrikkene, datasenteret og kanskje også havvind ikke blir noe av. Morrows' sin batterifabrikk gikk til Arendal, etter at det ble en hard kamp mellom Arendal, Farsund, Kristiansand og Vennesla om å sikre batterifabrikken (Agder Energi, 2020). Og batterifabrikken til "batterikameratene" har vendt synet sitt mot større mer sentraliserte kommuner, hvorav Kristiansand har en god mulighet for å sikre seg den. Når det gjelder datalagringscenteret så har det kommet klager fra lokalmiljøet på kraftledningen som skal legges, selv om Lista Renewable Park har fått konsesjon fra NVE om å legge kraftledningen (Andresen, 2020). En annen utfordring med alle disse prosjektene er at de overlapper hverandre til en vis grad. Hvis man skal ha biogassanlegg, oppdrettsanlegg og datasenter på et og samme sted, så kreves det enorme arealer og ressurser. Kommunen kan her gå inn å forhindre at en slik overlapping kan finne sted, slik at verken kommunen eller

bedriftene strekker seg for langt. Det har blitt planlagt to forskjellige oppdrettsanlegg på Lista helt uavhengig fra hverandre. Det ene er drevet av gründer Terje Mikalsen, hvor han ønsker å bruke oksygen fra hydrogenproduksjon til å drive lakseoppdrett på land. En ide som er utviklet av Mikalsen sammen med oppdretter Arve Gravidal (Løvland, 2019<sup>B</sup>). Det andre anlegget er utviklet av Baring Farsund og skal befinne seg i Lundevågen, som fikk konsesjon av både Agder Fylkeskommune og Farsund kommune til å utvikle Sørlandets største lakseoppdrettsanlegg (Berge, 2021). Det befinner seg tilfeldigvis på nøyaktig samme sted som Farsund kommune ønsker produksjonen av havvindmøller.

Det er to former av denne konflikten. Det første er nevnt over at et prosjekt kan krasje med andre eksisterende prosjekter og at det er en fare for at det overlapper hverandre. Det andre er at rivaliseringen kan oppstå, som kan føre til at en av bedriftene blir slått ut i konflikten. For Farsund kommune sin del må de være forsiktig med å involvere seg for mye, for da kan tilfelle skje at de blir dratt med under av den synkende bedriften eller prosjektet som aldri ble realisert. Det er mye av den faren som Tjørhom nevnte i intervjuet da det ble spurt om han hadde noen råd til Farsund kommune:

«For bedriften selv, så vil de at kommunen skal være veldig på, ta initiativ og risiko. Men fra et kommunalt perspektiv, så kan man ikke kaste skattepenger ut alle veier, ... I forhold til datasenteret, så må kommunen være forsiktig for å tilrettelegge til infrastruktur når det ikke blir noe av. Hvis man ikke våger noe, så vinner man heller ikke. Så personlig skulle jeg ønske at kommuner er litt mer frampå og tørre, men alltid tenke på risiko. ... Hvor stor risiko skal en kommune ta? Er det rett sted å være på? Er det viktig for de privat og bedriftene at kommunen tilrettelegger på en god måte og er forutsigbare?»

(J. Tjørhom, personlig kommunikasjon, 19. mai 2022)

### 5.3 III. Farsund sin rolle ovenfor næringslivet – Institusjonell eller entreprenør

Som både Abrahamsen og Tjørhom har nevnt så er Farsund kommune en tilrettelegger, men hvordan knyttes dette opp mot de teoretiske perspektivene. Innenfor institusjons- og entreprenørskapsperspektiv, som ble forklart i innledningen av teoridelen, så stiller perspektivene det rette spørsmålet rundt hvilken rolle som passer best. Da Tjørhom fortalte om kommunens rolle som tilrettelegger, så nevnte han om de skal være aktive eller passive.

For Farsund kommune sin del så finnes det en mulighet for å virke som en blandet kraft, ta initiativ der det presenterer seg, men analysere forholdene og trekke seg fort ut når realiteten viser at mulighetene ikke er der allikevel. Da Farsund ble presentert tilbudet om å ta over Lista flystasjon etter at Luftforsvaret la ned sitt virke i 1995, måtte kommunen frasi seg det tilbudet ettersom at det ikke fantes økonomiske midler (Lågøen, 1995, s. 17). Det Farsund da pekte på som problemet var Forsvarets Overkommando sin håndtering av situasjonen som hadde oppstått. Selv etter Farsund kommunes interesse av å ta initiativ og være med i fremtidig utvikling på Lista flystasjon, valgte FO å heller å være svært lite samarbeidsvillige. Det er som Lågøen fortalte i sin tekst.

«Det er hele kommunens ... syn på nedlegging av Lista flystasjon enten blir i "møllpose" eller i "vrakpose".» (Lågøen, 1995, s. 17)

Dermed er Farsund kommune sin situasjon i dag noe lik det den var på den tida. Kommunen må tenke nøye om for hvilket perspektiv de ønsker å gå i retning av. Selvfølgelig virker utvikling i næringen fristende som en del av utviklingen til kommunen i sin helhet, men en utvikling kan raskt føre til et tilbakeslag. Det må være en klar kommunikasjon og et fungerende samarbeid mellom forskjellige aktører, om det måtte være kommunen, grunneierne på Lista flystasjon, investorer eller store bedrifter. Veldig mye av hvilken retning Farsund tar kommer også an på hvor oppdatert de føler seg i planlegging og regulering av visse planer som gjelder for Lista flystasjon. I dette tilfelle så er det en kommunedelplan for areal fra 2001, som gjelder for Lista Fly- og Næringspark, det er snakk om. I en undersøkelse utført av Oxford Research (Flatnes et al., 2019) på vegne av Distriktssenteret i 2019, hvor de fokuserte blant annet på Bykle kommune, så kom de fram til at Bykle kommune sin kommuneplan på næringsutvikling ikke har vært oppdatert siden 2001. Allikevel har Bykle klart og ha en satsing innenfor næringsutviklingen og de har klart å bruke den gamle planen, selv om den er nesten 20 år gammel. De har spesifikt hatt hovedfokuset innenfor reiseliv, hvor de satser på infrastruktur og serviceutvikling på Hovden (Flatnes et al., 2019, s. 11).

### 5.3.1 Lista og flynæringen

Det er denne satsingen Farsund kunne ha hatt på Lista flystasjon – reiselivsnæring. På Lista flystasjon eksisterer det flere aktiviteter som kunne ha tiltrukket seg flere turister i året, adrenalinpark, Escape Room, Flipside (som er en skatehall), go-cart bane og et museum som forteller historien til Lista flystasjon. Flystasjonen som en flyplass kunne også ha fungert perfekt for å arrangere et årlig flyshow. Sist gang det var et flyshow på Lista var i 2011 da Warbirds Airshow inntok rullebanen med gamle veteranfly fra Andre verdenskrig og den kalde krigen (Kleiberg, 2011). Det er ting som dette som trengs for at det skal bli aktivitet på Lista flystasjon og Farsund burde kunne ta initiativ til å få dette til. Farsund kommune har oppmuntret andre store kulturelle begivenheter som har en historisk tilknytning, Kaperdagene i Farsund og American Festival i Vanse, hvorfor ikke ha en Lista Air Show hvert år i tillegg og trekke enda mer turister til kommunen?

Her kan man si at jeg oppmuntrer Farsund til å følge et entreprenørskapsperspektiv, noe som er tilfelle. Farsund hadde klart å arrangere et Airshow som kan trekke turisme til kommunen, og dette kan de gjør gjennom den allerede etablerte dialogen de har med grunneierne på Lista flystasjon. Det er tross alt det rette arealet for det. Lista har plass til bobiler og et eget hotell med rom til 300 mennesker. I tillegg så har de Flykjøkkenet der ute som kan fungere som matleverandør.

I andre tilfeller så mener jeg at Farsund kan virke i en god blandingssituasjon i forhold til perspektivene, de må kunne tørre å ta initiativ i næringsutvikling, samtidig som de holder seg til de tradisjonelle kommunale planene. Tjørhom forteller at hvis en kommune skal bidra til en framtidsrettet næringsutvikling så må de legge til rette:

«for å skape nye arbeidsplasser, bosetning og utvikling av kommune og regionen.»

(J. Tjørhom, personlig kommunikasjon, 19. mai 2022)

Han informerte, som nevnt tidligere i oppgaven, at det varierer fra kommune til kommune i måten de oppfører seg ovenfor næringslivet, men forskjellen er ganske tydelig når man setter distriktskommuner opp mot bykommuner:

«I de store bykommunene, så går det mer i seg selv i forhold til private, jo mer ut du kommer ut, i forhold til geografi og innbyggertall, så må kommunene være mer frampå. Så der er et større behov for aktivitet i denne delen av landet.»

(J. Tjørhom, personlig kommunikasjon, 19. mai 2022)

Altså store prosjekter som Morrows, lakseoppdrett og datalagring kunne ha blitt realisert på Lista flystasjon, men da måtte det ha blitt lagt mye investering i infrastrukturen. For uansett hvor stort areal Lista flystasjon har, så må man klare å nå det på forholdvis gode og brede veier. Det finnes det lite av på Lista, ettersom at det ligger i utkanten av Lyngdal og Kvinesdal som får E39 rett gjennom seg. Dette ble tatt opp av ansvarlig redaktør i Lister 24 da meldingen kom fra Luftfartstilsynet om at Lista flystasjon kunne gjenåpne og etablere flyrelatert virksomhet:

«Logistikkmessig har Lista-eiendommen noen utfordringer. Veinettet til og fra dette området må utbedres flere steder dersom ønsket om nyetableringer som genererer hundrevis av arbeidsplasser blir oppfylt.»

(Havaas, 2021)

Under Covid-19 pandemien i 2021 sto 18 000 fly på bakken. Da var Lista flystasjon frampå og fikk godkjenningen av Luftfartstilsynet om å kunne opprette en flyparkering på Lista (Enoksen, 2021).

Det de ikke visste tidlig i 2021 var at pandemien var så godt som gjennomført i løpet av det året. Så behovet for en flyparkering ble strekt redusert. Derimot så er jo ideen om flyshow en god mulighet, starte opp et nytt kulturelt bidrag i kommunen og samtidig gjøre nytte av den flyrelaterte konsesjonen.

### 5.3.2 Knyttet opp mot problemstillingen

Knyttet opp mot problemstillingen kommer det ned til de tre forskjellige rollene, og hvilken av de rollene som Farsund kommune best kan fremstilles i. Som nevnt tidligere har både ordføreren og Tjørhom fremstilt Farsund kommune som en tilrettelegger, eller en som legger til rette for en framtidsrettet næringsutvikling og godt samarbeid med bedriftene. Tjørhom var selv litt blandet i svaret ettersom at han ønsket at kommunen skulle ta mer initiativ, samtidig som at den er varsom om endringer i miljøet. Uansett vil jeg personlig

mene at Farsund passer best i alle tre roller, de har vist at de kan tre inn i en produsentrolle og kan strekke seg langt nok til å kunne best tilrettelegge for at bedrifter klarer å overleve økonomiske trange tider. Abrahamsen sa blant annet i intervjuet:

«At grunneierne der, Lista Fly- og Næringspark AS og Lista Lufthavn AS, fikk kompensasjon av staten, mens småbedrifter, som Vestheim, flykjøkkenet, adrenalinparken, flipse osv. fikk kompensasjon av kommunen.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13.mai 2022)

Nå det kommer til forvaltningsrollen så har Farsund prøvd å tilrettelegge for at alle parter i en diskusjon blir hørt, og at kommunen i en planleggingsprosess har tatt hensyn til både miljø og folk. Her kan situasjonen virke litt mer krevende for kommunen, ettersom at de har latt kraftledningen mellom Alcoa og flystasjonen fått gjennomslag og fått konsesjon av NVE (Andresen, 2020). På grunn av dette ble flere grunneiere berørt av kraftledning utbyggingen, gjorde at flere av grunneiere ble veldig misfornøyd. Kommunen og Lista REP måtte derfor høre på disse kravene. Det kom derimot en endringssøknad inn til NVE fra Lista REP hvor det blant annet står:

«... I tillegg søker de om flere traséjusteringer på kabeltraseen, ...»

(Hammer & Andresen, NVE, 2021)

Dermed så kan Lista REP og Farsund kommune ha lyttet til grunneierne og endret på hvor kablet skal gå. Noe som gjør at Farsund kommune kan passe inn i en forvaltningsrolle. Det finnes et annet eksempel ute på Lista flystasjon, som i hvert fall beviser at Farsund passer inn i en slik rolle: Grunnet krigen i Ukraina så har det kommet og blitt bosatt 11 mennesker i Farsund kommune, som er rett over gjennomsnittet på 10, landsdekkende (Sæther, 2022). Flyktningmottaket ute på flystasjonen er privateid og drives av et privat firma, men Farsund kommune er i tett dialog med firmaet og bidra med å tilby kommunale tjenester til flyktningene, som om de allerede skulle ha vært faste innbyggere i kommunen. Dette er hva Abrahamsen sa angående flyktnings situasjonen i Farsund:

«... flyktningene som kommer, de skal jo ha et tilbud fra offentlige satser, blant annet helse- og velferdstjenester, utdanning og kultur- og fritidstilbud. De har ikke bil, så det blir lagt til rette for at de kan reise gratis med kollektiv. Jeg synes vi har gjort en veldig god innsats. Vi har



også lagt til rette for at de flyktningene som vil kan søke om bosetning. Jeg synes vi har vært veldig på og var ute veldig tidlig og stilte Frivillighetssentralen og 'Bua' til disposisjon med utstyr. (klær, mat, bøker mm.)»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Jeg mener at Farsund kommune virkelig bryr seg om befolkningen generelt i form av forvaltningsrollen. Kommunen sørger for at alle får det tilbudet de trenger og får sagt de sagt sin mening. I tillegg så har kommunen strukket seg langt når det kommer til naturen og det kulturelle ved å blant annet tilrettelegge for at kyststien, et konsept som de fleste kystkommuner i Norge har tatt en del i, går langs hele Lista og gjennom vakre naturområder som ellers står uberørt.

Den siste rollen som Farsund kan ta en del i er entreprenørrollen, som nevnt tidligere, har de vist gang på gang at de er veldig villige til å ta opp nye muligheter og innovative prosjekter. For kommunen så er det viktig å kunne opprettholde en god dialog med næringslivet, kunne skape innovasjon og arbeidsplasser. De ønsker dette, som alle andre kommuner, fordi Farsund er en kommune i vekst. Gjennom det regionsamarbeidet Farsund har med resten av Lister har de bevisst at det er ikke bare i bykommuner at man oppnår fremskritt, det finnes også i distriktskommuner hvis man bare våger og griper sjansen. Som for eksempel med Morrøys, lakseoppdrett og havvind. Her har Farsund flere ganger prøvd å aktivt delta i et prosjekt som de vet ikke bare Farsund kommune, men som også hele regionen kan få nytte av. Vi går inn i en periode hvor det grønne skiftet er hovedagendaen, og Farsund ønsker at Lister skal være i front for det. Ut av de tre spørsmålene jeg stilte Abrahamsen om de tre rollene, så var det dette spørsmålet han hadde mest på hjertet:

«... Vi har hele tida vært tilbud siden for de private eierne av flystasjonen, vi har under ingen anledning tenkt til å overgå dem, det er de som sitter med eierskapet til anleggene, til området, og det er de som måtte ville dette. ... Det vi har gjort er at vi har vært på den siden, hvor vi har hatt møte med de private grunneierne, de har reist en reguleringsplan, og den har vi håndtert. ... når det gjelder reguleringsplanen så har vi vært raske til å saksbehandle og politisk behandle dette i kommunen, men spanner veldig mye på grunn av regional og nasjonale myndigheter som har en innsigelse som anker denne saken på grunn av klima, miljø, landbruk blant annet. Vi derimot har vært pådrivere på å få dette i gang.»

(A. Abrahamsen, personlig kommunikasjon, 13. mai 2022)

Så har kommunen vært frampå og klart å tilfredsstille bedrifter som ønsker å opprette innovasjon og framskritt ute på Lista flystasjon. Poenget er at Farsund ønsker en bærekraftig framtid ikke bare for sin egen kommune, men også for næringen generelt. Farsund vil ta kommunen framover sammen med regionen for å skape utvikling, arbeidsplasser, god økonomi, et større og bedre samfunn å bo i.

## 6. Konklusjon

I denne oppgaven så har jeg forsøkt å finne ut av hvilken rolle Farsund passer best til innenfor næringsutvikling. Gjennom forskjellige prosjekter og analyseringer av disse prosjektene så har jeg fått en ledepinne på hvordan Farsund kommune opererer i forhold til bedrifter ute på Lista flystasjon, om de er frampå eller ikke. Jeg har blant annet nevnt mulighetene til store prosjekter, men også problemer som kommunen kan møte hvis de velger å satse alt. For Farsund kommune så må en framtidsrettet næringsutvikling innenfor innovasjon være første prioritert, men de må alltid huske å tenke på økonomi. For å satse i et stort prosjekt som for eksempel batterifabrikk, datasenter eller lakseoppdrett kan det virke som en god satsing der og da, men kommunen må være varsom. For plutselig blir det ikke noe av prosjektet allikevel og da kan kommunen tape økonomisk på dette.

Jeg har også diskutert hvor viktig et regionalt samarbeid er for Farsund kommune. Hvordan Listerregionen og Listersamarbeidet må kunne stå sammen for at regionen i sin helhet blir løftet fram og kan konkurrere med byregionene som Stavanger og Kristiansand. Listersamarbeidet betyr veldig mye for Farsund, og kommunen tjener i å samarbeide på tvers av sine nabokommuner.

Ved å fremstille Farsund kommunen innenfor de to teoretiske perspektivene så ser vi at de virkelig klarer å finne en balanse mellom de to. Kommunen har vært og er fortsatt er en respektert institusjon for sine lokale innbyggere, de viser både legitimitet og autoritet i lyset av kritisk situasjon. For eksempel når det kommer flyktninger til Farsund er kommunen raskt på plass til å legge til rette for at flyktingene får den kommunale tjenesten de trenger.

Sett opp mot entreprenørskapsperspektivet har kommunen klart å vise at de tar imot hvilke som helst ideer og muligheter som blir slengt de sin vei. Farsund kommune var raskt ute for å oppmuntre og motivere grunneierne på Lista flystasjon til å engasjere seg i kampen for en batterifabrikk. Farsund har også vært en støttespiller av de innovasjonene som har skjedd ute på flystasjonen, ved å støtte opp om et gründerprosjekt om landbasert lakseoppdrett. Dette og forsøket nå på å få til et datasenter, viser at Lista flystasjon sin fremtid er en bærekraftig en. Kommunen viser med dette at de er en tilrettelegger og bidrar sterkt for å få til lokale prosjekter ute på Lista flystasjon. Uansett størrelsen på prosjektet så er kommunen villig til å samarbeide med større og mindre firmaer for å få til dette tilbudet.

Farsund kommune har en sterk fremtid foran seg, fylt med ideer og visjoner, som de er villige og ivrige til å få til. Man kan egentlig bare spekulere på hva man får til i fremtiden på Lista flystasjon. Jeg luftet en idé som kommunen må bare gjerne ta med seg, men det finnes andre, større muligheter som de kan ta med seg videre for Lista flystasjon. Man må bare våge og være, som Farsund kommune sitt motto tilsier: «Kysten er klar!» Med den nye havvind satsingen så skal man tro at selv om kysten er klar så blåser det en vind, en vind av innovasjon og nyteknung. Et bærekraftig, grønt skifte for Farsund kommune sin næringsutvikling. Nå gjenstår bare spørsmålet: Hvordan vil næringen på Lista flystasjon utvikle seg og hvilken videre rolle kommer Farsund kommune til å spille?

## 7. Referanser

### 7.1 Litteratur

Larsson-Fedde, T. (1996). *Lista Flystasjon 1941-1996 og Nordberg Fort 1942-1996*. Snartrykk.

Etrup, E., Ritterbach, E. & Schellenberger, D. (2010). *Festung Lista*. Commentum Forlag.

Moen, S. E. (2011). *Kommunen som samfunnsutvikler: Drivere og hindringer for næringsutviklings- og sysselsettingsarbeid*. Fafo.

Rønning, L. (2009). *Nyskapende praksis i kommunal næringsutvikling: Teori og praksis i kjølvannet av "Kommuneprosjektet"*. Nordlandsforskning.

Ringholm, T., Teigen, H. & Aarsæther N. (2013). *Innovative kommuner*. Cappelen Damm Akademisk.

Wekre, T. & Jensen, B. R. (2020). *Distriktskommune som lykkes godt med næringsutvikling*. Distriktssenteret.

Lillevik, A., H., Solvang, V. & Selvik, R. (2017). *Organisasjonsstruktur og entreprenøriell orientering* [Bacheloroppgave]. Høgskolen Kristiania.

## 7.2 Nyhetsartikler og andre nettartikler

Enoksen, T. (2021, 13. februar). Positiv til etablering – må følge regelverket. *Lister24*. <https://www.lister24.no/nyheter/i/nA4yXQ/positiv-til-etablering-maa-foelge-regelverket>

Løvland, S. (2020, 09. november). Investorer utsatte «batteri-besøk». *Agder Flekkefjords Tidende*. <https://www.avisenagder.no/investorer-utsatte-batteri-besok/s/5-99-972671>

Løvland, S. (2019, 22. mai). Datasenter, hydrogen, oppdrett og biogass. *Agder Flekkefjords Tidende*. [https://www.avisenagder.no/datasenter-hydrogen-oppdrett-og-biogass/s/5-99-779647?onboarding\\_mode=true](https://www.avisenagder.no/datasenter-hydrogen-oppdrett-og-biogass/s/5-99-779647?onboarding_mode=true)<sup>A</sup>

Myrset, O. & Lunde, Å. (2021, 29. januar). 82 aktører vil kjempe om ny batterifabrikk og 2000 jobber. *E24*. <https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/rgn3WA/82-aktoerer-vil-kjempe-om-ny-batterifabrikk-og-2000-jobber>

Agder Energi. (2020, 05. oktober). Morrow – Disse fire tomtene vurderes videre for batterifabrikk. *NTB Kommunikasjon*. <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/dis-se-fire-tomtene-vurderes-videre-for-batterifabrikk?publisherId=16388593&releaseId=17893236>

Avisen Agder. (2018, 03. april). Havvindkraft koblet til Feda, Lista eller Åna-Sira? *Agder Flekkefjords Tidende*. <https://www.avisenagder.no/havvindkraft-koblet-til-fedalista-eller-ana-sira/s/5-99-401418>

Skjæveland, H. M. (2021, 18. mars) Covid-19-kompensasjonsordning for lokale virksomheter. *Farsund Kommune*. <https://www.farsund.kommune.no/covid-19-kompensasjonsordning-for-lokale-virksomheter.6376142-503957.html>

Skjæveland, H. M. (2022, 5. Mai). Om Farsund. *Farsund Kommune*. <https://www.farsund.kommune.no/om-farsund.560638.no.html>

Myklebust E. (2012, 29. februar). Foreslår kommunesammenslåing i Lister. *Fædrelandsvennen*. <https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/ae4XA/foreslaar-kommunesammenslaing-i-lister>

Jakobsen, M. (2016, 6. juni). -Lister 3-alternativet er dødt! *NRK*. <https://www.nrk.no/sorlandet/-lister-3-alternativet-er-dodt-1.12984190>

Listersamarbeidet. (2018). Om samarbeidet. <https://www.listersamarbeidet.no/listersamarbeidet/om-samarbeidet>

Tjørhom, J. (2018). *Byregionprogrammet – Sluttrapportering for Listerregionen*. (Sluttrapport). Distriktssenteret. <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2018/11/Listerregionen-Sluttrapportering.pdf>

Hovland, K. M. (2021, 23. januar). 20-30 aktører snuser på batterifabrikk: - Responsen så langt har vært formidabel. *E24*. <https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/BlyJJ0/2030-aktoerer-snuser-paa-batterifabrikk-responsen-saa-langt-har-vaert-formidabel>

Agder Fylkeskommune. (2021). *Regionplan Lister 2030*. [https://agderfk.no/f/p1/ic223278b-9999-4163-aae5-8ad07ae0614f/regionplan-lister-2030\\_endelig.pdf](https://agderfk.no/f/p1/ic223278b-9999-4163-aae5-8ad07ae0614f/regionplan-lister-2030_endelig.pdf)

Enoksen, T. (2022, 11. mai). Setter seg i sterkere posisjon for havvindutbygging. *Lister24*.

<https://www.lister24.no/nyheter/i/0G8RBA/sette-seg-i-sterkere-posisjon-for-havvindutbygging>

Reinertsen, R. Ø. (2022, 24. mars). Havvindracet er i gang. *Fædrelandsvennen*.

<https://www.fvn.no/nyheter/okonomi/i/rEJVLa/havvindracet-er-i-gang>

Nilsen, J. (2014, 3. desember). Her vil de etablere Norges første «havvindfabrikk». *Teknisk Ukeblad*. <https://www.tu.no/artikler/her-vil-de-etablere-norges-forste-havvindfabrikk/222475>

Andresen, A. M. (2020, 01. juli). Løyve til å bygge nettilknytning til Lista datasenter. *NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat)*. <https://www.nve.no/nytt-fra-nve/nyheter-konsesjon/loyve-til-a-byggje-nettilknytning-til-lista-datasenter/>

Løvland, S. (2019, 15. mars). Planer om stor hydrogen- og laksefabrikk i Lister. *Agder Flekkefjords Tidene*. <https://www.avisenagder.no/planer-om-stor-hydrogen-og-laksefabrikk-i-lister/s/5-99-463020> <sup>B</sup>

Berge, A. (2021, 22. desember). Sikret seg konsesjon for 24 000 tonn laks på land.

Byggearbeidet starter til våren. *iLaks.no*. <https://ilaks.no/sikret-seg-konsesjon-for-24-000-tonn-laks-pa-land-byggearbeidet-starter-til-varen/>

Flatnes, A., Brastad, B. & Hansen, T. B. (2019). Gode næringskommuner i distriktene: Tre eksempler fra Sør- og Vestlandet. *Oxford Research*. <https://oxfordresearch.no/wp-content/uploads/2020/03/Gode-n%C3%A6ringskommuner-i-distriktene.pdf>

Kleiberg, G. (2011, 19. Juli). Flyene inntar Lista igjen. *NRK*.

<https://www.nrk.no/sorlandet/flyene-inntar-lista-igjen-1.7718188>

Havaas, S. M. (2021, 16. februar). Kan det ta av igjen på Lista? *Lister24*.

<https://www.lister24.no/meninger/leder/i/EpjK6j/kan-det-ta-av-igjen-paa-lista>

Hammer, L. V. & Andresen, A. M. (2021) Høring av endringssøknad for nettilknytning av Lista næringspark. *NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat)*.

<https://www.farsund.kommune.no/getfile.php/4936444.2678.tmiqbntumzmtun/H%C3%B8ring+av+endringss%C3%B8knad+for+nettilknytning+av+Lista+n%C3%A6ringspark.pdf>

Engerengen, L. (2009). *Farsund Lufthavn, Lista* i Store Norske Leksikon.

[https://snl.no/Farsund\\_lufthavn,\\_Lista](https://snl.no/Farsund_lufthavn,_Lista)

Sæther, A. S. (2022, 5. mai) Se oversikten: 1094 ukrainske flyktninger bosatt i norske kommuner. *Verdens Gang*. <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/Wjz6bg/se-oversikten-1094-ukrainske-flyktninger-bosatt-i-norske-kommuner>

### 7.3 Upubliserte artikler og andre kilder

Lågøen, O. S. M. (1995) *Lista Flystasjon nedlegges innen 1. juli 1996: Personellmessige- og samfunnsøkonomiske konsekvenser* [Særoppgave], upublisert. Voksenopplæringen Sola Flystasjon.

Morrøys (2020) *Lister – kommuner og det gode liv! Lister regionen og Lista Renewables Energy Park*, upublisert.

Våpen [Bilde]. 2010. Hentet fra [https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Farsund\\_komm.svg](https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Farsund_komm.svg)

St. Prp. Nr. 27 (1993-1994). *Om visse organisasjonsendringer mv i Forsvaret*.

Forsvarsdepartementet. [https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1993-94&paid=2&wid=a&psid=DIVL560&pgid=a\\_0465](https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1993-94&paid=2&wid=a&psid=DIVL560&pgid=a_0465)