

I klimaets navn

En undersøkelse av
beslutningsprosessene i
utbyggingsprosjektene Viken Park og
Oslofjord Logistikk

September 2026

Include – Forskningscenter for sosialt
inkluderende energiomstilling

Institutt for Sosiologi og
Samfunnsgeografi (ISS), og Senter for
global bærekraft, UiO

Ingeborg Sigurdsdatter Steen,
Ingeborg Undheim og Flavio Nicolai
Spinetti



**UNIVERSITETET
I OSLO**

I klimaets navn

En undersøkelse av beslutningsprosessene i utbyggingsprosjektene Viken Park og Oslofjord Logistikk

Forfattere: Ingeborg Sigurdsdatter Steen, Ingeborg Undheim og Flavio Nicolai Spinetti

September 2026

Arbeidet med denne rapporten er finansiert av UiO:Energi og miljø som et sommerprosjekt.

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	3
Figurliste	4
1. Innledning.....	5
2. Teoretisk rammeverk	7
2.1 Beslutningsprosessen og medvirkning.....	7
2.2 Politisk økologi.....	9
2.3 Globale produksjonsnettverks bakland.....	11
3. Metode	14
3.1 Path tracing approach	14
3.2 Kvalitative intervju	15
3.2.1 Hvorfor intervju?	15
3.2.2 Gjennomføring og utvalg.....	16
3.2.3 Forskningsetikk	18
3.2.4 Kodeprosessen: Stegvis-deduktiv induktiv metode.....	18
3.3 Dokumentgjennomgang	19
3.3.1 Gjennomføring.....	20
3.4 Bruk av KI.....	20
4. Bakgrunn	21
4.1 Viken park	21
Tabell 3: Tidslinje for utviklingen av Viken Park.....	22
4.2 Oslofjord logistikk	24
Tabell 4: Tidslinje for utviklingen av Kopstad godsterminal	26
5. Empiriske funn	30
5.1 Fredrikstad – Viken Park.....	30
5.1.1 Utbyggers perspektiv.....	30
5.1.2 Kommuneinteresser	32
5.1.3 Den lokale motstanden	40
5.2 Horten – Oslofjord logistikk	47
5.2.1 Utbyggersperspektiv	47
5.2.2 Kommuneinteresser	53

5.2.3 Den lokale motstanden	59
6. Diskusjon.....	66
6.1 Medvirkning, tempo og geografisk forestillingsevne i planprosessen	66
6.2 Visuell og retorisk grønnvasking	69
6.3 Plassering og mangel på utredning	70
7. Konklusjon.....	74
8 Referanseliste.....	75
9 Vedlegg	85
9.1 Intervjuguide utbygger	85
9.2 Intervjuguide kommunen	86
9.3 Intervjuguide innbygger.....	87

Figurliste

Forsidebildet: Bilder av Viken Park og Oslofjord Logistikk tatt av Ingeborg Undheim

Figur 1: Satellittbilde over området til Toftebergskogen fra 2015	23
Figur 2: Satellittbilde over området til Toftebergskogen fra 2026	23
Figur 3: Satellittbilde over området til Oslofjord Logistikk fra 2015	28
Figur 4: Satellittbilde over området til Oslofjord Logistikk fra 2026	28
Figur 5: Hogstområde i Toftebergskogen	31
Figur 6: Utkikkspunkt mot sørvest i Toftebergskogen med gamle furutrær	35
Figur 7: En anleggsvei inn til et hogstområde i Toftebergskogen	44
Figur 8: Her fant arkeologene en bålgrop fra stein- eller bronsealderen	47
Figur 9: Det var hyppig tilførsel av nye masser	50
Figur 10: Bilde av masseinntaket på Kopstad	57
Figur 11: Bilde fra der Tangenbekken renner ut	63

1. Innledning

I Europa går 600 fotballbaner av natur og dyrket mark tapt hver eneste dag (Duncan et al., 2025). Naturforbruket er høyest i absolutte tall i Tyrkia, Polen og Frankrike, men Norge har det største forbruket per innbygger. Tap av naturlige habitater som følge av endret arealbruk, har blitt den viktigste årsaken til nedgang i biodiversitet (Díaz et al., 2019). Det er et globalt problem, men utviklingen i Europa har blitt skrevet om som særlig kritisk og bekymringsfull. Kun halvparten av de naturlige økosystemene finnes fortsatt (Venter et al., 2026).

I Norge ble problematikken hevet på agendaen i 2024, da NRK i samarbeid med NINA (Norsk Institutt for Naturforskning) publiserte en stor sak om nedbygging av natur i Norge. Der viste de hvordan skog og mark ble bygget ned bit for bit rundt omkring i norske kommuner ved hjelp av satellittbilder og KI (Støstad et al., 2024). De fant ut at det hadde vært 44.000 inngrep i løpet av de fem årene mellom 2017 og 2022 som de undersøkte. Mange av disse var næringsutbygging, som også var noen av de største (Støstad et al., 2024).

Tematikken får også voksende oppmerksomhet innen forskningen. Med utgangspunkt i kritisk urban teori, undersøker Björling og Rönnblom (2024) tre steder i sørvestlige Sverige ved å bruke 'rurban void' som analytisk rammeverk. De argumenterer for at skillet mellom det urbane og rurale er kunstig, og fører til en problematisk stereotypisering eller romantisering av steder (Björling & Rönnblom, 2024). Byen fremstilles ofte som en drivkraft til innovasjon, vekst og bærekraft, eller økonomiske senter, mens landsbygden blir redusert til et ressurslager eller idylliske kulisser for middelklassen (Björling & Rönnblom, 2024). Denne todelingen usynliggjør de politiske avgjørelsene som har lagt opp til konkurransen mellom kommunene om private investeringer, og som underbygger disse stereotypiene. I den gamle industribygden Mariestad i Västra Götalandsregionen sørvest i Sverige, blir jordbrukslandskapet brukt som et visuelt bevis på at det finnes nok areal til store industrielle investeringer, samtidig som det idylliske landskapet blir markedsført som attraktivt for boligbygging, for å tiltrekke seg (Björling & Rönnblom, 2024). Dette illustrerer hvordan landskapet blir forstått som en tilgjengelig ressurs, heller enn et rom for eksisterende livsformer og bruk. Forfatterne argumenterer for å bruke begrepet 'rurban void' som et analytisk rammeverk, for å gjøre de romlige kampene politiske igjen og rette søkelys mot de større strukturene rundt den romlige fordelingen av ressurser (Björling & Rönnblom, 2024, s. 35).

Vi ønsker å bidra til forskningen på naturtap ved å undersøke beslutningsprosesser på lokalt nivå ved hjelp av teorier og begreper fra politisk økologi og økonomisk geografi. Dette har vi fått støtte fra både forskningssenteret Include og UiO Energi og Miljø til å undersøke. Vi konsentrerer undersøkelsene våre rundt to case knyttet til næringsutbygging og logistikk. Logistikkbransjen er en arealkrevende industri, som også henger sammen med globale produksjonsnettverk. Det er derfor interessant å se hvordan disse nettverkene får konsekvenser på lokalt nivå. Samtidig som det globale systemet påvirker lokale forhold, er det på lokalt nivå beslutningene tas, av lokale aktører. Problemstillingen vår er derfor:

“Hva kjennetegner beslutningsprosessen rundt etablering av Oslofjord Logistikk og Viken Park?”

Vi starter med å gå gjennom teori og begreper som er viktige innramminger av oppgaven. Deretter skal vi forklare metodene vi har brukt og blitt inspirert av. I kapittel fire kommer vi nærmere inn på de to valgte casene våre: Viken Park i Fredrikstad kommune og Oslofjord logistikk i Horten kommune. Her finner du også en tidslinje over hver av prosessene, i tillegg til satellittbilder som viser endringene på områdene de siste ti årene. I kapittel fem legger vi fram funnene fra datainnsamlingen. Kapittelet er delt i to, der vi presenterer utbyggerperspektivet, kommunens perspektiv, samt lokal motstand for hvert av casene separat. I nest siste kapittel diskuterer vi funnene, før vi oppsummerer diskusjonen.

2. Teoretisk rammeverk

I dette kapittelet introduserer vi det teoretiske rammeverket som ligger til grunn for drøftingen av funnene. Før intervjuene tok vi utgangspunkt i perspektiver fra politisk økologi, politisk økonomi og maktstrukturer. Etter analysen av datamaterialet justerte og videreutviklet vi rammeverket i lys av empirien. Denne tilnærmingen bidrar til å unngå å tvinge empirien til å passe forhåndsbasert teoretiske kategorier, og reduserer dermed risikoen for bekreftelsesbias- en tendens hvor man primært vektlegger data som støtter den opprinnelige antagelse.

2.1 Beslutningsprosessen og medvirkning

I dagens areal og planleggingssaker er idealet en kommunikativ handlingsmodell, der man ønsker at de med en relasjon til området, skal få mulighet til å komme med innspill ved endringer (Tippet et al., 2025). Denne modellen er forankret i Habermas sitt ideal for demokratiet, der målet er å inkludere lokale interesser og verdier i beslutningssystemer. For at kommunikasjon skal fungere, kreves ideell talehandling, det vil si at alle må få mulighet til å fremme sin kunnskap, og den skal også kunne bli akseptert. Prinsippet om medvirkning ble også styrket i Plan- og bygningsloven fra 2008 (Hanssen, 2018). Dette er i tråd med en bredere trend, hvor man ønsker å involvere innbyggere i politikkutforming, i et stadig mer komplekst samfunn (Hanssen, 2018). Plan- og bygningsloven understreker at enhver som fremmer et planforslag skal tilrettelegge for medvirkning.

Tippet et al. (2025) bruker nøkkelbegrepene *chronos*, *kairos*, og *demos* for å forstå beslutningsprosessen i plan og areal-saker. *Chronos* handler om tidspunktet hvor informasjonen sendes ut, og hvilken fase i prosessen man er i. God kommunikasjon krever at budskapet kommer på et tidspunkt hvor mottaker har mulighet til å agere. Varsling i areal og plansaker skjer ofte i tidlige planfaser, der planene er lite konkrete. Medvirkningsvinduet er svakere senere i prosessen, når man har forstått hva inngrepet faktisk innebærer, og her er begrepet *kairos* relevant. *Kairos* handler om hvilken informasjon som fremheves, hvordan den presenteres, og når den vil ha størst gjennomslag. For å oppnå en ideell *kairos* må man ramme inn informasjonen slik at nøkkelaktører forstår dens relevans. Det siste begrepet *demos* (Scherz, sitert i Tippet et al., 2025) handler om hvem som er deltagere og blir påvirket, og handler om de demokratiske aspektene av prosessen og det å sikre medvirkning. I plan- og bygningsloven heter det at medvirkning er noe alle berørte interesser og

myndigheter skal få være delaktig i (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024). Innspill fra brukerne av området skal kunne bidra til bedre løsninger. De tre begrepene reflekterer ikke bare tre aspekter ved en beslutningsprosess, men også mulige hinder.

Utbyggere og andre planleggere bruker eiendomsgrense, som juridisk enhet for å avgjøre hvem man er forpliktet til å inkludere i medvirkningsprosessen (Tippett et al., 2025). Dette betyr at det kun er de som eier, og er direkte naboer til området som varsles og får muligheten til å agere. Dette kan føre til et misforhold mellom den formelle intensjonen av medvirkning, og den medvirkningen som skjer i praksis. Martin-Lopez et al. (2019) mener at en sentral utfordring i forvaltning av natur er at sosiale relasjoner på tvers av skala påvirker fordelingen av økosystemtjenester. Økosystemtjenester er alle goder, produkter og tjenester vi får fra naturen, uten å betale direkte for det. Begrepet telekobling er relevant for å forstå hvordan natur og samfunn på ett sted, er direkte koblet til det som skjer et helt annet sted gjennom ulike forbindelser. Mottakere av økosystemtjenester er ofte geografisk atskilt fra selve økosystemet (Martin-Lopez et al., 2019). Innbyggere i resten av regionen og nasjonalt kan bli påvirket av en byggeprosess, men er ikke inkludert i demos når varslingspraksis begrenses til naboer. Eksempelvis blir vårt biomangfold på nasjonalt nivå mindre og mindre, på grunn av lokale prosjekter. Det er en kumulativ effekt som følge av en bit-for-bit-utbygging, hvor hvert enkelt inngrep behandles på lokalt nivå, selv om det angår storsamfunnet.

Gro Sandkjær Hanssen (2018) har skrevet om utfordringer med å sikre medvirkning i byutvikling. Hun skriver at transformasjoner av tidligere industriområder ofte ikke har naboer tett innpå seg, som kan gjøre noe med hvorvidt man får involvert innbyggerne. Hun skriver også at det i både tidligere forskning og nyere data kommer fram at det lovpålagte kravet om kunngjøring av planoppstart, ikke er en tilstrekkelig invitasjon til medvirkning (Hanssen, s. 101, 2018). Planleggere, utbyggere, politikere og lokale organisasjoner opplever at engasjementet fra lokalsamfunnet kommer for seint, og ofte idet gravearbeidet har startet. Dette betyr at kommunen og utbyggerne har vært for dårlig på å informere. Det å sende inn høringsuttalelser regnes som en av de viktigste formelle kanalene for medvirkning i prosessen, men Hanssen (2013) fant at dette ofte kommer for seint i planprosessen. Mens i høringer til planprogram, som skjer i starten av en planprosess, kan ting komme for tidlig, og før alle detaljene er på plass.

Påvirkning kan være vanskelig å måle (Hanssen, 2018). Det at alle skal bli hørt, betyr ikke dermed at man får igjennom viljen sin. En måte Hanssen et al. (2013) målte medvirkning var å se på hvordan lokalpolitikere følte seg bundet av ulike forhold. Funnene deres viste at lokalpolitikere føler seg i stor grad og i nokså stor grad bundet av: utbyggingsavtaler (37%), innspill fra folkemøter (13%), uformell kontakt med lokalsamfunnet (6%), og høringsuttalelser fra lokale aktører (7%). Utvalget i undersøkelsen var relativt lite (n=145), men resultatene kan likevel indikere at lokalpolitikere ikke nødvendigvis opplever seg sterkt bundet av medvirkningsprosesser

2.2 Politisk økologi

Politisk økologi er et viktig perspektiv for å forstå de underliggende kreftene som fører til miljøendringer (Osborne et al. 2021). Den ble utviklet på 1970-tallet, og er forankret i en blanding av andre etablerte teorier som: marxistisk politisk økonomi, humanøkologi, poststrukturalisme og kritisk teori (Benjaminsen & Svarstad, 2021). Siden den baserer seg i flere ulike teorier, er politisk økologi i bunn tverrfaglig og undersøker sosiale, politiske og økonomiske prosesser som fører til nedbygging av natur (Osborne et al., 2021).

Politisk økologi forklarer at miljøendringer og nedbygging av natur er et resultat av større biofysiske, sosiale, økonomiske og politiske prosesser. Disse prosessene skjer på tvers av skalaer (lokale, nasjonale og globale) som er dynamiske og koblet til hverandre. Det vil si at de er i stadig endring, påvirker og blir påvirket av hverandre. Det innebærer at man må løfte blikket opp til det nasjonale og globale nivået, for å forstå hva som skjer på lokalt nivå.

En sentral tematikk i politisk økologi er makt: « *‘the political’ in political ecology is ‘used to designate the practices and processes through which power, in its multiple forms, is wielded and negotiated’* » (sitert i Benjaminsen & Svarstad, 2021).

Ideene rundt makt i politisk økologi har vært sterkt inspirerte av Foucault, som mente at makt er overalt (Brown, 2009; Nustad & Swanson, 2022). På samme måte har Foucault også bidratt med ideer om kunnskap og makt. Han påpeker at kunnskap ikke bare kan gjøre oss mektig, men hva som ses på som kunnskap og sannhet formes av makt. For ham er makt og kunnskap ikke akkurat det samme, men han (Brown, 2009). Taylor & Hurley viderefører ideer om hvordan makt og kunnskap formes i narrativ. Narrativ, eller fortellinger er en form

for maktutøvelse, ved at det former hvordan vi ser og forstår omgivelsene rundt oss. Aktører kan dermed bruke narrativ for å fremme sine interesser (Taylor & Hurley, 2016).

Et eksempel på hvordan narrativ henger sammen med makt og kunnskap finner vi i forskningen til Dunlap et al. (2024). De bruker politisk økologi for å forske på fenomenet om 'grønn' ekstraktivisme, som de beskriver med fire kjennetegn: For det første, 'grønn' ekstraktivisme bruker klimakrisen til sin fordel for å kunne forsterke ideer om 'grønne' markeder for å fortsette å samle kapital. For det andre, ved å bruke narrativ om økologisk bærekraft og karbonnøytralitet kan man legitimisere utvinningen av ressurser. 'grønn' ekstraktivisme er bundet til andre form for ekstraktivisme; for å kunne bygge solcellepaneler må man utvinne mineraler, kutte ned trær, sprengte stein, osv. Siste kjennetegn er at den baserer seg på feilaktige tanker om fornybare ressurser. Skogsbruk, landbruk og andre ressurser er ikke fornybare dersom man utvinner mer enn naturen klarer å produsere (Dunlap et al., 2024).

Jenkins et al. (2016) har skrevet om klimarettferdighet (environmental justice) og formet et teoretisk rammeverk på hvordan ulike grupper i ulik grad har tilgang til goder, eller blir berørt av ulemper knyttet til energisystemer og energiomstilling. De spør seg særlig tre ting: 1. Fordelingsrettferdighet: Hvordan fordeles goder og byrder romlig og sosialt? 2. Anerkjennelsesrettferdighet: Hvem og hvilke verdier blir oversett? 3. Proseduralrettferdighet: Hvordan foregår medvirkning i praksis? Sistnevnte er særlig relevant i vårt tilfelle hvor vi har ønsket å se på hvordan innbyggere har følt seg hørt i beslutningsprosessen. For å sikre proseduralrettferdighet finnes tre mekanismer som, når de er aktivert, fører til rettferdige prosedyrer og lovverk: Mobilisering av lokal kunnskap, offentliggjøring av informasjon, og representasjon i institusjoner. Når det kommer til mobilisering av lokal kunnskap, refererer Jenkins et al. (2016) til hvordan samer i Finnmark har blitt hørt i prosessen rundt vindmøller, for å kunne forankre prosessen i lokalspesifikk kunnskap. Hvis denne kunnskapen blir oversett, kan verdier gå tapt og bærekraften i beslutningen svekkes. Informasjonsdeling er en sentral mekanisme fordi man i en prosess krever full åpenhet, og myndighetene må belyse saken så nøytralt som mulig. Siste mekanisme innebærer at lokale grupper, og deres kunnskap, skal være representert i beslutningsprosessene. Dette er også et sentralt poeng i politisk økologi, at man nettopp anerkjenner at det finnes et *mangfold* i interesser, posisjoner og forståelser i forhold til miljøet (Paulson et al., 2003) Noen kan se skogen som en natursti, mens andre ser den som kilde til hogst. Dette innebærer at to ulike personer kan se på en skog

på to ulike måter; for den ene er det et fint turområde, mens for den andre er det en mulig kilde til profitt.

2.3 Globale produksjonsnettverks bakland

Bare tre til fire prosent av de 70 prosentene med jordoverflate som er påvirket av menneskelig aktivitet er regnet som urbane (Katsikis, 2025). Dette betyr at mesteparten av den menneskepåvirkede jordoverflaten ikke er steder med store befolkningskonsentrasjoner, men steder der blant annet produksjon, sirkulasjon og avfallshåndtering skjer (Katsikis, 2025). Disse områdene kalles hinterland, eller baklandet på norsk, og er områder som støtter og underbygger aktiviteten og livet i byene (Katsikis, 2025). Baklandene er typisk landbrukslandskap, skogsindustri, tomter for ressursutvinning og transportnettverk (Katsikis, 2025). Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom byene og baklandet deres, der baklandet blir opprettholdt av etterspørselen fra byene. En stor del av materialflyten mellom byene og deres bakland er konstruksjonsmineraler, der brukte og forurensede mineraler går tilbake til baklandene, mens nyutvunnede mineraler går inn i byen til nye byggeprosjekter (Sæther, 2024). En kritikk av sirkulærøkonomi, er at det blir brukt til å skape mest mulig verdi ut av avfallet, i stedet for å redusere det i sin helhet (Sæther, 2024). I Oslo-regionen er det årlig 10-12 millioner tonn med konstruksjonsavfall som må dumpes et sted, og ettersom dette er definert som avfall trengs dedikerte og regulerte massedeponier som er billige i drift og kan belaste 200 euro for et lastebillass med ikke-forurensede masser (Sæther, 2024). Det er altså økonomisk gunstig å drive et massedeponi.

Slik som menneskelig aktivitet har på generelt nivå, har også baklandene i økende grad blitt globaliserte, spesialiserte og integrerte deler av den kapitalistiske søken etter profitt (Katsikis, 2025). Den globale økonomien består av både geografiske nettverk, i form av lokale klynger av økonomisk aktivitet, og av organisatoriske nettverk, som globale produksjonsnettverk (Dicken, 2015). De geografiske nettverkene er enten generaliserte, som i urbane økonomier, eller spesialiserte, som kalles lokasjonsøkonomier (Dicken, 2015).

For å kunne kategorisere økonomier som globaliserte, trenger flere ledd i produksjonsprosessen å være i et gjensidig avhengighetsforhold, eller integrert i samme krets, der input, transformasjon, distribusjon og konsum er påvirket av flere faktorer som teknologi, energi, tjenester og logistikk, i tillegg til finanssystemer og reguleringer, koordinering og

kontroll (Dicken, 2015). Dette er hva som innlemmer et globalt produksjonsnettverk (GPN), slik Dicken (2015) beskriver det. I et globalt produksjonsnettverk er varer og tjenester produsert, distribuert og konsumert i et kretsløp av sammenkoblede funksjoner, operasjoner og transaksjoner (Dicken, 2015). GPN er både et økonomisk og politisk fenomen på transnasjonalt nivå, der aktører kjemper over økonomiske relasjoner, politiske styringsstrukturer, institusjonelle regler og normer, samt diskursive rammer (Dicken, 2015). Disse aktørene er transnasjonale selskaper, stater, konsumenter, arbeidskraft og sivilsamfunnsorganisasjoner, der transnasjonale selskaper har en nøkkelrolle i å forme de globale produksjonsnettverkene (Dicken, 2015).

Utviklingen av stadig raskere og mer effektive transportmiddel og -metoder, som fly og containere, samt nye kommunikasjonsmetoder gjennom utviklingen av IKT, har ført til at verden har blitt mindre i tid og rom, særlig med tanke på transport av varer og tjenester (Dicken, 2015). Logistikk- og distribusjon er en fundamental del av produksjonsnettverkene, spesielt ettersom det har blitt utviklet mer fleksible produksjonsmetoder, oppstått nye forhold mellom kunder og leverandører, økende bruk av "just-in-time" strategier og leveringssystemer, mer geografisk komplekse og utvidede nettverk, samt endrede konsumentpreferanser (Dicken, 2015).

Tid er ansett å være den viktigste komponenten for å lykkes i konkurransen, og mange produksjonsselskaper har outsourcet logistikk- og distribusjonsjobben til dedikerte logistikk- og distribusjonsselskaper (Dicken, 2015). De tre kriteriene som dominerer er fart, fleksibilitet og pålitelighet, der teknologiske innovasjoner har revolusjonert alle tre. For eksempel vil moderne distribusjonssenter beholde varer i mye kortere perioder enn tidligere på grunn av strekkoder og software-systemer, mer effektive transportbånd, økt pålitelighet og nøyaktighet for scannere av gods og økte databehandlingskapasiteter (Dicken, 2015).

Hinder for logistikk- og distribusjonsbransjen er både fysiske, som overgangen mellom sjø og land, og politiske, som toll, skatter, tariffen og administrasjonsgebyrer (Dicken, 2015). Fra eksportøren blir varene ofte transportert av en lokal transportaktør til en speditør eller en tredjeparts logistikkleverandør til en havn eller landegrense der varene blir tollklarert for eksport, før de blir transportert videre enten på sjø eller land til neste havn eller grense og tollklarert for import. Deretter frakter en speditør eller en tredjeparts logistikkleverandør varene videre til en lokal transportør som tar siste etappe til kunden (Dicken, 2015). Denne

logistikkprosessen kan utføres av ett integrert selskap eller involvere ulike selskap for hvert steg, eller noe innimellom (Dicken, 2015). For internasjonale shippinger av containere innebærer en typisk dør-til-dør-reise interaksjon med omtrent 25 forskjellige interessenter, utforming av 30-40 dokumenter, to eller tre forskjellige transportmetoder og blir håndtert i 12 til 15 fysiske lokasjoner (Dicken, 2015, s. 542). De vanligste organisasjonsmåtene innen logistikk og distribusjon innebærer transportselskaper (tog, veg, shipping og flyselskaper), logistikktjenesteleverandører (LTT), grossister, handelsselskaper, detaljhandlere og nettbutikker (Dicken, 2015).

3. Metode

I dette kapittelet presenterer vi de ulike metodene som vi har brukt til datainnsamlingen. Noe av bakgrunnen for undersøkelsen vår er NINA rapporten (Venter et al. 2022), som vi kommer tilbake til i neste del. De fant et stort arealforbruk på nasjonalt nivå ved hjelp av en kvantitativ tilnærming. Vi ønsket å undersøke dette videre, ved å se på konkrete tilfeller hvor utbyggingen skjer, og benyttet oss av kvalitative metoder. Vi diskuterte også muligheten for å bruke kvantitative metoder for å kunne si noe om generelle endringer over tid, men ønsket heller å forstå hvordan beslutningsprosessene utspiller seg på lokalt nivå i tilfeller der natur blir bygget ned.

3.1 Path tracing approach

Vi ble inspirert av metoden “path tracing approach” (stisporingsmetoden) da vi startet prosjektet. Ettersom metoden legger opp til å spore stiutvikling (“path development”) og aktørskap i regional utvikling og økonomisk geografi (Sotarauta & Grillitsch, 2023), tenkte vi det ville passe bra til å undersøke de to casene våre. Vi ønsket å se nærmere på beslutningsprosessene knyttet til de to prosjektene, og hvordan ulike aktørgrupper bruker strukturer og regelverk for å få gjennomslag for sine interesser. Stisporingsmetoden er konstruert for å gjøre det mulig å studere stiutvikling, «scrutinising how structures constrain actors and how actors work to shape the very same structures in which they are embedded» (Sotarauta & Grillitsch, 2023, s. 85).

For å spore en stiutvikling er det sentralt å undersøke hovedfasene i en stiutviklingsprosess, gjennom å identifisere disse hovedfasene og deres kritiske øyeblikk (Sotarauta & Grillitsch, 2023). Da må man utvikle og teste ulike hypoteser for kausale sammenhenger ved å indentifisere hendelsessekvenser, endringsfaser og intensjonelle aktiviteter og handlinger (Sotarauta & Grillitsch, 2023). Vi har benyttet oss av offentlige dokumenter og avisartikler for å finne ut når prosjektene først startet, for deretter å gå gjennom det formelle hendelsesforløpet slik det er dokumentert i plandokumentene. Grunnen til vi valgte disse tidspunktene, var fordi vi ønsket å undersøke hele planprosessen så langt som mulig. I tillegg har vi hentet inn data fra intervjuobjekter som kan si noe mer om aktørskap, og om hva som har skjedd utenfor den formelle prosessen. Disse subjektive opplevelsene, som delvis også kommer frem i sakspapirene, kan si oss noe om motivasjoner for en handling, og gi oss et

innblikk i hvorfor endringene har skjedd. Hvordan endringene har skjedd tolker vi ut fra både intervjuene og dokumentene. Sotarauta og Grillitsch (2023) ser en prosess som:

(i) a sequence of main phases, critical junctures and key events, and (ii) individual and collective actions and activities unfolding over time with a recognisable storyline in a specific context, (iii) potentially changing the actors as they go (s. 91).

Handlingsforløp, narrativ og aktører med evnen til å endre seg, er altså en del av prosessene som påvirker stiutviklingen. Hovedfasene i en stiutvikling er identifiserbare og tydelige faser mellom de kritiske øyeblikkene, som kan skje brått eller bygges stegvis (Sotarauta & Grillitsch, 2023). Ett av målene med stisporing er å finne ut hvordan og hvorfor en sti skiftet retning i et kritisk øyeblikk. Å finne nøkkelhendelser er sentralt fordi disse hendelsene kan si noe om de vil endre retning eller fortsette på samme sti som tidligere (Sotarauta & Grillitsch, 2023). Stisporingsmetoden er en omfattende metode, og er ment til å undersøke stiutviklingen i en region. Vår studie inkluderer casestudier om to spesifikke prosesser, som er en del av stiutviklingen i en region, men som ikke nødvendigvis er avgjørende for hele regionens utvikling. Derfor er det mer riktig å si at vi har hentet metodisk inspirasjon fra stiutviklingsmetoden, enn å si at vi har fulgt den slavisk.

3.2 Kvalitative intervju

3.2.1 Hvorfor intervju?

Forskningsdesignet og metoden man benytter seg av henger tett sammen med problemstillingen (Skilbrei, 2019). Vår problemstilling er «*Hva kjennetegner beslutningsprosessen rundt etablering av Oslofjord Logistikk og Viken Park?*», og vi ønsket å legge vekt på den enkeltes erfaring med beslutningsprosessen.

Intervjuene ble gjennomført semistrukturert, med sikte på å la informantene snakke fritt om prosjektet, og deres opplevelse av beslutningsprosessen. Hensikten var at rapporten skulle kunne gi datanære funn, og si oss noe om hvordan deltagere legger mening i saken. Vi gjennomførte intervjuene relativt tidlig i undersøkelsesperioden, som var en fin måte å bli

kjent med casene på. Vi fikk også besøke områdene og gått litt rundt sammen med informantene, som var gunstig for å få personlig inntrykk med omfanget av prosjektene.

I begge casene har det vært uenighet om beslutningsprosessen og om alle prosesser har blitt gjennomført korrekt. Under intervjuene har vi ikke vært opptatt av hva som er den objektive sannheten, men heller å bruke informasjonen informantene gir for å tolke oppfatninger, perspektiver og konfliktlinjer. Kvalitative intervjuer egner seg når man ønsker å fange den enkelte informants bilde av prosjektet. Noen av informantenes utsagn går imot hverandre. Eksempelvis sier en av informantene at hun er sikker på at Viken Park ikke ble vedtatt i bystyre, mens andre vi snakket med var til stede når det ble vedtatt i bystyre. Vi er altså interessert i den subjektive erfaringen av situasjonen. Som dette eksempelet viser, er det like interessant at innbyggere tror at saken ikke ble vedtatt i bystyret, fordi det forteller noe om hvordan prosessen er opplevd og om konfliktlinjene.

3.2.2 Gjennomføring og utvalg

Intervjuene foregikk semistrukturert, og spørsmålene var åpne for at informanten skulle lede samtalen inn på temaer de opplevde som relevante. For å fange inn ulike perspektiver utviklet vi tre ulike intervjuguider; ett for innbyggerperspektiv, ett for utbyggerperspektiv, og ett for kommunens perspektiv.

Å undersøke utbyggerperspektiv, var relativt entydig, da denne gruppen er tydelig avgrenset, imidlertid overlapper innbyggerperspektiv og kommunenes perspektiv mer.

Kommuneperspektiv omfattet både personer i administrasjonen og kommunepolitikere.

Samtidig kan alle personene vi snakket med tolkes som innbyggerperspektiv ettersom kommunepolitikere og administrativt ansatte ofte er innbyggere i kommunen selv. Vi vurderte likevel denne inndelingen som hensiktsmessig i rekrutteringsfasen, da den hjalp oss med å fange en bredde av perspektiver.

Vi bestemte oss for én dag å reise til hvert av casene, og sendte i god tid e-post/sms til potensielle informanter. Vi fant kontaktinformasjon til kommunepolitikere og de i administrasjonen inne på kommunens nettsider. For å få tak i innbyggerperspektiv så vi på hva som var skrevet av kronikker og svar på prosjektet på kommunens nettsider, samt lokalavisa. Flere av de vi snakket med i Fredrikstad-caset ble rekruttert gjennom

snøballmetoden. De aller fleste intervjuene ble gjennomført fysisk, mens noen ble gjennomført på Teams. Vi godtok at noen ønsket å ha noen med seg i intervjuet, og det ble naturlig i tilfeller hvor de for eksempel var i familie, og vi gjennomførte intervjuet hjemme hos de. Dette gjorde at vi fikk et forhold til den fysiske nærheten informantene opplevde til det planlagte prosjektet.

Tabell 1: Tabell over informanter, Fredrikstad.

Informant	Gjennomføring
F1: Utbyggersiden	E-post
F2: Nabo til Viken park	Gruppeintervju, hjemme hos F2 & F4
F3: Nabo til Viken park	Gruppeintervju, hjemme hos F2 & F4
F4: Nabo til Viken park	Gruppeintervju, hjemme hos F2 & F4
F5: Nabo til Viken park	Intervjuet hjemme hos seg selv
F6: Nabo til Viken park	Intervjuet hjemme hos seg selv
F7: Nabo til Viken park	Intervjuet sammen, hjemme hos F7 og F8
F8: Nabo til Viken park	Intervjuet sammen, hjemme hos F7 og F8
F9: Innbygger og lokalpolitiker i Fredrikstad	Intervjuet på informantens arbeidssted
F10: Turgåer og aktiv i miljøbevegelsen	Intervjuet i bil
F11: Politiker i Fredrikstad	Intervjuet digitalt
F12: Politiker i Fredrikstad	Intervjuet digitalt

Tabell 2: Tabell over informanter, Horten.

Informant	Gjennomføring
H13: Initiativtaker for Oslofjord logistikk	Intervjuet sammen, på kontoret til H14
H14: Prosjektleder for masseinntaket på Kopstad, NGM3	Intervjuet sammen, på kontoret til H14
H 15: Innbygger og aktiv i miljøbevegelsen, Horten	Intervjuet
H16: Innbygger, aktiv i miljøbevegelsen og i politikken, Horten	Intervjuet ved Tangenbekken
H17: Administrasjon i kommunen, Horten.	Intervjuet på kontoret til H17
H18: Administrasjon i kommunen, Horten.	Intervjuet digitalt

3.2.3 Forskningsetikk

Undersøkelsen sammen med intervjuguide ble meldt inn til SIKT, som en del av datainnsamlingen i forskningssenteret Include. Den ble godkjent med hensyn til personvern og sensitiv data. Alle informanter ble gitt et informasjonsskriv hvor hensikten med studien, samt informasjon om rettigheter som deltager var beskrevet. Det ble beskrevet at man når som helst har mulighet til å trekke seg fra intervjuet, uten å oppgi grunn i tråd med Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap og humaniora (NESH, 2021). Dette ble de også påminnet om muntlig i forkant av intervjuene.

Særlig én av informantene var behjelpelig med å kontakte mange av naboene til saken. Dette var fint fordi vi fikk snakket med mange forskjellige, og et større omfang av historier. Denne informanten hadde misforstått hva intervjuet innebar, og ettersom vi hadde på mail beskrevet oss som studenter, ble det forstått som en innlevering/studentoppgave, og ikke en rapport som skulle publiseres. Dette ble oppklart da vi møtte informanten, og før intervjuet. Noen av de vi møtte, som var rekruttert gjennom denne informanten, ble ufullstendig informert om hva undersøkelsen innebar, og vi måtte bruke god tid på å forklare, samt gi tid til å prosessere innholdet. Dette er i henhold til sannhetsnormen som er ufravikelig i all vitenskapelig virksomhet (NESH, 2021).

I begge sakene har det vært mye konflikt mellom de ulike partene, og noen av de vi snakket med virket forsiktige og usikre før de sa seg villig til å intervju. Særlig i saken med Viken Park som er pågående, har det vært viktig å bruke tid på å snakke med informanter om etiske hensyn. For å sikre anonymitet refereres informantene til med et tall, og en bokstav for å skille mellom de ulike casene F= Fredrikstad, H= Horten. De blir kun beskrevet med rolle.

3.2.4 Kodeprosessen: Stegvis-deduktiv induktiv metode

Etter at intervjuene hadde blitt transkribert, brukte vi god tid på å bli kjent med materiale gjennom koding. Vi ble enige om å kode ved bruk av Aksel Tjoras (2012) stegvis-deduktiv induktive metode (SDI). Kodene var i første omgang så datanære som mulig, og beskrev innholdet ved bruk av informantens egne ord. Dette sikret en dybdelesning av innholdet, og at

vi ikke begynte å analysere og konkludere for tidlig. Dette er dog en tidskrevende prosess, fordi man risikerer mange koder. I neste omgang bestemte vi oss for å sortere de ulike kodene ved hjelp av tabeller. På denne måten samlet vi det som kunne tolkes til å handle om beslutningsprosessen og konfliktlinjer i en tabell, natur og klima på i en annen, og alt om marked og konkurranse i en tredje tabell. Noen koder passet inn flere steder. Deretter gikk vi gjennom alle kodene innenfor den enkelte tabell, og så på hvilke påstander og meninger som gikk igjen på tvers av informantene. Disse temaene ble videre brukt til å strukturere resultatdelen hvor vi presenterer våre funn.

3.3 Dokumentgjennomgang

Utover intervjuer, benytter vi oss av dokumenter som avisartikler, leserinnlegg, høringsinnspill, kommunestyrereferat, plandokumenter og kartlegginger. Dokumentene har vært sentrale i å rekonstruere en tidslinje og spore utviklingen av prosjektene, for å få en oversikt over hva og når det har skjedd. Utover dette har de også blitt brukt som supplerende materiale for å fylle tomrom der vi manglet informanter, eller der vi trengte ytterligere informasjon. Vi hadde begrenset kontakt med utbygger i Fredrikstad, og kunne derfor få et innblikk i deres visjon gjennom hva som var skrevet andre steder.

Dokumentene har dermed blitt brukt til å gi et mer nyansert bilde ved å tilføre ytterligere informasjon som kan gi et mer detaljert bilde. For eksempel fortalte informant 11 at Østfold avfallssortering ønsker å etablere seg i næringsparken og dermed kan informanten kalle prosjektet for klimavennlig. En mediaartikkel viser derimot at selskapet nå ser etter andre steder å etablere seg.

Dokumentene brukes dermed som supplerende kilde til intervjudata. Dokumenter skiller seg fra intervjuer i den forstand at dokumenter er øyeblikksbilder av bestemte tidspunkt, mens intervjuer er samlinger av minnene og de subjektive meningene til informantene (Tjora, 2018). Asdal & Reinertsen (2022) beskriver dokumenter som formet av noen for en spesifikk grunn. Dokumenter er en integrert del av deres kontekst og miljø, og har også potensialet for å gripe inn og endre deres egen kontekst og miljø.

3.3.1 Gjennomføring

Avisartikler og leserinnlegg har blitt søkt opp gjennom ulike plattformer som google, lokalaviser, og nasjonalbibliotekets arkiv. Vi søkte på navnet på prosjektet, navnet på området, eller navnet på utbygger. Grunnet en stor mengde dokumenter har vi måttet avgrense oss ved å plukke ut de dokumentene som virket mest relevante for rapporten. Dette er en svakhet i datainnsamlingen, siden det er en mulighet for at vi ikke har fått med oss viktig informasjon gjennom sorteringen. I tillegg kan det være at det finnes dokumenter som ikke er tilgjengelige for alle, og dermed har vi ikke benyttet oss av dem.

Dokumentene vi har brukt er, for det meste, ikke-levende dokumenter, som står uendret siden de ble publisert, og ses som øyeblikksbilder fra spesifikke tidspunkt. Avisartikler og leserinnlegg ses derimot på som levende dokumenter og det finnes derfor en sjanse for at de kan ha blitt endret fra de ble publisert til vi hentet informasjonen, og som også kan ha blitt endret etter vi hentet dataen.

Siden prosessene i begge casene har pågått over flere år, finnes det en mulighet for at informantene kan ha glemt detaljer av hendelsesforløpet. Tanken bak bruk av dokumenter har dermed vært å gi et nyansert og tidsmessig bilde av den formelle prosessen.

3.4 Bruk av KI

Vi har i oppgaven brukt KI. Ved lengre tekster eller store dokumenter har vi bedt KI om å oppsummere informasjonen for å finne ut om dokumentet er relevant for oss. Intervjuene har blitt automatisk transkribert av KI på Nettskjema sin nettside, men vi har kvalitetssikret transkripsjonene for å sikre at transkribering stemmer med det som har blitt sagt. Sensitive personopplysninger har ikke blitt delt med KI. Alt arbeid har blitt gjennomført i henhold til UiOs retningslinjer for bruk av KI. KI har også blitt brukt til å hjelpe med oversette engelske begreper til norsk. Alle feil er våre egne.

4. Bakgrunn

I 2022 ble Zander Venter forsker ved NINA (Norsk institutt for naturforskning) spurt av en journalist om det fantes data på naturforbruk i Norge de siste fem årene (NINA, u.å.). Dette fantes ikke, og Venter et al. (2022) gikk til verks sammen med NRK for å lage en oversikt. De tok i bruk et av google sine datasett kalt “dynamic world”, som lages av tilgjengelige satellittbilder. De benyttet seg av kunstig intelligens for å gjenkjenne ulike typer arealbruk, og for å kunne se på utvikling over tid. For å unngå feilslutninger gikk han sammen med journalister og andre forskere for å sjekke om utbyggingene faktisk hadde funnet sted. Undersøkelsen kom fram til et anslag på at 207 kvadratkilometer har blitt bygd ned i Norge de siste fem årene (Venter et al., 2022). Dette tilsvarer litt i underkant av 30 000 fotballbaner, eller rundt halve Oslo kommune. NRK reportasjen fikk høye lesertall på kort tid, særlig som følge av at NRK TV også lagde et program hvor de undersøkte temaet, sammen med komiker Bård Tufte Johansen (Barton & Venter, 2025).

For å undersøke dette dypere, bestemte vi oss for at det hadde vært interessant å se på to litt ulike caser. Prosjektet Oslofjord logistikk har tettet igjen en ravinedal, for å på sikt kunne tilby godsterminal på jernbane. Det er fortsatt ikke bestemt om det faktisk vil bli godsterminal på bane. Det andre caset Viken Park, har enda ikke blitt bygget. Det ble i sin tid møtt positivt, men etter at flere skjønnte omfanget møtte forslaget protester. Fredrikstad kommune har klaget på Statsforvalterens oppheving av reguleringsplanen for Viken Park, og i dag ligger saken på Kommunal- og distriktsdepartementet sitt kontorbord (Lågbu, 2026).

Det var et poeng for oss at casene skulle ligge nære Oslo, for at vi skulle kunne besøke områdene. Vi tenkte det var interessant å følge prosjekter i ulike faser, for å se på hvordan beslutningsprosessene skjer i praksis. Begge prosjektene er dagsaktuelle, og har i dag en usikker framtid. Det er fremdeles ikke sikkert at Oslofjord logistikk kommer til å bygge en godsterminal for jernbane, og Viken Park venter på svar fra Kommunal- og distriktsdepartementet.

4.1 Viken park

Viken Park skal etablere en næringspark i Toftebergområdet på 1811 dekar (Viken Park, u.å.,^{b)}). Området består av kupert terreng, med en høydeforskjell på opptil 76 meter fra det laveste

til det høyeste punktet (Multiconsult, 2020). Området består i dag for det meste av skog, med innslag av jordbruk. Utenfor planområdet i sør finnes det i dag et etablert masseuttak og massedeponi (Multiconsult, 2020).

Bakgrunnen for etableringen av Viken Park er at Fredrikstad ønsker å bli mer attraktive for nye næringer og bedrifter (Lågbu, 2020). Prosjektet kan dermed dekke behovet for nye næringsarealer av en viss størrelse som enkelt kan kobles opp til hovedveier, havn og andre logistiske løsninger som ligger i nærheten (Multiconsult, 2023).

En del av området ble først lagt inn i fylkesplanen som tomt for et nytt sykehus, men da det ble bestemt at sykehuset skulle ligge et annet sted ble området værende i planen. I 2018 gjennomfører Rambøll en analyse av regionale næringsområder i Østfold. I analysen anbefaler de Tofteberg som areal for et nytt regionalt næringsområde tilrettelagt for plasskrevende virksomheter, som også kan erstatte deler av Moum næringsområde og Årum (Østfold Fylkeskommune, 2018).

Samme år stiftes Viken Park AS som eiendomsutviklingsselskap, planområdet vokser og utbygger inngår avtaler med 13 grunneiere av området (Lågbu, 2020; Fredrikstad kommune, 2024). Etter flere år begynner kritikken å hagle inn, spesielt etter at NRK plukker opp saken i 2024. Prosjektet møter mye motstand og er per i dag satt på vent.

Tabell 3: Tidslinje for utviklingen av Viken Park

Tidspunkt	Hendelse
2018	Rambøll anbefaler Tofteberg som næringsområde for plasskrevende virksomheter. (Østfold Fylkeskommune, 2018)
2018	Viken Park AS blir stiftet som eiendomsutviklingsselskap (Fredrikstad kommune, 2024)

2020	Tofteberg blir lagt inn som nytt areal ved rulleringen av kommuneplanens arealdel og hele Tofteberg-området konsekvensutredes. (Fredrikstad kommune, 2023; Fredrikstad kommune, u.å.)
<i>Oktober 2020</i>	Et enstemmig planutvalg beslutter å starte prosessen med å regulere de 1000 målene på Tofteberg til næring (Holøien, 2020). Utbygger tar initiativ til arkeologiske utgravinger for å kartlegge kulturminner og fremskynde planprosessen (Holøien, 2020 ^b).
<i>Februar 2021</i>	Viken Park får status som regionalt næringsområde for Nedre Glomma i fylkesplanen «Østfold mot 2050» (Østfold Fylkeskommune, 2018)
<i>August 2021</i>	Det blir kjent at Viken Park er med i kampen om å få en gigantisk batterifabrikk i et samarbeid mellom Panasonic, Equinor og Hydro (Lågbu, 2021)
<i>November 2022</i>	Utbyggerne søker om å utvide næringsområdet fra 895 til 1151 mål og ber om tillatelse til å bygge haller med inntil 40 meters høyde (Vestrem AS, 2022). Viken Park-området utvides ved rulleringen av kommuneplanen (Fredrikstad kommune, 2023 ^b)
<i>Juni 2023</i>	Området blir videreført ved rulleringen av kommuneplanens arealdel (KPA) 2023-2035 (Larsen, 2025)
<i>Desember 2023</i>	Prosjektet møter kritikk for å bygge ned urørt natur, og MDG argumenterer for plassering i eksisterende områder som Øra (Løvereide & Vigdisdatter, 2024).
<i>Februar 2024</i>	Utbyggingen beskrives som en «landskapstragedie» på grunn av planlagt fjerning av 30 millioner tonn fjell over 25 år (Klavestad, 2024).
<i>Desember 2024</i>	Fredrikstad bystyre vedtar reguleringsplanen for Viken Park. (Fredrikstad kommune, 2024)
<i>Desember 2024</i>	Statsforvalteren opphever kommunens vedtak om Viken Park grunnet mangler ved konsekvensutredning og begrunnelse. (Statsforvalteren 2025)
<i>Januar 2026</i>	Kommunen klager til Statsforvalteren. Klagen blir avslått, og prosessen med å etablere Viken Park forblir stanset (Statsforvalteren, 2026)



Figur 1: Satellittbilde over området til Toftebergskogen fra 2015. *Kilde: European Union, Copernicus Sentinel data fra 2026, prosessert via Copernicus Browser.*



Figur 2: Satellittbilde over området til Toftebergskogen fra 2026. *Kilde: European Union, Copernicus Sentinel data fra 2026, prosessert via Copernicus Browser.*

4.2 Oslofjord logistikk

Området ligger ved et «krysningsfelt» mellom E18 og Vestfoldbanen nord for Nykirke i Horten kommune. Deler av området var tidligere regulert som LNF-område (Horten kommune, 2009). En mindre del av den sørlige enden av området var dyrka mark, mens

området lenger nord var en bekkeførende ravinedal. Innenfor utredningsområdet er det registrert rik edelløvskog/sumpskog, samt et helårs beiteområde for rådyr (Fjeldstad & Larsen, 2011). Etter at nye E18 åpnet mellom Kopstad og Gulli, ble det også lagt planer om å bygge en ny dobbeltsporet jernbanetrasé mellom Barkåker og Nykirke, som en del av Vestfoldbanen.

I 2009 kom et forslag fra lederen av et logistikkselskap i Drammen om å bygge en godsterminal for jernbane på området. Forslaget falt i god jord hos Horten kommune, som begynte å formalisere prosjektet gjennom rulleringen av kommuneplanens arealdel i desember 2009. Forslaget til arealdelen ble lagt ut på høring til februar 2010, og ble ikke endelig vedtatt før i 2012.

I løpet av sommeren 2011 startet kommunen arbeidet med å lage en regulering for området, samtidig som tiltakshaver søkte om å fylle opp en del av tomten med steinmasser for å planere det til nivå med jernbanen. Ettersom utbygger mente det hastet å få på plass en tillatelse til dette, bad de om en dispensasjon fra reguleringsplanen, som enda ikke var vedtatt. Grunnen til det hastet, var at Jernbaneverket måtte få avklart om de kunne deponere massene sine på området eller ikke raskt. Kommunestyret innvilget ikke dispensasjonen, men forutsatte at arbeidet med reguleringsplanen skulle intensiveres. Under arbeidet med reguleringsplanen ble det bestemt at området skulle reguleres som godsterminal, da Statsforvalteren var skeptisk til å regulere området som ren næring. De mente at dette kunne føre til at området ble brukt til andre formål enn godsterminal, noe kommunen rettet seg etter. Flere naboer sendte inn merknader til den offentlige høringsrunden, der de både påpekte at høringen fant sted i fellesferien og at de ikke ønsket et slikt prosjekt som nærmeste nabo. Blant annet fryktet de støy, økt trafikk og en nedgradering av landskapet. En ny reguleringsrunde fant sted i 2022, og ble vedtatt av kommunestyret i 2023. Et parti fremmet et forslag om å avvise reguleringsplanen, blant annet fordi:

Formålet med planen er ikke lenger å få gods på vei over til gods på bane.

Formålet med den nye planen synes å være å øke gods på vei, dvs. helt motsatt av opprinnelig formål. Planformålet synes nå i tillegg å legge til rette også for annen virksomhet enn logistikk. (Horten kommune, 2023, s. 3).

Tabell 4: Tidslinje for utviklingen av Kopstad godsterminal

TIDSPUNKT	HENDELSE
<i>Desember 2007</i>	Nye E18 åpnet mellom Kopstad og Gulli (Aune, 2007)
<i>2009</i>	H.Strøm A/S inngår en avtale med flere grunneiere i området for å sikre arealene (Oslofjord logistikk, u.å.)
<i>November 2009</i>	Horten kommune startet arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel, hvor et område ved Nykirke mellom E18 og Vestfoldbanen blir foreslått som næringsområde til godsterminal for bane (Horten kommune, 2009 ^a ; Horten kommune, 2009 ^b).
<i>Desember – februar 2009</i>	Forslag til planprogram for kommunedelplanens arealdel blir lagt ut på høring fra 1. desember 2009 til 1. februar 2010 (Horten kommune, 2009 ^b).
<i>Februar 2010</i>	Miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Vestfold utelukker ikke innsigelse mot forslaget om godsterminal for jernbane på grunn av plasseringen i Tangen-området (Fylkesmannen i Vestfold, 2010).
<i>Mars 2011 – mai 2011</i>	Forslag til kommunedelplanens arealdel sendes ut på offentlig høringsrunde igjen med høringsfrist 15. mai. Her ligger konsekvensutredning av Kopstad jernbanegodsterminal i fem rapporter (Horten kommune, 2011 ^a).
<i>Mai 2011</i>	Møte mellom tiltakshaver, Fylkeskommunen i Vestfold, Jernbanedirektoratet, Horten kommune, Rambøll, NVE og Statens Vegvesen (Vestfold fylkeskommune, 2011).
<i>August 2011</i>	Rambøll sender søknad på vegne av tiltakshaverne om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel til Horten kommune. I søknaden kommer det frem flere motsigelser fra naboer til området (Rambøll, 2011).
<i>Oktober 2011</i>	Advokatfirmaet Hjort sender merknad til dispensasjonssøknaden på vegne av 11 personer med bolig- eller næringsområde i Helleland-området, som kaller seg «Aksjonsgruppe Helland mot Kopstad godsterminal» (Leirvik, 2011). Her viser advokaten til et

	notat fra Rambøll at de har til hensikt å anbringe ca. 1-1,5 millioner m3 steinmasser til Kopstad, noe som vil føre til 100 000-150 000 lastebillass.
<i>Desember 2011</i>	Kommunestyret gir ikke dispensasjon til tiltaket, men forutsetter at det settes fullt og positivt trykk på arbeidet med reguleringsplanen for godsterminalen (Horten kommune, 2011 ^b).
<i>August 2012</i>	I en epost til en saksbehandler i Horten kommune, skriver Norsk Gjenvinning at de kan tilbakeføre området til LNF etter oppfylling av massemottaket dersom reguleringsplanen ikke går gjennom (Norsk Gjenvinning Entreprenører AS, 2012).
<i>Desember 2012</i>	Kommunestyre godkjenner reguleringsplanen for Kopstad godsterminal (Horten kommune, 2012).
<i>Mars 2013 – juni 2014</i>	Jernbaneverket ønsker å levere sine tunnelmasser til på tomten til Kopstad Godsterminal i dette tidsrommet. Fyllingen vil tilsvare 460 000 m3 faste masser. In Situ søker på vegne av tiltakshaver om dispensasjon fra et rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene som handler om adkomstvei (In Situ, 2013).
<i>April 2013</i>	Hovedutvalg for bygg, regulering og næring godkjenner dispensasjonsøknaden og gir midlertidig dispensasjon til å la være å utrede en anleggsvei fra nord før det gis tillatelse til midlertidig lagring (Horten kommune, 2013). Dispensasjonen er midlertidig, frem til 1. juli 2015, fordi det er “reelle motstand og mange interesser som skal ivaretas” for anleggsvei i sør (Horten kommune, 2013, s. 2).
<i>Januar 2014</i>	Fylkesmannen i Vestfold finner to avvik ved tilsyn, ett knyttet til avvik fra vedtatte vannkvalitetkrav og ett om vesentlige mangler for internkontroll (Fylkesmannen i Vestfold, 2014).
<i>2022-2023</i>	Ny runde med regulering
<i>November 2023</i>	Ny reguleringsplan godkjennes (Horten kommune, 2023).
<i>2024</i>	Tiltakshaver/utbygger søker om redusert saksbehandlingsgebyr (Oslofjord logistikk, 2024).

2024-2025	Søker om endring av gitt tillatelse: permanent terrengoppfylling for godsterminal (In Situ, 2024).
Januar 2025	De fem eiendommene som utgjorde tomten til Kopstad Godsterminal blir slått sammen til eiendommen 95/5 (Horten kommune, 2025 ^a).
Sommeren 2025	Utbyggerne transporterer matjord fra Kopstad Godsterminal-tomten til anleggsområder der jorden skal tilbakeføres (Horten kommune, 2025 ^b ; Horten kommune, 2025 ^c).
2013 – fortsatt	Arbeid med regulering for ny adgangsvei (In Situ, 2018; informant 13; informant 14).



Figur 3: Satellittbilde over området til Oslofjord logistikk fra 2015. *Kilde: European Union, Copernicus Sentinel data fra 2026, prosessert via Copernicus Browser.*

5. Empiriske funn

Casene vi har valgt står i forskjellige faser, hvor den ene for tiden er et massedeponi, mens den andre venter på en beslutning fra Kommunal- og distriktsdepartementet. De begge har til felles at det ikke er bestemt om prosjektene vil realiseres. I dette kapittelet presenterer vi funnene fra intervjuene og dokumentgjennomgangen for hvert case i tre deler. De tre delene representerer tre ulike interesser: utbyggers, kommunens og motstandernes eller kritikernes perspektiv. Funnene diskuteres videre i kapittel 6.

5.1 Fredrikstad – Viken Park

Totalarealet på planområdet til Viken Park er 1811 dekar, av dette er 728 dekar av området bebyggbart tomteareal. På nettsiden til Viken Park AS skriver de at ca. 578 daa av området er avsatt til grønnstruktur som vegetasjonsskjerm, overvannstiltak og til bevaring av rødlistede arter, samt ca 81 daa avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområder (Viken Park b, u.å.^b).

5.1.1 Utbyggers perspektiv

Eierne av prosjektet, GG-Gruppen i Halden, har markedsført Viken Park “som ett av de største og mest allsidige kommende industritomtene i Europa” (Jacobsen, 2021). Det som gjør området attraktivt, ifølge eierne, er plasseringen mellom Fredrikstad og Sarpsborg, samt nærheten til E6, Borg havn og jernbanen, en kopling som gjør det mulig for utenlandske bedrifter å etablere seg her også (Jacobsen, 2021).

Viken Park har blitt omtalt som et prosjekt med fokus på grønn næring, bærekraftige og miljøvennlige energiløsninger. På nettsiden til Viken Park AS står det skrevet om deres bærekraftstrategi. Deres visjon er å skape: «et bærekraftig og fremtidsrettet nærings-område med en aktiv industriell symbiose» med hensikt om å: «legge til rette for sirkulær økonomi og bærekraft gjennom utvikling og samarbeid» (Viken Park, u.å.^a). De understreker ideen om bærekraft ved å henvise til FNs bærekraftsmål, blant annet mål nr. 11 «bærekraftige byer og lokalsamfunn» og nr. 12 «ansvarlig forbruk og produksjon», med mer (Viken Park, u.å.).

Viken Park AS har også et eget dokument med spørsmål og svar. Til spørsmålet om: «Hvorfor omtales Viken Park som et grønt prosjekt?» løfter de opp de overnevnte argumentene samt at prosjektet vil spille en rolle i kommunens klimaplan og mål om null utslipp innen 2050 (Viken Park, 2026).

Planleggingen av Viken Park på Tofteberg begynte allerede tilbake i 2017, ifølge Fredrikstad blad (Lågbu, 2020). I denne artikkelen kommer det fram at prosjektet er klar til oppstart i løpet av 2022, med forutsetning om en rask saksbehandling i Fredrikstad kommune: «Flere frykter at vi blir stående på sidelinjen, mens byggingen pågår for fullt i nabokommunene Råde, Sarpsborg og Halden... kan berolige de engstelige med at det ikke bør gå mange år før Fredrikstad har ledige tomter» (Lågbu, 2020).

Det var allerede tidlig i prosessen snakk om at prosjektet skulle kunne «løse Fredrikstads største floke» (Jacobsen, 2021). Næringsområdet skulle ligge strategisk plassert rett ved E6, nær havn, og med god tilgang på energi. Planen var både å kunne selge og leie ut bygninger. Utbyggerne har jobbet tett med kommunen, og har blitt beskrevet som flinke til å møte opp fysisk i alle ledd av prosessen, og være til stede på bystyre møter (F12).

Ved spørsmål på hvorfor de ønsket seg til dette området, skriver informant F1 at det var Østfold fylkeskommune som valgte området til næringsareal for regionen, og da dette ble vedtatt ved fylkestinget startet de å jobbe med området. Informant F1 skriver at de opplevde prosessen med kommunen som god, og at de forventer at de fortsetter arbeidet med reguleringsplanen til den blir vedtatt. Det er usikkert hvor mye som skal investeres i prosjektet, men de mener at på et areal på en slik størrelse kan det bli 5.000.000.000 kr (5 milliarder) til investering av tomter, bygg, anlegg og utstyr. De har en tidshorisont på rundt 20 år.

Leietagerne får en unik mulighet til å etablere seg sammen med andre bedrifter i det grønne skiftet og får synergier og andre fordeler med deling av overskuddsenergi og materialflyt hvor man kan få en langt bedre utnyttelse av ressursene og energien. Bedriftene kan bidra til en langt bedre gjenbruk av materialene enn det vi ser i dag (F1).

Utbygger skulle ta alle kostnader, også når det gjaldt kommunens saksbehandling (Holøien, 2020). De skulle siden selv ta initiativ til å utrede kulturminner i område, som arkeolog og konservator i Viken fylkeskommune nevnte som gunstig for å kunne starte arbeidet uvanlig tidlig. I arbeidet med Viken Park har planleggerne hatt møter og stilt spørsmål til lokalsamfunnsutvalgene for Årum, Skjærviken, Torp og Selbak og elevrådsrepresentanter ved Torp skole, Årum skole og Borge skole.



Figur 5: Hogstområde i Toftebergskogen. *Foto: Ingeborg Undheim.*

5.1.2 Kommuneinteresser

Prosjektet møtte i begynnelsen ikke på friksjon i bystyret i Fredrikstad. Næringsområdet på Tofteberg fikk støtte av flere politiske partier, og prosjektet er spesifikt nevnt i partiprogrammet til Fredrikstad Arbeiderparti fra 2019. Det foregikk en veksling av områder i 2018, og området Tofteberg ble industri, mens Årum/Moum ble vekslet ut. Området ble tatt så inn i arealplanen i 2020. Prosessen forløp i flere år uten politisk støy, men tvert imot med enstemmighet rundt prosjektet. Informant F9, som er politiker, beskrev at de tidligere ikke hadde noe forhold til saken, og at den ble behandlet på en «helt vanlig måte» (F9).

5.1.2.1 Arbeidsplasser

NAV skriver at Fredrikstad har høyest andel arbeidsledige i Østfold med 3,1% (NAV, 2026). Ifølge informant informant F12, som er kommunepolitiker, skal NHO Østfold skissert at prosjektet skulle skape rundt 2000 arbeidsplasser. Dette var sårt tiltrengt i kommunen, særlig for de med lavere utdanning (F12). Fredrikstad kommune hadde 1. kvartal 2026 et folketall

på 86 284 personer, dermed kan 2000 arbeidsplasser bety mye for kommunen (SSB, u.å.). Da kommunestyret skulle behandle arealdelen i kommuneplanen, var samtlige partier for utbyggingen og uttrykte sine håp og forventninger til hva utviklingen av næringsområdet kunne bringe med seg av positive ringvirkninger og effekter for næringslivet i kommunen (Fredrikstad kommune, 2021). Det hjalp i tillegg, ifølge informant F11, at utbyggeren var lokal, da en fra Oslo aldri ville ha satset på et slikt prosjekt i Fredrikstad. Informanten løfter også opp at utbygger var villig til å ta seg av kostnadene. I lokalavisen Fredrikstad blad står det at politikerne vedtok at kommunen skal stå for styringen av planarbeidet selv, mens utbygger «skal ta seg av alle kostnadene i forbindelse med prosessen» også kostnader til saksbehandling (Holøien, 2020).

I Fredrikstad blad blir Viken Park fremstilt som en løsning på en negativ trend for Fredrikstad, der flere bedrifter har flyttet fra kommunen til fordel for nabokommunene Råde og Sarpsborg: «Med regionens største næringspark innenfor kommunegrensene, er det plutselig Fredrikstad som sitter med de beste kortene på hånd» (Jacobsen, 2021). Tidligere skrev avisen om en kommune som fryktet å bli stående på sidelinjen av nabokommunene, fordi det lenge har vært en oppfatning om at det vil ta mange år å få på plass nye næringstomter i kommunen (Lågbu, 2020). Viken Park-prosjektet virker å ha ført til at nabokommunen Sarpsborg har blitt redd for å miste sin posisjon, og har ytret motstand mot prosjektet i frykt for å miste arbeidsplassene i sin kommune, og varslet innsigelse mot fremdriften for Viken Park (Jacobsen, 2021). Men etter hvert som Fredrikstad kommune begynte å snakke om et regionalt næringsområde «for hele Nedre Glomma-regionen», krevde Sarpsborg å bli involvert mer aktivt i planen (Jacobsen, 2021). Forkjemperne for prosjektet mente også at tiden holdt på å renne ut for å sikre seg avfallsanlegget til Østfold avfallshåndtering, og at det ikke var noen andre arealer som passet til dette. Etter mange år med arbeid for næringslivet og arbeidsplassene kunne forsvinne over natta dersom det ikke ble noe av (F9).

Argumentene for arbeidsplasser og næringsliv har dermed vært sentrale i prosjektet. Informant F12 løfter argumentet om arbeidsplasser, men stiller seg kritisk til tallene tidligere nevnt fra NHO Østfold:

[2000 arbeidsplasser], dette tallet er litt sånn... det er fiktivt, men det er antatt [...]. Det eneste sikre tallet vi har fått er fra Østfolds avfallsortering. [...] Der var det først 25 som var antall arbeidsplasser, og det er nå 20. Så det er det eneste

sikre da. I tillegg til arbeidsplasser under anleggsperioden selvfølgelig, men det har jeg aldri hørt noe tall om da (F12).

5.1.2.2 Klima, miljø og natur

Argumenter om arbeidsplasser har vært et viktig innsalg i prosjektet. Det går fire år fra området blir regulert som næringsområde til det kommer reaksjoner på prosjektet fra bystyret (F9). MDG, SV og Rødt, skal ha bekjent at de ikke har skjönt omfanget av prosjektet (F9). I 2024 plukker NRK opp prosjektet, NRK-saken beskrives som en “gamechanger”, og artikkelen brakte nasjonal medieoppmerksomhet til området. F9 beskriver det som at det var medieoppmerksomheten som gjorde at politikerne «buttet for presset»: *«Kjip prosess, fordi det opplevdes som de var enige i bystyret fra starten. De har snudd kappa etter vinden»* (F9). Informant F11 beskriver det samme om at saken endret seg etter at NRK begynte å skrive om det:

Men der har vi liksom også hatt en slags følelse av at mediene har kjørt en litt sånn agenda, og det har jeg... Jeg er ganske rolig og sindig, men jeg har blitt skikkelig forbanna på en journalist, og det var en av de NRK-journalistene som jeg mener bevisst ønsket å vinkle dette på en helt annen måte (F11).

Informant F11 forteller videre at media, særlig NRK, har vært med på å endre narrativet. Det har vært, ifølge informanten, et paradigmeskifte fra at man var opptatt av klima, reduksjon av CO2, bærekraft, og materialgjenvinning, til at fokuset nå er på natur. Informanten forteller at dette er en endring som ikke bare skjer i Norge, men også i europeisk sammenheng. At utbygging av området vil ha en påvirkning på naturen, er en problematikk som er godt kjent i kommunen: *«Vi bygger bevisst ned natur, det klinger ekstremt dårlig i 2026, jeg hører jo det når jeg sier det selv også. Men du har hensynet da, den første som skal inn, det er jo Østfold avfallssorteringsanlegg. Det er klima»* (F11).

Både informant F11 og informant F12 har løftet fram Østfold avfallssortering som en kilde til arbeidsplasser og klimavennlig næring, men grunnet den lange ventetiden med Viken Park har selskapet (per 05.06.26) begynt å se etter andre, alternative plasseringer (Tolfsen et al., 2026). Selv om informanten uttrykker forståelse for problematikken rundt nedbygging av natur, forteller hen at *«Man har jo fremstilt den delen her som et flott naturområde. Det er jo*

ikke realiteten. Det har sikkert vært noen som har gått tur der [, men] det har i hvert fall ikke vært et sånn populært turområde sånn sett» (F11). Informant F11 forteller videre om paradigmeskiftet i Europa, der han mener at det er motstridende å snakke om natur og klima i samme setning;

Du kan redde hele klima, det er bare å teppelegge Hardangervidda med solcellepaneler [...], men det går på bekostning av natur. [...] Det er jo masse som har det fellestrekket at den retter seg mot klima og ikke natur. Men det er en trade-off da, som man ikke skal ta lett på noen som helst vis, og det har vi ikke gjort heller (F11).

Informanten forteller at kommunen er godt kjent med problemet om nedbygging av Toftebergskogen, men det er en risiko som er kalkulert og bestemt at det må man ofre for å få et regionalt næringsområde. Dette reflekteres også i intervjuet med informant F9, som sier at hen forstår kritikken mot at man tar naturområder, og at naboer til området selvfølgelig vil være mot prosjektet, likevel mener hen at politikerne må stå i disse konfliktene, og se det større bildet for å skape balanse mellom behovet for arbeidsplasser og hensynet til naturvern.

Dette er et argument som oppstår flere ganger rundt Viken Park-prosjektet. Som nevnt tidligere, vil ca 578 dekar av området bli avsatt til grønnstruktur som vegetasjonsskjerm, overvannstiltak og til bevaring av rødlistede arter, samt ca. 81 dekar avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområder (Viken Park b, u.å.^a). En medlem i næringsutvalget i kommunen skriver i Fredrikstad Blad at området ikke vil *nedbygges*, men *utbygges*. Takket være hensynssoner vil naturmangfoldet ivaretas: «*Planen legger opp til å ta vare på så mange naturverdier som mulig selv om det skal bli et næringsområde*» (Prøitz, 2024).



Figur 6: Utkikkspunkt mot sørvest i Toftebergskogen med gamle furutrær. Foto: Ingeborg Undheim.

5.1.2.3 Den byråkratiske prosessen: konsekvensutredninger og alternative plasseringer

Viken Park har møtt mye motstand fra Statsforvalteren, men også fra innbyggere og andre innad i kommunen, spesielt etter at saken kom opp i media. En politiker beskriver fra sin side hvordan partiet i utgangspunktet var positive til prosjektet, fordi det i saksopplysninger og i konsekvensutredninger sto at det ikke kom til å ha konsekvenser for naturen (F12). I den overordnede konsekvensutredningen sto det nemlig at det ikke var naturverdier av betydning. Partiet har dermed, som andre partier og representanter i kommunen, vært positive til prosjektet fordi det ville innebære å samle industri på ett område, og dermed gjøre det lettere å koordinere infrastruktur, samt styrke regionens konkurranseevne.

Informant F12 peker videre på at området ble foreslått som sykehus-tomt, og derfor omgjort til et industriområde i fylkesplanen, uten en ordentlig konsekvensutredning. Det som har skjedd siden har dermed vært følgefeil etter denne reguleringen. Informanten peker på at

kommunen har gjort et utilstrekkelig arbeid, fordi det ikke er gjort en alternativ vurdering av området. Dette er noe informant F11 og informant F9 (politikere) var uenig i, og mente at konsekvensutredningen var tilstrekkelig. Informant F9 forteller at i de tidligere fylkesplanene hvor det har blitt vedtatt, har man vurdert at det ikke finnes andre arealer på størrelsen som trengs for å få til en slikt næringsområde (F9). Informant F11 forteller om erfaringen med konsekvensutredningene:

Og så kommer det alltid opp ønsker om at alt skal konsekvensutredes bedre, ikke sant? Og det er jo veldig enkelt hvis du er imot noe og skyller på at det er for dårlig prosess. At det ikke er konsekvensutredet godt nok... Vi vet jo hva vi gjør, og vi har jo gått åpent inn i det [...] Så man må jo gjerne være uenig i det, og det har jeg stor respekt for, men vi vet hva vi gjør (F11).

Det har blitt sendt inn 10 klager. Av dem var det få som hadde rettslig klageinteresse, derfor var det kun én av dem Statsforvalteren som tok videre. Kommunepolitikerne har savnet oppfølging på hvorfor den ene klagen gikk gjennom, og ikke de andre. Informant F11 beskriver prosessen som en vanskelig måte å drive saksbehandling på og som et «administrativt hamsterhjul»: «Da skal vi lage en slags oppkonstruert problemstilling hvor vi skal late som om at vi ville lagt det til et annet sted, og så er jo utfallet her at det er jo akkurat dette stedet» (F11). Informant F9 beskriver at selv om det kan være noe riktig i at det er for dårlig utredete alternativer, eller hvert fall at det burde vært tydeligere i saksframlegget, så har de hatt intern kommunikasjon i partiet, og at de har vurdert andre alternativer:

Hvis du hadde hatt mye tydeligere i våre sakspapirer hva som har ligget i grunnen tidligere av vurderinger og alternative tomter og sånn, det hadde ikke endret stemmegivningen... Hvis det ikke hadde kommet en mediesak i NRK i 24, så hadde det nok heller ikke vært noen endring fra da reguleringsprogrammet ble vedtatt (F9).

Informanten forteller videre om den politiske prosessen, og diskusjonen rundt størrelsen på området:

Det har ikke kommet inn noe mer skog fra første runde, på en måte. Området er kjent. Det er de samme, liksom, 1800-dekarene som ligger der. Så den, liksom, steiling fra MDG, for eksempel, som plutselig, er jo litt sånn, det er det jeg synes har vært litt merkelig, at sånn, når de ikke har lagd lyd tidligere (F9).

Flere av politikerne peker også på store mengder informasjon som en kilde til problemer. Det er ikke sjans til å forstå alt, sier informant F12, da det er snakk om store mengder informasjon de skal gjennom, og at de må stole på arbeidet som er gjort av kommunen.

Som sagt, når vi behandler arealplan, så er det et dokument med flere tusen sider, og for meg som da... har jo ikke sjans til å liksom... forstå dette her, og det gjelder også for veldig mange andre i et bystyre tror jeg som ikke har erfaring med plansaker, eller arealplaner. Det er ganske kompliserte greier, og det er veldig mye informasjon, så selv om man har lang tid, og god tid på forberedelse, så tror jeg det er litt sånn. Politiker er ikke fagfolk, så man må stole på andre (F9).

Utraget fra intervjuet med informant F9 illustrerer at det er komplisert å jobbe med arealplaner. Informanten beskriver at politikere ikke er fagfolk, og derfor er avhengig av å stole på andre. Informanten snakker videre om problematikken:

Jeg synes at det er veldig sånn... at du kan sitte i et kommunestyre med 53 representanter [og] ikke få med seg en sak som er så stor og inngripende, før man blir gjort klar over det gjennom media. Så jeg håper at det ikke er det det går på. Jeg håper de har butta for presset. At de ikke har tørt å stå i det politiske [...] Fordi det er mye bedre, enn at du har politikere som ikke leser det de får servert av saksdokumenter liksom. Fordi det er, det er skummelt (F9).

Informant F12 er enig i at saksprosessen er vanskelig, informanten bruker Viken Park som et eksempel på hvordan vi har et arealforvaltningssystem som ikke fungerer som det skal. Hen kritiserer kommunen for å ikke vite hva som ligger i en konsekvensutredning, fordi de fortsatt mener de har gjort alle nødvendige utredninger. Politikerne fikk ingen føringer fra administrasjonen, fikk ikke et godt nok kunnskapsgrunnlag, og visste ikke om sine muligheter til å sende saker tilbake dersom det ikke er godt nok utredet (F12).

[Systemet] fungerer ikke ved at politikerne som har myndigheten... det er ikke noe opplegg for god nok opplæring i hvordan systemet er ment å fungere. Sånn at man kan i realiteten og i praksis sitte med et kommunestyre som vedtar ulovlige planer. Og det er jo det som har skjedd i denne saken her (F12).

Den samme kommunepolitikeren beskriver at det har vært krevende å være imot prosjektet fordi det har opplevdes som at utbygger har «prøvd å gå etter» politikere som er motstandere (F12). Advokatene til utbygger har sendt truende brev om konsekvenser dersom planer ikke har blitt vedtatt. Det har også vært sterk lobbyvirksomhet mot de partiene som har vært positive, og de har blitt kalt inn til presentasjoner, mens de som har stilt seg kritiske har blitt utestengt. Hen beskriver også at det har blitt sendt brev med uriktige opplysninger til ja-partiene, mens andre partier har blitt holdt utenfor (F12). Allikevel legger ikke informanten skyld på noen spesifikke personer, men velger heller å løfte problemet opp til systemet:

Jeg har gått fra å være oppgitt og sinna til å kanskje tenke at jeg må være litt mer forståelsesfull over at dette er vanskelig, det er komplekst, og det er store krav til å gjøre det etter boka. Kanskje så store krav at det ikke er mulig å gjennomføre det eller innfri det. [...] da reflekterer det kanskje at prosjektet er for stort at det bare reflekterer at konsekvensutredningsforskriften har lagt inn en stopper om at hvis ikke dere klarer å svare ut og innfri det vi ber om her så betyr det egentlig at det er ikke realiserbart hvis vi skal ivareta naturverdier [...] (F12).

Informanten avslutter så intervjuet ved å snakke om endring av systemet:

Jeg vil si at vi skal være litt forståelsesfulle for hverandre om at dette er systemet som må endres, og at vi må gjøre det sammen. Og da blir jeg også stresset når de største partiene nå gjør alt de kan, til og med på stortingsnivå, om å prøve å strupe Statsforvalters myndighet... med overseelse av kommunene. Ja det er det jeg vil si. System, system, system. System er viktig (F12).

5.1.3 Den lokale motstanden

Noen av innbyggerne vi har snakket med er direkte naboer til området, mens andre har drevet med hest på en av nabogårdene til Tofteberg. Naboene vi snakket med forteller om bekymringer for naturen, trafikken og støyen prosjektet vil medføre, dyrene det vil påvirke samt hvilken betydning det vil ha for verdien på eiendommen deres. Alle naboene vi har snakket med forteller at de opplever å ha fått utilstrekkelig informasjon (F2; F3; F4; F5; F6; F7; F10). Dette er noe også politikerne har bemerket seg: *«Vi sitter og holder på med en sak i, hva da, 6–7 år, og så er du helt ved målstreken, og så går det opp for de som bor der, og folk som er rundt i område, at det skjer ting her liksom. Og det er jo ikke uvanlig, dessverre»* (F9).

Det er lettere å kritisere noe håndfast og konkret, som er vanskeligere tidligere i prosessen når planene er mer uklare (F9). Dette kommer også fram i intervju med naboer. De som er nærmeste naboer, har fått et brev i posten om prosjektet. Noen trodde prosjektet bare gjaldt det som tidligere var utredet til å bli sykehusområde (F4). Andre opplevde det som vagt at det skulle bli et industriområde (F10). Én innbygger sier at det tok mange år å forstå størrelsen av området, og at alt føltes ullent og ukonkret (F5). F7 forteller at de *«Fikk et brev. Kunne ringe en person i kommunen om mer informasjon, men han var aldri tilgjengelig. Karen tar aldri telefonen»* (F7). Det at personen aldri tok telefonen gjorde det vanskelig for innbyggerne å få mer informasjon om prosjektet

Andre som ikke er direkte naboer av prosjektet, har ikke blitt varslet. Én innbygger forteller at det tok lang tid før hen fant ut av prosjektet selv om hen ikke bor langt unna, og har brukt området flittig som rekreasjonsområde. Det var ikke før prosjektet fysisk begynte å manifestere seg at de forsto hvor Viken Park skulle ligge. For hen het området Toftebergskogen, men hen hadde opplevd at prosjektet i media hadde blitt omtalt som Viken Park (F10).

5. 1. 3. 1. Medvirkning og påvirkningsmuligheter

Flere av de vi har snakket med sier at det har vært vanskelig å finne ut hvordan de skulle påvirke prosjektet (F6; F2; F3). Det har vært møter hvor utbygger har presentert et ferdig prosjekt og fine filmer, men ikke svart tilstrekkelig på kritiske spørsmål (F2). Utbygger ansatte en av naboene i området til å være rådgiver, eller «løpegutt» for å snakke med alle i

området (F10). Noen sa at dette nettopp gjorde det vanskelig å si imot prosjektet, fordi man ikke ville bli uvenner med naboene.

F6 forteller at hen først hadde dialog med utbyggersiden, og møttes flere ganger for å diskutere hensynssoner og skjermvoller. Hen ønsket å spille på lag med utbygger, og følte at hen i begynnelsen ble hørt i sine innspill. Hen var opptatt av støy, både lydlig og visuelt, og av støv:

Jeg møtte opp på det på Borgen barneskole, så var jo, det var noen fra kommunen der husker jeg... og så var jo utbygger der... og noen flere. Jeg snakket med dem etterpå og sa: 'Hei, husker du meg? Hva skjer med dette? Nå ser jeg et nytt kart. Her er det jo ikke noe. De tingene vi har snakket om og blitt enige om, de er ikke her.' Passa på å gjøre det når de fra kommunen også var der. Og han sa: 'Å ja, ja, ja, det har vi ikke glemt. Ringer deg i morgen', liksom. Han gjorde ikke det (F6).

Hen forteller videre at siden det allmøtet ikke har fått tak i utbygger. Hen beskrev at det opplevdes som utbygger var mer villig til å snakke med de som ville selge tomte si. Hen hadde forsøkt å finne støtte hos sine naboer mot prosjektet, men mente det var vanskelig når de som var aktive i lokalsamfunnet enten eier områder som er opsjonssolgt, eller er venner med dem som eier (F6). Disse relasjonene pekte også andre nabo-informanter på, og uttrykte ubehag med tanke på å snakke med naboene sine om prosjektet (F2; F3; F4; F5). F6 pekte også på hvordan det er få som bor i nærheten av tomten, i forhold til andre steder, noe som også fører til færre protester. Konsekvensene for dem som bor der, vil likevel være langvarige.

Vi ble vist rundt på området av F9. Hen fortalte at det ved enkelte steder på området allerede hadde blitt saget ned. Dette var det flere innbyggere som hadde fulgte opp, og sendt klage på. Hen fortalte at det ikke er lov til å gjøre noe, mens man venter på svar. Selv etter at hen hadde meldt ifra, hadde det ved flere steder fortsatt å bli sagd ned, og hent fortalte om et behov for å gå der ofte, for å dokumentere at skogen ikke ble borte- bit for bit, mens de ventet på svar fra kommunal- og distriktsdepartementet.

5. 1. 3. 2. Naturinngrep og «grønn industri»

Informantene på innbyggersiden trekker fram kritikk mot omfanget og størrelsen av inngrepet. Informant F5 forteller at størrelsen har doblet seg siden begynnelsen. F5 påpeker hvor stort inngrepet er.

Det er altfor stort. [...] Det er noe av det som jeg tenker mest på. Jeg tenker... Det å skulle ta et så stort areal et sted, det krever jo voldsomme inngrep. [...] Som er irreversible. Og ja, jeg skjønner lokaliseringen i forhold til nærhet til E6 og sånne ting, men jeg tenker litt på, ja, og er det behov for så stort? Og kan man i større grad bruke arealer som allerede er avsatt til industri og lager og sånn rundt omkring? [...] Fortetting av det, bedre bruk av allerede nedbygd areal da. For det tas jo, det er det som er problemet da, at det bygges ned alt for mye (F3).

For å etablere Viken Park vil det ikke bare være nødvendig å kutte ned skogen, det er også snakk om å sprengne fjellet for å få det til å ligge lavere i terrenget, opptil 40 meter ned (F2). Størrelsen på inngrepet utfordrer også argumentet om at dette skal være «grønn industri». Dette er noe som kommer fram i intervjuet med F2, F3 og F4. De syns det er vanskelig å forstå at noe som bryter så mye med landskapet, kan gi mening med tanke på miljøet. Landskapsarkitekten på prosjektet opplyste til Fredrikstad Blad at næringsområdet skal ligge gjemt bak åser og voller, og at bygningene skal legges ned i terrenget slik at de ikke vil bli synlige fra riksvei 22 eller fra E6 (Lågbu, 2020). F3 er uenig i at dette hjelper: «*Det vil jo da ødelegge en viktig del av den strukturen som er landskapet her da. Selv om de prøver å gjemme det bort*».

F5 uttrykker frustrasjon og kaller prosjektet for vulgært: «*Og verden har endret seg på ti år da, i forhold til natur og det å bare ta naturen for ingenting bare for å tjene penger. [...] Det blir litt som å bygge en dampbåt, på en måte. Det er ikke noen poeng nå lenger*» (F5).

Informantene på innbyggersiden peker på at det er arbeidsplasser som alltid er i fokus og alltid trumfer, ofte på bekostning av natur (F3; F6; F9). Virker ikke logisk å kalle det grønn industri var det en av naboene som utrykte (F3), og vi spurte en av politikerne som var imot prosjektet om motstanden prosjektet har fått.

De tenker på naturverdiene, store kantarellskoger og gamle furutrær og flotte turområder, og det at området er så stort, at det er så mye som skal bygges ned. Og i kombinasjon med at det er ganske kjent nå, at det ikke er mange bedrifter eller industrier som sikkert vil etablere seg der (F12).

Avveiningen mellom arbeidsplasser og natur går igjen i flere av intervjuene. Ettersom prosjektet har blitt såpass kjent, sier F12 at det kan føre til at mange industrier ikke vil ønske å etablere seg der. Det går igjen i flere av intervjuene, at de som er imot prosjektet, mener tallet på arbeidsplasser er for usikkert til å «ofre» et så stort område:

Og for meg så føles det som en lotto. Det der arbeidsplassgreiene, vi snakker, det kastes ut mange tusen arbeidsplasser, liksom. Ja, ja, det kan kanskje det, hvis du er jævligheldig. Fordi at når man skal overveie en ting, natur mot arbeidsplass og utvikling, så må det ligge reelle ting til grunn. Og det føles, det føles ut som lotto. Vi kaster natur og ofrer det mot lotto. Det er vanskelig å se at det er en god idé (F6).

Flere av bedriftene som ønsket å etablere seg på tomten har gått konkurs, og enkelte spekulerte i om selskapene var «kjøpt og betalt» av utbygger. Det reelle antallet arbeidsplasser nå er 20–25 (F12). I tillegg ga de uttrykk for at løftene om mange nye arbeidsplasser overskygget størrelsen på næringstomten. Informanten argumenterte med at næringslivet må bli presset for å tenke nytt, og at det vil drive innovasjon. «Politikerne er styrt av arbeidsplasser og har lite kunnskap» (F10). I intervju med innbyggerne sier flere av dem at de opplever at politikerne har lite kunnskap, og utilstrekkelig kompetanse. F10 mente at flere av politikerne bare har grunnskolen. F12 trekker fram det lave kunnskapsnivået om naturens sammenhenger:

Og så er det mange igjen som ikke forstår konsekvensene av nedbygging av mer natur. Og de tenker at det er viktig med å legge til rette for næring og arbeidsplasser. Det er ikke så nøye med garantier da. Men til meg som er opptatt av natur [og som tilhører] et parti som har natur som en av sine fremste saker, så ser jeg at det generelt er jo et veldig lavt kunnskapsnivå om naturens sammenhenger og hvor viktig det er for alt, dessverre (F12).

En av motstanderne mot prosjektet (F10) mener Fredrikstad kommune vil gjøre alt for at Østfold avfallsgjenvinning blir i kommunen, fordi konkurransen mellom kommunene om arbeidsplassene er så sterk.



Figur 7: En anleggsvei inn til et hogstområde i Toftebergskogen. Foto: Ingeborg Undheim.

5.1. 3. 3. Konsekvensutredningen

En av politikerne vi har snakket med forteller at de i beslutningsprosessen fikk argumenter for arbeidsplasser, men ingenting om konsekvenser for natur:

Og vi var jo som alle andre helt i startfasen positive, fordi vi fikk beskjed, vi leser dokumenter, så ser vi at her er det ingen konsekvenser for natur. Og det er mange andre positive sider ved å bygge ut næring der, arbeidsplasser og sånt selvfølgelig (F12).

Hen sier at konsekvensutredningen kommunen bestilte ikke inneholdt nok informasjon om naturverdier. Den ble gjennomført av arkitektstudioet Henning Larsen, datterselskap av Rambøll. De har selv uttalt seg til NRK og sier at dette ikke var en fullstendig utredning, men omtaler det som en skrivebordsøvelse, hvor de hadde fått i oppgave å gjøre en grov vurdering basert på tilgjengelig kunnskap i kommunens kartdatabaser (Tolfsen & Hansen, 2024). Politikerne vi snakket med savnet flere detaljer.

Konsekvenser på vannmiljø er jo også en ting som absolutt ikke var godt nok utredet og belyst. Det samme med denne... landskapsbildet, altså påvirkningen på landskapet. Og kulturminnet var jo heller ikke utredet godt nok. Og det er klart at når det er så stort område og så mye som skal gjøres, det var 30 millioner tonn som er planlagt sprengt bort, ikke sant? Det er jo ikke mulig å tenke seg så store tall eller inngrep. Og klimapåvirkningen, altså det vil si klimagassutslippspåvirkningen av så store inngrep, både i masseforflytning av alle disse massene, for eksempel som skal sprenges ut og transporteres ut av disse områdene (F12).

Som det kommer fram i utdraget over, er området rikt på naturverdier, men F10 og F12 forteller også at området har en rik kulturarv. Fortidsminneforeningen (u.å.) mener det har skjedd en mangelfull områderegulering, og at det kommer til å gå ut over ett av Norges viktigste helleristningslandskap. Område skal ha 150 helleristningsfelt fra bronsealderen, som ligger som øyer i jordbrukslandskapet. Under omvisningen på området fikk vi også se en kokegrop.

Arealet skal sprenges ned opptil 40 meter for å skjerme landskapet, noe som vil føre med seg store mengder masser. Ifølge informant F10 og F3 er det alt for store mengder masser i forhold til markedet, mens F5 mente hen hadde hørt at massene skulle leveres til Europa. Masselevering ville vært en måte å tjene penger på underveis i prosjektet (F5), men F10 mente massene var fulle av radon og at de dermed hadde begrensede utnyttingsområder.

Trafikken denne prosessen genererer er regnet med å vare i 25–30 år, noe informantene påpeker ikke akkurat er å regne som midlertidig, slik det er blitt regnet i reguleringsprosessen: «[...] for veldig mange av oss er det ikke midlertidig, det er resten av livet faktisk» (F2). Samtlige av naboene vi intervjuet dro fram bekymring for støynivået fra anleggsarbeidet. En informant pekte på hvordan det inne i byen er vanskelig å unngå støyplager fra naboer, men at det til gjengjeld varer en kortere periode enn hva dette prosjektet vil gjøre (F5). Noen naboer fryktet også for økt trafikk på veiene rundt dem, og påpekte at det allerede er et steinbrudd ved Tofteberg som de i dag hører. Noen av de vi snakket med var særlig bekymret fordi de ikke vet hva det vil innebære. «Aner ikke hvem som

blir naboene våre, vi har hørt batterifabrikk, elbilprodusent og avfall... Arbeidsplassene vil også medføre masse trafikk» (F2).

To av nabofamiliene vi snakket med uttrykte bekymring overfor verdien av sine egne hjem, og om det en gang ville være mulig å selge dersom prosessen gikk videre (F2, F3, F5). Ingen nevnte at det hadde vært snakk om noen kompensasjon i tilfelle tomten og boligen mistet verdi: «Hvis du havner midt i et pukkverk i 40 år, så har du jo på en måte mistet det du eier og har» (F5). En nabo drar fram at det hen liker ved boligen sin er at den er sentral, samtidig som den ligger i tilknytning til naturen (F6).

I tråd med det kommunepolitikerne beskriver var det i begynnelsen av prosjektets innledende fase planlagt at Viken Park skulle etableres på det området, som tidligere avsatt til sykehus. Dette bekreftes også i intervjuene med naboene, hvor denne endringen omtales som en kilde til forvirring (F2, F5). På et senere tidspunkt i prosessen ble planområdet utvidet, uten at naboene opplevde at dette kom tydelig fram. Samtidig som kommunen mener at de har vurdert andre områder, mener motstanderne at plasseringen er ulogisk, og at det er nok av andre arealer å ta av. Da peker de på tomme parkeringsplasser (F10) og næringstomter som er ledige etter bedrifter som har lagt dem ut for salg (F5, F10). At området er ulogisk, begrunner de med at det ligger langt fra andre næringsområder og har en dårlig plassering i forhold til eksisterende veinett og med tanke på biltrafikk ut av sentrum, og dermed motsatt av hva som er vanlig å planlegge for, nemlig byfortetting og kortere avstander (F7; F8; F10).

En motstander peker på at samtidig som det er mye ledige arealer andre steder, er Tofteberg gjerne favorisert på grunn av sitt stabile fundament bestående av berg og ikke-leirholdig jord (F5). Dermed blir tomtene på Tofteberg også billigere, da de vil kreve mindre sikringsarbeid under selve byggingen, men på den andre siden krever det at de sprenger ut store mengder fjell (F5). Motstanderne peker på størrelsen på området, som de mener er voldsomt stort i forhold til et ikke-eksisterende behov.



Figur 8: Her fant arkeologene en bålgrop fra stein- eller bronsealderen. Foto: Ingeborg Undheim.

5.2 Horten – Oslofjord logistikk

Første artikkelen i avisen Gjengangeren om Oslofjord Logistikk sin godsterminal ble publisert i august 2010. Det ble skrevet at et firma fra Drammen ønsket å bygge en stor godsterminal nord for Kopstadkrysset på Nykirke (Grimsrud, 2010). Intensjonen bak prosjektet var å samle godsterminaler, lagerhaller og produksjonslokaler på ett område. Ettersom Drammen hadde fått et “ansiktsløft” og blitt “fjordbyen”, så verken Drammen kommune eller utbygger det som like aktuelt å bygge ut en godsterminal der, og valget falt heller på Kopstad.

5.2.1 Utbyggerperspektiv

Ideen om godsterminal på Kopstad startet ifølge utbyggeren da Bane Nor skulle bygge nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen, da hen raskt så potensialet for å bygge en godsterminal for tog

ved siden av de nye jernbanesporene (H13; H18). I tillegg var Kopstad pekt ut som et alternativ til Alnabru som godsterminal i en konseptvalgutredning (KVU) om godsterminalstrukturen rundt Oslofjorden (Marskar et al., 2020). Plasseringen vest for Oslo gjør at de unngår tog-korken i Oslo-tunnelen, samtidig som de kan kjøre tog til Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim (H13), i tillegg til å ha kort vei til de andre vestfoldbyene (Grimsrud, 2010).

En sak i Gjengangeren som kom senere samme måned (Grimsrud, 2010), belyser at kommunen ikke vil ta stilling til en eventuell utbygging av godsterminal før en konsekvensutredning er på plass. Kommuneplanleggerne i kommunen sa at de i utgangspunktet var positive, men at det berører naturområder og at det måtte utarbeides en konsekvensutredning. Det blir i samme artikkel påpekt at «det er ikke snakk om jomfruelig mark», ettersom området har blitt tatt i bruk tidligere i utbygginger av E18 og jernbanetrase.

Området var som nevnt tidligere en ravinedal med ujevnt terreng, dyrka mark, en bekk og skog. For å bygge opp og planere området, ville de få masser fra jernbaneutbyggingen ved Holmestrand (Broms, 2013). Utbygger forteller i intervjuet at modellen de lener seg på er avfall for noen, ressurs for dem (H13 og H14). Gjenbruken av masser fra bygg- og anleggsprosjekter i Oslo sør, men også andre deler av Østlandet, samt fra Vestlandet, er en ressurs, og inntekt, for utbyggerne. Området fungerer per i dag som et deponi, med mye transport inn og ut med store lastebiler. Utbyggerne forteller at de har konkurrert med andre deponier andre steder i området om massene. Deponivirksomheten er imellomtid bare et steg på veien i prosjektet, og mot tilknytningen til jernbane, som er eksklusiv på denne siden av Oslofjorden i forhold til å slippe å kjøre gjennom Oslotunnelen (H13). Havnen gjør at utbyggerne ser på plasseringen som attraktiv for videre logistikkvirksomhet. Massene de brukte til å fylle opp ravinedalen var blant annet fra utsprenginger i forbindelse med byggingen av dobbeltsporet, samt fra andre steder på Østlandet og noen prosjekter på Vestlandet (H14). Utbyggingen av logistikkomtten tar utbygger stykkevis, og følger med på hva som er realistisk basert på markedet. Ved å fungere som et deponi på vegen mot å fylle opp tomta, tjener utbyggerne penger på oppbyggingen av området, i stedet for at det blir en ren utgift. Første delmål da vi intervjuet utbyggerne i juni 2026, var å få på plass et jernbaneverksted til sommeren 2027, deretter vil de se om det er mulig å hente kunder som frakter godset sitt via tog:

så vil jo på en måte markedet vise hva som er mulig etterpå, ikke sant? Men det vi gjør nå er å spørre staten, er det interesse for tog? Har vi nytteverdi? Så skal vi jo sette av og fokusere på det. Hvis ikke det er liv laga for jernbane, så må vi bygge med logistikkhaller, sånn som du ser på Vestby og sånt, ikke sant? (H13).

Utbyggerne argumenterer også med at de vil ha gjenbruk i fokus, også når området er i logistikkdrift. Ideen er at framtidige leietakere skal ha så optimal energibruk som mulig: *“Hvis du har en nabo som har fryseler og overskuddsvarme, kanskje du kan få kjørt det sammen med en som skal ha temperert lager ved siden av og få en nullregnestykke på det. Altså varme som uansett vil gå til spille kan brukes og gjenbrukes” (H13).*

For å redusere kostander underveis, ønsket utbyggerne å få til samarbeid med Bane Nor og Statens vegvesen. Samarbeidet med Bane Nor går på å få til en avtale om dumping av masser, mens samarbeidet med Statens Vegvesen dreier seg om å få bygget en avkjøringsvei fra E18 og inn til tomten (H13 og H14). På denne måten kan Oslofjord logistikk få hjelp fra statlig finansiering til å betale for veien. Samtidig vil Oslofjord logistikk bli en konkurrent til Bane Nor, dersom Oslofjord logistikk velger å bygge et jernbaneverksted på tomten sin, noe utbygger-informantene ser på som en utfordring for samarbeidet.

Det har vært konflikt rundt om godsterminalen faktisk vil ende opp med å legge til rette for gods på jernbane (H16). Utbyggerne er ærlige om at det er markedet som avgjør, og utbygger mener en del av dette markedet er styrt av statlige selskap som Cargonet og Bane Nor. Derfor sier de at dersom de skal gå for godstrafikk på bane, må staten se nytten i en privat godsterminal, noe utbyggerne mener de ikke nødvendigvis gjør. I sin samfunnsøkonomiske analyse bestilt av Oslofjord logistikk, finner Multiconsult at godsterminalen gir en betydelig samfunnsnytte, ettersom de kan drive et slikt anlegg billigere enn staten (H13; Halvorsen, 2022). Utbyggerne peker derfor på rammebetingelsene for å få til gods på bane, og sier at dersom det ikke er lønnsomt vil de satse på godstrafikk på veiene. Grunnen til de ønsker gods på bane er fordi det er kosteffektivt sett opp mot trailertransport, iallfall i teorien, og ikke fordi det er mer miljøvennlig, eller som utbygger sa «[...] det er pris per enhet. Det er ikke et sånn glødende miljøhensyn som låter grunn for meg» (H13).



Figur 9: Det var hyppig tilførsel av nye masser. Foto: Ingeborg Undheim

5.2.1.1. Meninger om plansystemet

Utbyggerne forteller at de har et positivt inntrykk av kommunen, og at de føler kommunen er på deres side i saken og heier på prosjektet deres (H13 og H14). De synes likevel at regelverket og systemet er veldig firkantet, og til tider litt for strengt, samtidig som de forstår at de ansatte i kommunen bare gjør jobben sin. Utbyggerne ønsket å få en så vid regulering som mulig, slik at de hadde mulighet til å tilpasse tomten etter behovene som oppstod, mens kommunen ville sikre seg at prosjektet ble så likt som mulig hva de var forespeilt, noe utbyggerne også forstod (H14). De opplever at kravene i plan- og bygningsloven ikke er utformet for prosjekter av denne typen, og at regelverk stadig vokser i omfang.

Når du regulerer, og må bruke masse ressurser på ting som kanskje aldri blir sånn. Arealet tilsier at vi skal ha tusenvis av sykkelparkeringsplasser, men jeg tror ikke sykkelparkering blir det største problemet her. Jernbanen og Vegvesenet er krevende naboer når det gjelder regulering... Vi prøvde også å få til en bensinstasjon eller pølsebu som lunsjsted, men da var man livredd for at det skulle bli en ny McDonalds alle skulle innom (H14).

Samtidig som utbyggerne føler at kommunen er på deres lag, fremhever de at samarbeidet er personavhengig, og at det har hatt betydning at rådmannen i Horten har “brent” for saken. De beskriver seg selv som en liten administrasjon som har måttet gjøre mye selv. De opplever ikke at systemet tilrettelegger for det politiske målet om gods på bane, og sier at det kreves rammebetingelser for at dette skal muliggjøres.

Det er mye snakk om gods på bane, men mye snakk om veldig lite ull – Bane Nor har ikke én plan for hvor de skal legge massene sine... Det forundrer meg at når staten skal bygge er det ikke en rød tråd, så vi kom som en mor i nøden og tok imot massene, både kortreist og miljøvennlig logistikk (H13).

Utdraget illustrerer at utbygger har opplevd ansvaret for samferdsel fragmentert. De uttaler at Avdelingen for helhet finnes ikke, Bane Nor, som er eid av staten, vil drive sitt eget lille monopol på verksted og serviceanlegg (H13). Utbyggerne kritiserer staten for manglende satsing på jernbanen, og peker på Arbeidsmannsforbundet sin kritikk om at tog blir sendt på service i utlandet fordi det ikke er nok verksteder i Norge (H13 og H14).

5.2.1.2 Plassering

Den første begrunnelsen fra utbygger for valg av plassering av den nye godsterminalen var at det var naturstridig å ha et slikt anlegg i byen «for byen vil jo gjerne ha den plassen til leiligheter og grønne lunger og alt mulig sånt, og det er jo helt forståelig» (H13). Altså at det verken var plass eller logisk å ha et slikt anlegg i byen. Samtidig hadde det forrige selskapet til informanten tidligere blitt tvunget ut fra en by, da Bane Nor skulle bygge ut jernbanen der. Informant 13 argumenterer også med at det er “naturlig” å ha anlegget på trafikkøya mellom E18 og jernbanen, samtidig som hen forteller at det ikke var plass til dem på Alnabru. Utbyggeren peker på at Oslo er det «dyreste strøket» med høye tomtepriser og en «sprengt» kapasitet på jernbanen, og at ved å bygge et anlegg på Kopstad kunne de være et alternativ og «gjøre plass til det det ikke var plass til inne i byen» (H13). Kopstad var som nevnt også utpekt som et alternativ til ny terminal til Alnabru, og de andre områdene informant 13 vurderte var dyrka mark.

5.2.1.3 Bærekraft og natursyn

På Oslofjord Logistikk sin nettside, skriver de at deres visjon er å: “bli ledende innen bærekraftig logistikk bygget med effektiv og rasjonell ressursutnyttelse” (Oslofjord logistikk, u.å.). Utbygger ser at det er behov for mer gods på bane, og sier i et intervju med NRK at: *“Det er politisk korrekt å tenke gods på bane. Det har vore snakka om det i mange år. Og så prøver vi på noko så enkelt som å sette det ut i livet. [...] det er framtida”* (Holtung & Rønning, 2024). I et intervju med Gjengangeren, viser utbyggerne igjen til hva politikerne ønsker, når hen snakker om prosjektet: *«Politikerne snakker stadig mer om klima og miljø. Et viktig tiltak i den grønne politikken må være å få bort gods fra veien og over på bane. Horten kommune ønsker og jobber for en ny godsterminal, og dersom også fylkeskommunen spiller på lag, så er det selvsagt gledelig»* (Broms, 2019).

Et annet argument som har spilt en rolle i prosjektet er gjenbruk av masser. Siden det er en ravinedal, trenger utbygger å gjøre område flatt for å kunne bygge godsterminal. Informant 13 mener massemtaket deres er en del av en miljøvennlig logistikk, fordi massene fra prosjekter i området ikke trenger å reise så langt:

(...) vi kom litt som en mor i nøden, og vi da tok imot de 50.000 trailerne, som ellers måtte ha vært kjørt et annet sted. For det var jo kortreist. Da kunne du altså ta dette her ut fra de driftstunnelene på Snekkestad, som ligger 500 meter unna (...). Så det var jo en veldig miljøvennlig logistikk (H13).

Så langt har de tatt imot 120 000 trailere med stein og rivningsmasser (H14), noe som tilsvarer anslagsvis 400.000 til 500.000 tonn med masser. I begynnelsen tok de imot ren stein, men har så fått tillatelse til å ta imot masser med lav forurensningsgrad som betong fra Y-blokka og Fornebubanen fra Oslo (H14).

Da de skulle utrede området for kulturminner og naturverdier, fant de *“et par sånne bålgrøper fra steinalderen, men ellers ikke noe annet, og det var jo fordi at her hadde Vegvesenet og Jernbaneverket vært og bygget før”* (H13). Støy fra E18 overdøyer anleggstøyet, det er dermed bedre å bruke et slikt område enn dyrket mark eller viktigere rekreasjonsområder (H14). Siden fokuset er på gjenbruk, uttrykker utbyggersiden at de har greit med samvittighet med å ta dyrka mark og natur:

Et vanlig deponi, sånn som det normalt sett ville sett ut her, så hadde det bare vært lagt toppmasse på til slutt og blitt skog eller dyrka mark, eller hva det måtte bli da. Mens her nyttiggjør vi av de arealene vi har tatt i bruk, både skogbruk og tidligere landbruksarealer (H14).

5.2.2 Kommuneinteresser

Hortens ordfører forteller til Gjengangeren at Oslofjord Logistikk er viktig for Horten kommune:

For det første arbeidsplassene, som vi sårt trenger. Dernest målet om å få fraktet mer gods på bane og ikke på vei, som er et viktig miljømål. Og så er det en tredje ting som etter hvert har vist seg viktig; at dette prosjektet blir en del av nasjonal beredskap, for på Kopstad er det plass nok til et eget jernbaneverksted (Larsen, 2026).

Argumentene som brukes av ordføreren dukker opp flere ganger i våre intervjuer.

5.2.2.1 Arbeidsplasser

Kommunen ser et stort behov for arbeidsplasser for ikke-høytutdannede, både innen logistikk og jernbaneverksted (H17), slik utbyggerne også solgte inn prosjektet til kommunen:

[Godsterminalen] ble solgt godt inn som et sted der ufaglært arbeidskraft kunne få jobb. Og dermed beholde unge i kommunen, kanskje unge da uten særskilt utdanning... Ja, og det ble vel solgt inn, uten at jeg husker tallene, men det ble solgt inn som at her kunne komme mange arbeidsplasser. Og det er... nok alle kommuner, ikke bare Horten, men alle kommuner... de tar det salgsargumentet. Det gjør man (H18).

Informant H19 forteller at selv om de var kritiske til prosjektet i forhold til naturverdiene har de vært positive til arbeidsplassene. Ved spørsmål om hvor mange arbeidsplasser det er snakk om svarer informanten:

Det er jo vanskelig å si, for det kommer jo litt an på hva de får realisert, om de får tog tilknytning begge veier, og hva slags virksomheter som velger å etablere seg der og sånn. Men vi snakker nok fort, hvis man ser på andre sånne logistikk-terminaler, så snakker man jo nok fort til tusen pluss arbeidsplasser. [...] Det er jo ganske mye i en kommune med 27 000 innbyggere, så er det et ganske solid tall (H19).

Informant H17, som jobber i næringsgruppen i kommunen, drøfter også hvor mange arbeidsplasser det er snakk om:

Det har vært skissert flere hundre, i hvert fall. Men så er det jo klart [...] at vi vet jo at en del ting automatiseres innenfor lagerlogistikk, automatlager... Man begynner å få autonome løsninger og sånn. Men nå er jo, det medfører jo andre typer jobber da. Så det kan hende at i løpet av 13-15 år så kan det hende at det bildet har forandret seg litt. Men det er klart at bare byggefasen vil jo medføre masse arbeidsplasser [...] og blir det et verksted, så blir det enda flere (H17).

Selv om det er et usikkert tall, og ting kan endre seg gjennom årene, mener informanten at 300 til 400 arbeidsplasser vil gjøre det til et betydelig næringsområde for kommunen. I 1. kvartal 2026 var folketallet for Horten kommune 28 090 personer, i samme periode så kommunen en vekst i befolkning på -83 personer (Statistisk sentralbyrå, u.å.^b).

5.2.2.2 Det grønne skiftet og miljøvennlig logistikk

Argumentet om gods på bane har spilt en stor rolle i prosjektet. Informant H13 og H17 peker på godstransporten gjennom Oslo, som de beskriver som sprengt eller at det fungerer dårlig. I tillegg, fungerer prosjektet på Kopstad som en mulig avlastning for Alnabru, som informant 16 mener er en lite hensiktsmessig bruk av et stort og fint område.

Informantene i kommunen uttrykker et sterkt behov for gods over på bane, og forteller at det var et vesentlig salgsargument for prosjektet (H18; H19). De kobler prosjektet opp til miljøvennlig logistikk, og mener at godsterminalen har en gunstig beliggenhet for dette (H17; H18). Siden prosjektet ligger nærme E18, Vestfoldbanen og Horten Havn er argumentet at gods kan flyttes fra bil over til tog og båt (H17). Informant H19 forteller videre at:

Så vidt jeg vet så finnes det vel ikke noe avlastningsterminal for Alnabru på denne siden av fjorden [...] Så jeg skjønner godt at tomteier ønsker å utvikle det til en logistikkterminal, for sånn sett er det veldig mange positive ting som gjør at det er en veldig gunstig plassering for en terminal (H19).

Utbyggeren har tidligere uttrykt hvordan kommunen ønsker miljøvennlig godstransport (Broms, 2019). Godsterminalen vil ikke bare kunne koble seg opp til logistikk-kjeder til Larvik, Askos hovedlager på Sande og hele Østfold via toglinje, motorvei og havn, men vil også kunne koble seg opp til Jyllandskorridoren (H17; H19). Jyllandskorridoren er en transportrute som forbinder Sørvest-Norge og Vest-Sverige til kontinental-Europa via Jylland i Danmark (Vestfold fylkeskommune, 2026). Prosjektet knyttes dermed ikke bare opp til logistikken lokalt rundt Oslofjorden, men også til mer internasjonale logistikk-kjeder. Samtidig peker informant 18 på Statens vegvesen, og forteller at de ønsker å sørge for at E18 er den beste veien transportmessig. De ønsker dermed ikke for mye godstrafikk på E18 (H18).

Informant H18 forteller videre at argumentet om miljøvennlig logistikk var såpass sterkt at man ikke så store problemer med å bygge ned dyrket mark: *«særlig siden det var dette med... kan si miljøperspektiv, det å få gods over på bane, så var det jo også et godt salgs... Det var nok så gjorde at man valgte å ofre dyrka mark da»* (H18). Informanten forteller også at det var en stor diskusjon i planprosessen at området opprinnelig var LNF-område (landbruk, natur og friluft), og at fylkeskommunen var veldig opptatt av å sette en frist:

Dersom [det] ikke blir tatt til bruk til godsterminal for jernbane [...] innen to år etter at dobbeltsporet er bygget, skal det tilbakeføres til LNF. Nå er jo dobbeltsporet bygget, men det er jo ikke tatt i bruk, så det blir kanskje feil å si at fristen med to år er satt i gang enda. [Men] det har en to års friste etter at alt er klart fra BaneNord sin side. Og hvis det ikke... så skal det tilbakeføres til LNF, og da til skog eller landbruk (H18).

Selv informant H19 (lokalpolitiker i Horten), som uttrykker frustrasjon for at naturverdier ikke har blitt vektet høyere, ser behovet for å få mest mulig gods fra vei til bane. *«Nå som vi allerede har passert Point of No Return [...]»* er det viktig at man jobber for å øke både de

samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinstene. Informanten mener at dette kan gjøres ved å få til togverksted for å føre til bedre regularitet på Vestfoldbanen samt ha tiltak for lokal energiproduksjon (H19). Samme informant forteller at utbyggersiden har vært åpne for ideer fra politikere og kommunen om å øke miljøgevinstene. Disse ideene har blitt omfavnet av utbyggersiden som forteller at de skal ha solceller på opp til 200.000 kvadratmeter av takareal (H13). Grunnet argumenter om miljøvennlig logistikk blir prosjektet trukket fram som et grønt fyrårn (H16):

Hvis vi ser bort ifra det negative i forhold til landbruk, så er det jo arbeidsplasser, verdiskaping og sånn at det har tatt hånd om en del masser. Så er det et miljøperspektiv, så er det jo tiltak som kan bidra til å få mer transport vekk fra biler og på båt og ... tog da (H17).

Selv om godsterminalen ikke er ferdig bygget, kommer det fram argumenter om miljøvennlig arbeid i utbyggingsfasen. I 2013 skrev Gjengangeren om utbyggingen av prosjektet og hvordan over 900 meter av bekken i området vil forsvinne under steinmassene:

Vi skal også bygge to dammer. På dager med mye nedbør, skal dammene stoppe tilførselen av vann fra steinfyllingen. På den måten hindrer vi forurensing av bekken på nedsiden av der den renner i rør. [...] Vi må ikke glemme miljøaspektet i det som foregår. Det meste av steinen kommer fra tunnelen mot Snekkestad. Avstanden er kort til Nykirke. Det sparer miljøet for mye trafikk og utslipp (Broms, 2013).



Figur 10: Bilde av massemottaket på Kopstad. Foto: Ingeborg Undheim.

At prosjektet henter stein fra andre områder og gjenbruker det, løftes også fram fra kommune-siden, der informant H17 (administrasjon, næring) forteller at Norsk Gjenvinning bruker masser til å fylle området. Det er, ifølge informanten, en samfunnsoppgave:

Mye av massene her oppe er jo samarbeid de har med en sånn gjenvinning i forhold til... Det er jo blant annet en del av regjeringskvartalet ligger jo der og sånn. Det er jo norsk gjenvinning som har hatt samarbeid der i forhold til masse. Så det har jo gjort en samfunnsoppgave i det også, at man må ta vare på masser (H17).

5.2.2.3 Naturnedbygging og saksprosessen

Utbyggingen av Oslofjord Logistikk fører til tap av natur. I 2011 gjennomførte Miljøfaglig Utredning AS en konsekvensutredning for reguleringsplanarbeidet. De registrerte ask, alm og et strandnipepar som trolig hekker i området. I utredningen er området delt i tre mindre deler, der to av områdene (Tangenbekken og Tangen sør) får biologisk mangfold-verdien satt som *vitlig* og *svært viktig*. I utredningen skriver de at:

Utbyggingen vil medføre at naturtypen går tapt. Dette innebærer store negative konsekvenser for naturmiljøet i området. I tillegg vil det spesielt i forbindelse med anleggsarbeidet være fare for tilslamming av Tangenbekken som renner nedstrøms utbyggingsområdet. Bekken har bestand av sjøaure. Bekken renner også gjennom Tangenbekken naturreservat. [...]. Samlet sett vil utbyggingen medføre store negative konsekvenser for tema naturmiljø (Fjeldstad & Larsen, 2011).

Informant H18 forteller om at oversikt over naturtyper og verdier ikke var første prioritet for kommunen under reguleringsarbeidet, og at prosjektet var allerede bearbeidet politisk før det kom til reguleringsprosessen da grunneier tok initiativ over kommunen for å starte det:

For Horten kommune la det jo inn i kommuneplanens arealdel, kanskje litt sånn uten å ha undersøkt så veldig mye om naturkvaliteter og så videre først, men mer sånn 'Oi, her vil vi sikre oss at vi kan ha en godsterminal hvis det kommer så langt' (H18).

Samme informant forteller om at da prosjektet ble vedtatt i 2012 hastet det veldig, og at det var press fra administrasjonen i kommunen og politikere for å få det gjennom:

Ja, jeg tror det gikk etter boka på en måte sånn... men det var et ganske høyt... press, ja, særlig fra nærings-..., fra vår næringssjef, fra politikerne, i hvert fall fra de politikerne som var for det, at man måtte sikre seg at godsterminalen ikke forsvant til noen andre. Ja, for man så jo fortsatt sikkert ringvirkninger og arbeidsplasser og så videre. Så vi fikk jo beskjed om at saker skulle prioriteres. Og det var ganske mye jobbing, ja... (H18).

Selv om det gikk etter boka, forteller informant H18 at hen er usikker på om prosjektet kunne ha blitt gjennomført i dag, blant annet på grunn av strengere og tydeligere krav på vannområder. Informant H17, som jobber i næringsgruppen, ser seg ikke enig i utsagnet om press, men mener at det har vært en reguleringsprosess der alle parter har kunnet uttale seg. Informant H18 forteller videre også om vanskeligheter med saksprosessen, spesielt detaljene i saker:

Jeg tror det er vanskelig for politikerne at detaljene kommer senere. Detaljer som bygghøyde, utfordring med innkjøring og utkjøring. Alle disse forholdene blir synlige etter hvert, etter at politikerne har sagt at dette vil vi ha (H18).

I 2011 skrev Fylkesmannen i Vestfold innspill til reguleringsplanen til prosjektet. Det ble fremmet innsigelse mot at området skulle bli regulert som næringsområde, da man ikke ønsket at andre former for næring skulle kunne etablere seg på arealene. Dette er også et poeng som fremmes av informant 18, som stiller spørsmål til hva en godsterminal egentlig er:

Hvordan tolker man dette logistikk? [...] Kan du ha IKEA der? Det kan du egentlig ikke, sant? Men kan du ha lageret til IKEA, slik at du og jeg kan kjøre fram til sofaen vår der? Er det da en godsterminal? (H18).

I innspillet fra Fylkesmannen i Vestfold skrives det at: «Den betingede innsigelsen betyr at det ikke kan etableres en ren gods bil-bil terminal på området» (Fylkesmannen i Vestfold, 2011).

5.2.3 Den lokale motstanden

For i starten så høres det flott ut med arbeidsplasser og gods til bane, og så når man ser denne haugen som bare ligger der og ligger der, eller blir større og større og flyttes på, så blir man litt oppgitt (H18).

Vi har snakket med to innbyggere som har vært aktiv i miljøbevegelsen og sett på nabomerknader på kommunens nettsider. De forteller om bekymringer for naturinngrep, tap av matjord, støy, og trafikk. H15 forteller også at da nyheten om godsterminalen kom i sin tid, var det et sjokk. Plutselig så de i aviser at det skulle etableres en godsterminal på Kopstad, og det hadde ikke stått noe i avisen tidligere (H15). Samme innbygger beskriver at det første møtet hen deltok på var et offentlig møte på Nykirke for å orientere om prosjektet. Hen hadde prøvd å si at dette umulig kunne ha vært bestemt allerede, men fikk beskjed om at saken allerede hadde kommet langt. «Det jeg vil si for fremtiden er å låse opp de lukkede dørene. Fordi de lukkede dørene, har betydd mye i den saken. Det var gått for langt. Det var etablert hos stor del av forvaltningen og politikerne» (H15). Hen opplevde ikke at det var noe

rom til å påvirke beslutningen, og kunne fortelle at hen følte seg latterliggjort, og uglesett av politikere og andre innbyggere.

En av nabomerknadene vi har lest, beskriver i likhet med H15, at påvirkningsrommet har vært begrenset.

Jeg synes det er helt uakseptabelt å måtte ta stilling til denne dispensasjonssøknaden med en så kort svar frist. Vi har vært på ferie i nesten hele juli, og synes det er rimelig drøyt å sende ut dette midt i fellesferien, og med en svarfrist på ca 14 dager. Det har ikke gitt meg mulighet til å konsultere/rådføre meg med noe juridisk instans (Kristiansen, 2011).

Nabomerknaden fra Kristiansen (2011) beskriver videre at det var vanskelig å orientere seg i papirene og hvilke områder det faktisk var snakk om. Det kommer fram i en annen merknad at to innbyggere har bedt om referat fra åpent møte, som ble avholdt 29. august der de ble lovet referat. Referatet kom 3. oktober (etter høringsfristen).

5.2.3.1 Godsterminal på jernbane som fikenblad

Som beskrevet i tidligere kapittel har kommunepolitikere omtalt prosjekt som at vi er ved «point of no return». Ettersom saken ble tapt så tidlig, er det en av informantene som sier at den ikke har vært særlig kontroversiell lokalpolitisk og blant innbyggere i Horten (H16).

De grønne partiene har murret å være imot. Men de har ikke vært, de har ikke egentlig kjørt så hardt i denne saken, fordi den vel på en måte ganske tidlig ble tapt. Når Steinhaugen lå der og bare vokste, så ok. Det var ikke så mange alternativer (H16).

H16 forteller om hvordan hen har spurt seg hvordan dette kunne skje i 2010, når det går i strid med grønn politikk og det nasjonale jordvernet. Hen hadde nylig diskutert dette med dem som satt i administrasjon, og de kom fram til hovedsakelig to forklaringer:

Man brukte godsterminalbegrepet. Man sa ikke at man skulle utvikle et nærings- og industriområde. Det hadde man ikke fått lov til. Men fordi man dro kortet

godsterminal, så var det nasjonal beredskap, nasjonal transport, logistikk. Det er derfor man fikk det til. Det er den ene grunnen til at man fikk det til. Den andre grunnen er at Statsforvalteren må jo ha vært bortreist. Det er helt pussig hvordan statsforvalteren kan ha unngått å fremme og stå fast på en innsigelse som gikk til departementet. Det er kjernen. I dag ville det vært helt utenkelig (H16).

H16 forteller videre at godsterminalbegrepet er et fikenblad for å oppnå noe annet, men kjenner seg ikke igjen i at beslutningen var bestemt på lukkede rom. Hen tror det henger mer sammen med at motstanden i dette tilfellet var svakt organisert, og tror ikke dette hadde skjedd i hens tettsted i kommunen:

Aksjonspotensialet her var kanskje ikke så stor. Du kan si at Nykirke, lokalsamfunnet kunne gått høyere på banen. Men det var kanskje ikke ressurspersoner der som kunne mobilisere. Naturvernforbundet hadde ikke ressurser til å mobilisere bredt (H16).

5.2.3.2 Naturverdier og matjord

Flere av informantene på innbyggersiden har andre meninger om området enn kommuneadministrasjonen. Ravinedalen er lite tilgjengelig grunnet dype bekkedaler, og siden det er lite tilgjengelig, er det ikke et populært turområde (H16). Området er for dem likevel rikt med naturverdier: «Det er jo åpenbart at det er et veldig rikt fugleliv oppi der. Det er et rikt liv av fugl og litt av alt annet» (H16).

Informant 15 protesterte på saksbehandlingsfeil til kommunen og mener at det ikke ble gjort en skikkelig biologisk undersøkelse. H16 støtter dette ved å fortelle at prosjektet ikke er bærekraftig arealbruk, og viser til regional plan for bærekraftig arealbruk. H15 ser på det som skjer med bekkene og det biologiske mangfoldet som en katastrofe. Hen fant det nordligste funnet av misteltegnen i verden i dette området, og meldte den inn i håp om at dette kunne stoppe prosjektet siden misteltegnen er fredet: «Det var bare et pennestrøk, så var ikke dette noe man tok hensyn til likevel» (H15).

H16 mener at godsterminalen ikke var etterspurt, og at prosjektet har klar negativ påvirkning på miljøet. Hen retter kritikk mot miljømyndighetene:

Og så er jo poenget at når dette prosjektet kommer, så kunne jo selvfølgelig miljømyndighetene sagt at, den negative påvirkningen på naturmiljøet, altså særlig vassdraget, er såpass risiko [...] at man kunne sagt nei. [...]
Naturvernforbundet mente jo det at her er det risiko for at vassdraget ødelegges med forurenset vann og avrenning (H16).

Naturvernforbundet har skrevet høringsuttalelser og kritisert prosjektet fordi det er risiko for at ørretbekken blir ødelagt på grunn av forurenset vann, og fordi de er bekymret for at ravinedalen skal skli ut med all vekten fra steinfyllingen. En av de vi snakker med påpeker at statlig politikk på området er tydelig nok til at man ikke burde kaste så store mengder stein inn på et jordbruksareal (H16). H15 peker på tapet av matjord.

Der hvor denne er etablert, så jeg tror det er 120 mål av Vestfolds beste matjord er lagt under stein. Vi får aldri det tilbake. Og så kommer han på fylket og sier at det tar vi hensyn til, skjønner du. For vi skyver matjordet til side...De var begynt å gjøre avtaler med grunneier og alt mulig... så jeg hadde jo en grunneier som mistet den beste i jorda si. Han var jo helt fortvilet. Det var vel bare en familie, tror jeg (H15).



Figur 11: Bilde fra der Tangenbekken renner ut. Foto: Ingeborg Steen.

5.2.3.2.1 Utslipps- og geomorfologi

H15 er også urolig for utslipp og geologiske konsekvenser: «Vi tenkte jo på både utslipp av nitrogen, fordi når det er sprengstein, så er det mye nitrogen i utslippet» (H15). Hun legger til at det også er uro rundt geologien: «Jeg har en veldig uro i meg på grunn av det. For det er jo ikke bare de massene som er brukt.. Det bygges jo også på toppen, ikke sant? Og det blir jo stadig høyere, og det er ekstrem vekt, altså» (H15).

Den voldsomme steinfyllingen har allerede lagt under seg deler av en bekkedal med edelløvskog og rikt plante- og dyreliv. I en kronikk i Gjengangeren oppsummeres konsekvensene slik:

Cirka 180 dekar produktiv matjord av meget god kvalitet ligger nå under den voldsomme steinfyllingen. Denne har også lagt under seg deler av en bekkedal med blandet edelløvskog som var habitat for et svært rikt plante- og dyreliv, som også inkluderte flere rødlistede arter. Fundamentet for dette unike mangfoldet

var bekken i området, som også huset en kraftig stamme av ørret. [...] Bestanden av bekkeørret er nå på det nærmeste forsvunnet, et faktum som må tilskrives steinfyllingen (Trosby & Andersen, 2024).

5.2.3.2.2 Støy, trafikk og visuelle konsekvenser for naboene

Naboene var redde for støy og for utsikten sin. De som bor på Nykirke har vært bekymret for støy og forurensning (H17, H18). Steinhaugen har vokst over flere år, og informant 18 beskriver visuelle konsekvenser:

For nå har det blitt fylt opp i ganske mange år, og det ser jo ikke spesielt sånn vakkert ut. Så det tror mange synes er skuffende stygt, at det bare ligger en fylling der, og så blir den dobbelt så høy en dag, og så blir den flyttet litt på en annen dag, og man ser at det er litt sånn... det fikk aksept for å fylle med litt sånne... det heter inerte masser (H18).

H17 forteller at de nærmeste naboene naturlig nok er skeptiske og har fått ulempene:

For det har jo vært, jeg vet ikke hvor mange millioner kilo eller mange tonn, utrolig mange lastebiler som har kjørt hit. Nå er det jo ikke mange som bor akkurat rundt der, og det er jo veldig få som har blitt... hatt støyproblemer, tror jeg. Men noen er sikkert som har opplevd det som negativt. Det har jo vært noen sånne aksjonsgrupper der oppe mot dette, da. Men de har ikke nådd frem, da (H17).

Dette var også noe naboer bekymret seg om før prosjektet begynte. En av klagene vi leste beskrev at utbyggingen naturligvis vil føre til en enorm støybelastning på grunn av økende tungtransport og døgkontinuerlig aktivitet relatert til drift av terminalen. Dessuten vil utbyggingen føre til et stort negativt inngrep i det aktuelle området og forringe kulturlandskapet med store bygningsmasser, veier og jernbane (Merknad 1, 2011).

En annen beskriver at når hen først fikk orientert seg om hvor det var fikk hen en vond følelse i kroppen. «Det er ca 2-300m fra min eiendom, og hvis dette gjennomføres frykter jeg store økonomiske tap, med tanke på eiendomsverdien» (Merknad 2, 2011). Dette reflekteres i en

annen merknad: «Redd for støy, ber helsesjefen i kommunen vurdere nivået, og frykter at verdien på boligen vil bli redusert. Frykter også at gårdsveien de er en av eierne av, får sterk slitasje fra massetransporten» (Merknad 3, 2011).

5.2.3.3 Pragmatisk aksept

H16 beskriver seg selv som en grønn pragmatiker som nå har godtatt prosjektet, og ønsker det velkomment i håp om at det kan være et grønt fyrtårn, selv om prosjektet i utgangspunktet ikke er forenelig med ivaretagelse av dyrkamark og naturverdier.

Likevel er hen bevisst på å framsnakke prosjektet. Det verste som kan skje er at man bygger store næringsbygg der oppe, uten grønn energiløsning og uten fornuftig avløpsløsning: «*Men i verste fall risikerer vi at dette blir stående som et monument over feilslått politikk*» (H16). Dette reflekterer noe av hva politiker H19 beskriver. Hen er frustrert over at naturverdier ikke har blitt vektet høyere, men er ikke nødvendigvis imot prosjektet, men ønsker å gjøre det så miljøvennlig som mulig: «*Nå som vi allerede har passert Point of No Return, så må vi jo sørge for at, for de har jo jernbanetilknytning nordover, så må vi jo jobbe for at de også får jernbanetilknytning sørover, sånn at [...] vi får mest mulig gods fra vei til bane*» (H19).

Hen påpeker at utbygger får betalt og kan drive lønnsom virksomhet ved å lagre steinmasser, primært fra Oslo-området, og fra jernbanetunnelen (H16). Videre mener hen at prosjektet på Kopstad kan fungere som en fin avlastning for Alnabru. Samtidig fremhever hen at byggherrene i Oslo plasserer ulempene, det vil si massene, i deres nærområde. Dette medfører i praksis en forflytning av ulemper, som går ut over natur og lokalbefolkning.

6. Diskusjon

Det er flere ting som går på tvers av casene i Fredrikstad og Horten. Vi har valgt å vektlegge særlig tre aspekter. Det første er medvirkning og kunnskap i planprosessen. Det andre er innrammingen av prosjektene som grønne, og det tredje plassering av området og mangel på utredning.

6.1 Medvirkning, tempo og geografisk forestillingsevne i planprosessen

Selv om det i begge tilfeller er åpnet opp for at innbyggere skulle kunne påvirke, illustrerer prosjektene en demokratisk utfordring. Medvirkningsvinduet, og timingen for å delta er begrenset. Hvordan prosjektene har blitt rammet inn har også påvirket muligheten for motstand, og reiser debatt om hva som skal telle som kunnskap.

Begge prosjektene har til felles at de er omfattende, og langtrukket i tid, men selve timingen på inngrepene har truffet ulikt. Dette henger sammen med *kairos*, dette rette øyeblikket, og hvordan selve beslutningsvinduet påvirkes av hvilken kunnskap som kommuniseres, og til hvilken tid i en gitt situasjon. Det kan være nyttig for å forstå hvorfor sakene så langt har fått ulike utfall. Tippet et al. (2018) bruker begrepet for å nyansere at timing ikke bare handler om lineær tid (*chronos*), men om *når* i en prosess ulike aktører har tilgang til tilstrekkelig informasjon og mulighet til å påvirke. Deltagelse må skje på rett tidspunkt med tilstrekkelig informasjon for å være meningsfull. Dette er også i kjernen av hva Jenkins et al. (2016) omtaler som prosedural rettferdighet.

H15 beskriver at saken opplevdes som tapt fra første stund. I det haugen med masser begynte å vokse, var det som flere nevnte at det var et «point of no return», nettopp fordi det kan se ut til at den verste skaden allerede hadde skjedd. I tilfelle med Oslofjord logistikk har det skjedd en klargjøring av tomt helt siden 2013. Området har blitt fysisk omformet ved at massedeponiet har materialisert seg uten en garanti for at godsterminal for jernbane vil bli bygget. Motstanden rettes ikke mot *om* prosjektet skal skje, men heller *hva* det skal bli. Inntrykket vi fikk fra de vi snakket med, var at de nå måtte se framover, og at de håpet på at det faktisk blir jernbane, og arbeidsplasser. Beslutningen som ble gjort i sin tid, hvor man godtok å legge masser på området, i praksis har ført til noe irreversibelt. I et proseduralt

rettferdighetsperspektiv betyr dette at beslutningsvinduet er lukket. Som H16 påpekte: innbyggerne har ikke noe annet valg enn å håpe at godsterminal på bane faktisk blir gjennomført, så området ikke står igjen som et monument på feilslått politikk.

I tilfelle til Viken Park kan tempo bli sett på som en narrativ strategi. Saken har fra første stund blitt kommunisert som prekær, og at det haster å beslutte hvorvidt prosjektet skal bygges ut, ettersom utbygger står i konkurranse med andre tomter. Allerede i den første saken hvor Viken Park ble nevnt «beroliget» utbygger at Fredrikstad veldig snart ville ha tomter klare til industri, med forutsetning om en rask saksbehandling. Retorikken om tempo, underbygger konkurransefortellingen. Den kommuniserer fremdrift, og at det kun er det politisk overflødige som gjenstår. Konkurransen gjør tempo til moral, og det å sakke ned betyr å tape arbeidsplasser. Dette understreker også *kairos*, hvis et prosjekt rammes inn i at det vil skje snart, kan det være vanskelig for innbyggere å gripe inn, hvis det oppleves som at beslutningen er gjort (Tippett et al., 2018). Som F9 og F10 fikk inntrykk av: beslutningen var allerede tatt. Likevel har ikke området blitt bygget ut enda, og dette kan være fordi man klarte å ramme inn informasjonen annerledes, på rett sted til rett tid.

Ved å vise til Jernbaneverkets behov for å dumpe massene sine et sted innen et gitt tidspunkt, fikk utbyggerne i Oslofjord logistikk presset politikerne til å få fortgang i reguleringsprosessen for tomta. I tilfelle til Viken Park, fortalte innbyggere at det var forsøkt å klargjøre tomta, men at innbyggerne jobbet radig med å følge med på området, for at dette ikke skulle skje. Dette som strategi gjør påvirkningsrommet smalere, ettersom det som er av naturverdi blir mindre ved klargjøring av tomt.

I prosjektet Viken Park, var det flere av de vi snakket med som opplevde planene som vage. Først senere, når det var vanskeligere å påvirke, forsto man konsekvensene. Selv politikere som var vant til å lese planleggingsdokumenter forsto ikke hva prosjektet faktisk innebar, og flere i bystyret snudde. Dette illustrerer det som blir omtalt som «black canvas» problemet (Tippett et al., 2018). Når en reguleringsplan legges fram i en tidlig fase, har den ofte få detaljer og det er først senere når planene har tatt form, at folk forstår hva det innebærer. På dette tidspunktet, når det har blitt mer konkret, er det vanskelig å endre retning. Dette indikerer at problemet ikke sitter i manglende kunnskap hos enkelte, men et mer generelt problem med kunnskapsgrunnlaget i beslutningsprosesser.

Dette kan også si noe om den geografiske forestillingsevnen. Flere av de vi snakket med sa det var vanskelig å forstå størrelsen på prosjektet. 1800 dekar kan være vanskelig å visualisere. Utbygger har laget projeksjoner, hypotetiske kart og videoer, og gjennom disse representasjonene har innbyggerne fått en idé om hva prosjektet vil innebære. Det var videoer av at man kjørte gjennom et grønt og romslig område, hvor naturen fikk plass mellom byggene. Slike visualiseringer kan sies å utgjøre en dominant geografisk forestilling av prosjektet. Den estetisk tiltalende projeksjonen, former innblikket i prosjektet.

NRK reportasjen utfordret denne forestillingen ved å ramme inn utbyggingen som konsumpsjon natur. Dette kan ha vært med på å utfordre den etablerte geografiske forestillingsevnen. Dette illustrerer kairos, og hvordan forståelse formidles gjennom representasjoner på ulike tidspunkter. Konsekvensutredningen som kommunen bestilte inneholdt ikke nok informasjon om naturverdier. Arkitektbyrået selv beskrev det som en skrivebordsøvelse, med eksisterende kart, og ikke en faktisk kartlegging. F12 forteller at politikerne ikke fikk føringer fra administrasjonen og at flere ikke visste at de kunne sende saker tilbake på grunn av utilstrekkelig utredning. Kommuneadministrasjonen kan enten ha ikke visst bedre og forstått konsekvensutredningen som tilstrekkelig, eller bevisst unnlatt å gi god nok informasjon. Får de berørte er det å følge saksdokumenter komplisert, og kommunepolitikerne og administrasjonen kan i stor grad få holde på med arealforvaltning i fred.

Det kan se ut til at kunnskapsgrunnlaget kommunen hadde var svakt, men også at det skjer en forhandling av hva som skal telle som kunnskap. Der enkelte snakket om å beskytte kulturarv som helleristninger og urskog, mente eksempelvis informant F11 at det å peke på utilstrekkelig konsekvensutredning var en strategi for å forhindre utbygging. Hen mente dermed at det aldri vil være godt nok utredet hvis man i utgangspunktet er uenig. H15 fortalte hen hadde rapportert inn sjeldne funn av misteltein i håp om at det ville bremse utbyggingsprosjektet. I utgangspunktet vil man alltid finne natur i utbyggingsprosjekter, og det er derfor de måtte vurdere alternativer, for å kunne begrense omfanget. Dette var noe F9 mente de hadde gjort internt i partiet, og sa samtidig at det var vanskelig å late som at man skulle ta et annet område når ingen andre var tenkt som mulig. Det er noe vanskelig å forstå hvorfor de ikke så på det som et alternativ å skalere ned prosjektet, men det kan være at dette var betinget i deres interesse for Østfold avfallssortering.

6.2 Visuell og retorisk grønnvasking

I begge prosjektene har utbyggerne, eller prosjekteierne, rammet inn planene sine som miljø- og klimavennlig industri og logistikk. De argumenterer for at prosjektene er en del av løsningen i 'det grønne skiftet'. Utbyggersiden av Viken Park i Fredrikstad forteller at de satser på 'grønn industri', som avfallsgjenvinning og elbilproduksjon, samt at bedriften vil kunne sikre en langt bedre gjenbruk av materialer. I tilfelle til Oslofjord Logistikk, er heller påskuddet til utfyllingen, nettopp at godstrafikk skal gå over fra bil til bane. Dette reflekteres i nettsidene til selskapene. Viken parks nettside prydes med ord om miljø og sirkularitet, samt den grafiske paletten til FNs bærekraftsmål. Vi ser grønne trær og en frodig skog i bakgrunnen på Oslofjord Logistikk sin oversikt over «mål og visjoner». Nettsidene bader i grønt, både visuelt og retorisk.

Informantene som representerer kommunens interesser, gjentar de samme argumentene. Både informant F11 og informant F12 forteller at det første som skal inn når området er ferdig bygget, er Østfold avfallssortering, som for informant F11 er klimavennlig industri.

Informantene på kommunesiden i Horten fremmer også argumenter om hvor viktig det er å flytte gods fra vei over på bane. Informant H19, som er lokalpolitiker, forteller at selv om de har vært negative til prosjektet før, så anerkjenner de viktigheten til å øke både de samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinstene nå som de har passert «point of no return». Dette er noe som utbyggersiden også har omfavnet ved å for eksempel ha planer om å installere solcellepanel på alle tak.

Utbygger- og kommunesiden er positive til prosjektene, allikevel har vi også intervjuet en del informanter som stiller seg kritisk, av ulike grunner. Flere av informantene refererer til området ved å bruke ord om natur og naturkvaliteter. I caset Oslofjord Logistikk forteller informant H16 at det er et rikt fugleliv i området som blir påvirket av utbyggingen. I Gjengangeren skrives det at et habitat med rikt plante- og dyreliv, med flere rødlistede arter, er nå underlagt steinfyllingen, og bestanden av bekkørret er nærmest forsvunnet; «et faktum som må tilskrives steinfyllingen» (Trosby & Andersen, 2024). En annen informant snakker også om tap av matjord, og hvordan en grunneier som mistet den beste jorden sin for steinfyllingen, var helt fortvilet over dette (H15).

I caset om Viken Park beskriver informant F12 området som et flott turområde med store kantarellskoger og gamle furutrær. Informant F11 forteller derimot at Toftebergskogen ikke

er et fint eller populært turområde, og vurderer den regionale næringsparken som viktigere enn de negative konsekvensene fra nedbyggingen av området.

Det er stor forskjell på hvordan de ulike informantene snakker om områdene, med argumenter om bærekraft og grønn industri mer tilstede hos utbygger og kommunen. Dunlap et al. (2024) beskriver hvordan argumenter og narrativ om bærekraft og grønn industri brukes for å legitimisere driften og nedbyggingen av natur; derfor navnet «grønn ekstraktivisme» og «grønn kapitalisme». Paradokset blir dermed at forsøk på å redde klima ved å lene seg på det kapitalistiske systemet aldri vil kunne virke: «All conversations about lower-carbon technologies and greening are pointless until capitalist growth imperatives are stopped» (Dunlap et al., 2024).

De fire kjennetegnene som brukes av Dunlap et al. (2024) kan også for det meste finnes i begge casene. Begge prosjekter knytter seg sterkt til klimakrisen, og presenterer seg selv som en del av mulige løsninger. Det blir brukt narrativ om sirkulærhet, miljøvennlig industri og karbonnøytralitet som kan legitimere utvinningen av ressurser. I Oslofjord Logistikk handler det å ta imot masser, som utbygger tjener godt av. Informant H17, som jobber i kommunen, forteller at *gjenbruk* av masser er en samfunnsoppgave. Allikevel kan det argumenteres at dersom det ikke blir en godsterminal, vil området kun bli et massedeponi som ligger på matjord og avhogget skog.

6.3 Plassering og mangel på utredning

Ingen av områdene vi har undersøkt er bygget ut til sitt planlagte formål ennå. Områdene for Oslofjord logistikk og Viken Park var begge inne som næringsområder i kommunens planer før reguleringsarbeidet for de spesifikke prosjektene ble igangsatt. I tilfellet med Oslofjord logistikk, var det utbyggeren som sendte inn et forslag til å gjøre området om til en godsterminal for jernbane. Dette fikk de gjennom i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Utbyggerne i Viken Park fant området, fordi Østfold fylkeskommune hadde pekt det ut, blant annet fordi det var et område der som var regulert til næring. Tomten til Viken Park har i etterkant est ut i nye reguleringsrunder. Tomten for godsterminal ble pekt ut fordi den lå midt mellom en jernbanestrekning og en motorvei, slik at transportmulighetene tilsynelatende lå til rette. Samtidig har de slitt med effektive tilkoplinger til både jernbanen og motorveien, noe som kan svekke den potensielle godsterminalens konkurransekraft ettersom tid er en viktig komponent. I Viken Park skal det være grønn industri, der gjenvinning, sammensetting av

elbiler og batterifabrikker er blitt nevnt som mulige industrier, selv om ingen konkrete avtaler er på plass. Før noen bedrifter kan bygge og etablere seg på området, må likevel en gigantisk mengde masser fjernes, en prosess som er regnes å vare i 25 til 30 år. Før massene fjernes, er det også mye skog som må kuttes. Området på Tofteberg har dermed mange potensielle råvareressurser, som det er mulig å profitte på frem til byggingen på området kan starte. Det samme gjelder for Oslofjord logistikk, bare motsatt: De har fungert som et massedeponi. Dersom det blir bygget noe på toppen av massene, vil det være en utfylling av ravedalen. Uavhengig av hva som skjer videre på området, har utbyggerne likevel tjent penger på å klargjøre tomten. Som en av utbyggerne skrev i en e-post til kommunen i 2012, kunne de legge på et jorddekke på toppen av massene slik at området kunne tilbakeføres til LNF-område dersom reguleringen ikke gikk gjennom. Utbyggerne sier de behøver bedre statlige rammevilkår dersom det skal bli gods på bane, og i tillegg trenger statsfinansierte penger til å kople seg på E18, og hva som faktisk vil bli av dette massedeponiet er fremdeles uvisst. Politikerne og kommunen har her prøvd å sikre seg så godt som mulig at området faktisk ble en godsterminal for jernbane i reguleringsprosessen, men ikke tatt hensyn til at reguleringer alene ikke betyr at prosjektene blir ferdigstilt.

Profitt er førsteprioriteten til utbyggerne i begge tilfeller. Utbyggerne i Oslofjord logistikk var tydelige på at det er opp til markedet å bestemme om det blir en godsterminal for jernbane eller ikke. Plandokumentene fra kommunens arkiver viser at utbyggerne har jobbet for å få på plass en ny veg inn til området som går inn fra E18, samtidig som de forteller at de har et jernbanespor som kan koples på den nye Vestfoldbanen fra nordlig retning. Formålet med gods på bane var å kunne frakte gods mer kostnadseffektivt enn ved bruk av trailere, noe som ville vært et fortrinn i et globalt produksjonsnettverk der tid er et sentralt konkurransefortrinn. For utbyggerne til Viken Park er det potensielt gigantiske og flate næringsområdet en god investering i forhold til å etablere industrielle leieboere, som ofte verdsetter flate tomter til byggene sine. I tillegg er det mange naturressurser på området som utbygger og grunneiere kan profitte på i arbeidet med klargjøringen av tomten, som skog og steinmasser.

I tilfellet med Viken Park har lovverket i praksis blitt manipulert til fordel for utbygger og kommunepolitikernes interesser. Forvaltningsarbeidet med utbyggingsprosjektet kritiseres for manglende utredninger, særlig med tanke på konsekvensutredninger for naturmangfold og manglende vurderinger av andre alternativer. Sistnevnte er oppe til klagebehandling hos Kommunal- og distriktsdepartementet. Blant annet viste det seg at utredningen av det

biologiske mangfoldet i Toftebergskogen ble gjort av konen til en som jobber for utbyggeren. Flere av lokalpolitikerne vi intervjuet fortalte at saksprosessen var vanskelig å forstå, da de ikke fikk noen føringer fra administrasjonen eller et godt nok kunnskapsgrunnlag til å gjøre vurderinger på. En informant fortalte også at hen ikke visste om muligheten til å sende saker tilbake dersom de ikke var godt nok utredet. Basert på disse uttalelsene, fremstår det som at både administrasjonen og politikerne har sviktet sine respektive ansvarsområder. Samtidig var det et entusiastisk Bystyre som enstemmig vedtok prosjektet, der politikere fra begge sider av det politiske spekteret gikk frem på talerstolen for å framsnakke prosjektet og be om at saken skulle behandles så raskt som mulig.

Begge prosjektene viser hvordan globale produksjonsnettverk skriver seg inn i det norske landskapet. På Kopstad forteller innbyggere hvordan haugen bare vokser, mens i prosjektet Viken Park skal hele prosjektet gjemmes bort ved hjelp av skjermvoller. Innbyggerne er bekymret for støy, både visuelt og lydmessig, noe som kommer i konflikt med ønsket om å bo nære naturen i rolige omgivelser. Det viser hvordan innbyggerne ønsker at nabolagene deres skal bevare sin landlige sjel, i tillegg til at flere er bekymret for det biologiske mangfoldet. Oppå dette kommer en følelse av å ikke bli hørt eller tatt hensyn til i de politiske prosessene. Samtidig får utbygger mulighet til å bygge ned og på store områder i en kommune som håper at dette vil gi dem økonomisk vekst i form av arbeidsplasser og inntekter til sine lovpålagte oppgaver.

Den romlige plasseringen av prosjektene ute i periferene i både kommunen og i forhold til de større urbane senterne, har sine fordeler med tanke på hvor mange det er å ta hensyn til. Basert på intervjuene med naboene, blir det tydelig at de føler seg tilsidesatt i prosjektet. Utsagn som at færre protesterer når det er færre naboer som blir påvirket, og sammenligningen med støyete prosjekter i byen, tyder på at informantene ser på seg selv som plassert i en stedlig periferi. Både ravinedalen på Kopstad og Toftebergskogen har blitt omtalt som steder som allerede er “ødelagt” av menneskelig aktivitet, eller er karakterisert som et ingenmannsland, som har liten verdi i seg selv. Samtidig mente en informant fra caset i Horten at det var dumt at byggherrer fra Oslo kom og dumpet massene sine der ute. Vi kan dermed skimte en romlig konflikt mellom det urbane og dets hinterland. Caseområdene blir sett på som rurale områder som har tilgjengelige arealer og ressurser som kan utvinnes til fordel for byene, utbyggerne og kommunen som ønsker vekst, likt som Björling og Rönnblom (2023) beskriver konsekvensene av denne todelingen av steder. Samtidig viser

undersøkelsene våre at det er mange politiske konflikter i det rurbane hulrommet ('rurban void').

7. Konklusjon

Vi står i en mulig demokratisk krise når det kommer til naturforvaltning. Naturinngrep skjer på et så lokalt nivå, at vi ikke klarer å se helheten. Samtidig viser undersøkelsen vår at selv om lokale har forsøkt å yte motstand og påvirke beslutningen, er det ikke sikkert at de blir hørt. Naturtap skjer i prosesser hvor det er sterke økonomiske interesser til stede, og avgjørelser om natur, landskap og økosystem blir besluttet langt fra de som blir rammet.

Vi har med denne undersøkelsen ønsket å bidra til forskningen på naturtap ved å se på beslutningsprosesser på lokalt nivå. For å undersøke dette valgte vi oss to caser i Norge; Viken Park i Fredrikstad og Oslofjord Logistikk i Horten. Vi har i undersøkelsen sett på hva som kjennetegner beslutningsprosessen rundt etablering av Oslofjord Logistikk og Viken Park. Prosjektene har utviklet seg forskjellig, og befinner seg i ulike faser, men felles for dem er at de, paradoksalt nok, skjer i klimaets navn selv om de vil gå, eller allerede har gått utover sårbar natur. Områdene, i begge prosjekter, har tidligere vært inne i reguleringsplanene og tiltenkt andre prosjekter, og kan derfor bli ansett som reserveområder. De blir av utbyggere ikke sett på som verdifull natur, og er også lite tilgjengelig for befolkningen.

Det kan være vanskelig å svare på hva som er verdifull natur. Faglige utredninger kan gi noen svar, men folk har forskjellige ideer, sannheter og forventninger til hva natur skal være og gi. Spørsmålet er derfor ikke bare faglig, men også verdimessig og politisk. I slike saker blir det avgjørende hvem som får definere, og hvilke kriterier som legges til grunn.

Områdene vi har undersøkt kan sies å analytisk ligge i et urbant hulrom, men blir presentert som både landlig idyll og ressurslager. Gjennom arbeidet med denne rapporten har vi funnet flere politiske konflikter som kjennetegner beslutningsprosessene knyttet til de to prosjektene. Vi håper dette kan bidra til videre forskning på de politiske og økonomiske prosessene i rurbane områder, og hvordan disse påvirker utviklingen og den romlige fordelingen av ressurser.

8 Referanseliste

- Andreassen, I. (2011) Vedr. nabovarsel for Kopstad Godsterminal. [Brev]
- Asdal, K. & Reinertsen, H. (2022). *Doing Document Analysis*. SAGE Publications Ltd.
ISBN: 978-1-5297-5980-8
- Aune, M. (2007, 14. desember). E18 åpnet. *NRK*.
<https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/e18-apnet-1.4291935>
- Benjaminsen, T. A., Svarstad, H. (2021). *Political Ecology: A critical engagement with global environmental issues*. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-56036-2>
- Björling, N. & Rönnblom, M. (2023). Politics of the rurban void. *Space and Polity* 28(1), 20-39. <https://doi.org/10.1080/13562576.2023.2248036>
- Broms, J. (2019, 30. september). Utbygging av jernbane i Drammen kan bety raskere etablering av godsterimalen på Kopstad. *Gjengangeren*.
<https://www.gjengangeren.no/utbygging-av-jernbane-i-drammen-kan-bety-raskere-etablering-av-godsterminalen-pa-kopstad/s/5-60-458461>
- Broms, J. (2013, 5. juli). Hit skal det kjøres 400 billass stein i døgnet. *Gjengangeren*.
<https://www.gjengangeren.no/nyheter/nyheter/hit-skal-det-kjores-400-billass-stein-i-dognet/s/2-2.426-1.7966443>
- Brown, W. (2009). *Power After Foucault*. Oxford Academic. <https://doi-org.ezproxy.universitetetioslo.no/10.1093/oxfordhb/9780199548439.003.0003>
- Díaz, S., Settele, J., Brondízio, E. S., Ngo, H. T., Agard, J., Arneth, A., Balvanera, P., Brauman, K. A., Butchart, S. H. M., Chan, K. M. A., Garibaldi, L. A., Ichii, K., Liu, J., Subramanian, S. M., Midgley, G. F., Miloslavich, P., Molnár, Z., Obura, D., Pfaff, A. & Zayas, C. N. (2019). Pervasive human-driven decline of life on Earth points to the need for transformative change. *Science*, 366(6471), eaax3100.
<https://doi.org/10.1126/science.aax3100>
- Dicken, P. (2015). *Global Shift: Mapping the changing contours of the world economy* (7. utgave). SAGE.
- Duncan, P., Hunter-Green, Z., Laville, S. & Ahmedzade, T. (2025, 1. oktober). Revealed: Europe losing 600 football pitches of nature and crop land a day. *The Guardian*.
<https://www.theguardian.com/environment/2025/oct/01/revealed-europe-losing-600-football-pitches-of-nature-and-crop-land-a-day>

- Dunlap A., Verweijen J., Tornel C. (2024). The political ecologies of “green” extractivism(s): An introduction. *Journal of Political Ecology*. Vol. 31. 436-463.
- Fortidsminneforeningen. (u.å). *Viken Park*.
<https://fortidsminneforeningen.no/verneaktivisme/rodlista/viken-park/>
- Fredrikstad kommune. (2021). Opptak - Bystyret, dag 1 17/6-21, sak PS 78/21. Kommune-TV. <https://kommunetv.fredrikstad.kommune.no/archive/401>
- Fredrikstad kommune. (2024, 18. desember). *Viken Park*. Sist oppdatert 29.01.26.
<https://www.fredrikstad.kommune.no/tjenester/prosjekter/viken-park/>
- Fredrikstad kommune. (2023^a). Kommuneplan for Fredrikstad Arealdelen 2023-2035 – Konsekvensutredning.
<https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=https://einnsyn.fredrikstad.kommune.no/d6fb4506-b953-4f0b-b439-9006b87f65f8>
- Fredrikstad kommune. (2023^b). Kommuneplanens arealdel 2023-2035 – Planbeskrivelse med bestemmelser og retningslinjer.
<https://www.fredrikstad.kommune.no/media/4ovpjhyn/planbeskrivelse-med-bestemmelser-og-retningslinjer.pdf?epieditmode=False>
- Fredrikstad kommune. (u.å.). Sammendrag av innspill til høringsforslag – med kommentarer – Kommuneplanens arealdel 2023-2035.
<https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=https://einnsyn.fredrikstad.kommune.no/a87a74b1-8702-4b3a-97d4-e34f900d8863>
- Fjeldstad, H & Larsen, B.H. (2011). Kopstad godsterminal i Horten, konsekvensutredning tema Naturmiljø. Miljøfaglig Utredning rapport 2011-43, ISBN 978-82-8138-504-7.
- Fylkesmannen i Vestfold. (2010, 15. februar). «Kommuneplanens arealdel 2011-2022, uttalelse til planprogram ved offentlig ettersyn» [brev]. Referanse 2010/5. Arkivnummer 421.3. https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-126525_1_ST!d-2010006763!cuOsLB?pid=24
- Fylkesmannen i Vestfold. (2011, 16. september) «Uttalelse til Reguleringsvarsel for Kopstad godsterminali Horten/Re kommune og innspill til forslag til planprogram – reguleringsplan» [brev]. Referanse 2011/4608. Arkivnummer 421.4
- Fylkesmannen i Vestfold. (2014, 7. januar). «Rapport etter tilsyn ved Norsk Gjenvinning Entreprenør AS sitt anlegg på Kopstad i Horten kommune den 17.12.2013» [brev]. Referanse 2011/4608. Arkivnummer 421.4.
<https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v->

- [448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-439764_1_A!d-2014001373!vTxIBS?pid=24](https://www.gjengangeren.no/nyheter/nyheter/vil-bygge-godsterminal/s/2-2.426-1.5530786)
- Grimsrud, A., S. (2010, 13. august). *Vil bygge godsterminal*. Gjengangeren.
<https://www.gjengangeren.no/nyheter/nyheter/vil-bygge-godsterminal/s/2-2.426-1.5530786>
- Halvorsen, K. W. (2022). *Kopstad godsterminal: Samfunnsøkonomisk analyse* (dokumentkode: 10218988-01-TVF-RAP-001). Multiconsult på oppdrag for Oslofjord logistikk.
https://www.oslofjordlogistikk.no/_files/ugd/2765b3_31885d64c09d488692d2500ea36f837e.pdf
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., & Saglie, I.-L. (Red.). (2015). *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer*. Universitetsforlag.
- Hanssen, G. S. (2013). Medvirkning – med virkning? *Plan*, 45(3), 18–23.
<https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2013-03-05>
- Holtung, H. T. & Rønning, H. (2024, 12. april). Håpar å opne ny godsterminal neste år: - Vi trur det er smart. *NRK*. <https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/hapar-a-opne-ny-godsterminal-neste-ar--vi-trur-det-er-smart-1.16814716>
- Holøien, M. (2020^a, 4. oktober). Første skritt tatt for 1.000 mål næringsområde på Tofteberg. *Fredrikstad Blad*. <https://www.f-b.no/forste-skritt-tatt-for-1-000-mal-naringsomrade-pa-tofteberg/s/5-59-2001951>
- Holøien, M. (2020^b). Nå skal det jaktes på kulturminner i Fredrikstads neste næringsområde. *Fredrikstad Blad*: <https://www.f-b.no/na-skal-det-jaktes-pa-kulturminner-i-fredrikstads-neste-naringsomrade/s/5-59-2032846>
- Horn, A. M. (2011) Angående godsterminal på Kopstad i Horten og Re kommune. [Brev] Horten kommune. (2009^a, 10. november). «Rullering av kommuneplanens arealdel 2011-2022: Forslag til planprogram» [offentlig dokument]. Arkivsak 09/5534. Journalpost 09/40307. https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-110002_1_ST!d-2009040094!ECTCZN?pid=24
- Horten kommune. (2009^b, 30. november). «Rullering av kommuneplanens arealdel» [møtereferat]. Saksnummer 070/09. Journalpost 09/40094.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-109700_2_ST!d-2009040094!5MhL9A?pid=24

- Horten kommune. (2011^a, 1. april). «Kommuneplanens arealdel 2011-2023 Offentlig ettersyn fra 30.mars til 15. Mai» [offentlig dokument]. Arkivsak 09/5285. Journalpost 11/13846.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-202752_1_ST!d-2011013846!mLER2V?pid=24
- Horten kommune, 2011^b, 30. desember). «Godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland – søknad om dispensasjon – Melding om vedtak» [brev]. Referanse 11/53867.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-259361_2_A!d-2011053867!va5PKB?pid=24
- Horten kommune. (2012, 10. desember). Reguleringsplan nr 370 – godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland – 2.gangsbehandling [møtereferat fra kommunestyremøte]. Saksnummer 241/12. Referanse 12/51208.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-331707_5_A!d-2013002561!QzUwPF?pid=24
- Horten kommune. (2023, 14. november). «Kopstad godsterminal 96/16, 98/10,11 – endring av reguleringsplan – annen gangs behandling – saksfremstilling» [møtereferat kommunestyremøte]. Saksnummer 167/23. Referanse 23/25384.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-1394315_3_A!d-2021148180!9SXXtR?pid=24
- Horten kommune. (2013, 30. april). «Hellandveien 232, 96/3, Kopstad Godsterminal - søknad om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene Kopstad godsterminal» [referat].
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-375717_2_A!d-2013019205!3WpYeP?pid=24
- Horten kommune. (2025^a, 14. januar). «95/5, 96/8,16, 98/10,11, Kopstad godsterminal - sammenslåing - godkjente dokumenter» [offentlig dokument].
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-ab97bcf8_a0c4_4689_b236_9b89dcb06f7a-2149_1_A!d-1100000955!kHc4Au?pid=24
- Horten kommune. (2025^b, 19. juni). «Kopstad godsterminal 96/16, 98/10,11 - endring av reguleringsplan - revidert matjordplan - plan for gjenbruk av jordressurs» [brev].

- https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-ab97bcf8_a0c4_4689_b236_9b89dcb06f7a-67930_1_A!d-1100027631!GqXSMh?pid=24
- Horten kommune. (2025^c, 19. juni). «Kopstad godsterminal 96/16, 98/10,11 - endring av reguleringsplan - revidert matjordplan – rekkefølgebestemmelser» [brev].
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-ab97bcf8_a0c4_4689_b236_9b89dcb06f7a-67952_1_A!d-1100027640!GBtDsg?pid=24
- In Situ. (2013, 16. april). «Søknad om tillatelse i ett trinn» [byggesøknad]. Direktoratet for byggkvalitet. ByggSøkID: 23466084.
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-375598_1_A!d-2013019147!vOwsnm?pid=24
- In Situ. (2018, 21. mars). “Sluttrapport for utredning av permanent vei til Kopstad godsterminal” [offentlig dokument].
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-839854_1_A!d-2018014627!YidBkX?pid=24
- In Situ. (2024, 17. desember). «Gnr 95/1, 95/2, 96/3, 98/1 Horten kommune. Søknad om endring av terrengoppfylling ift. gitt rammetillatelse.» [søknadsbrev].
https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-1576886_1_A!d-2021231803!rJXUKj?pid=24
- Jacobsen, J. (2021, februar 20). Halden-milliardæren som løser Fredrikstads største floke. *Fredriksstad Blad*. <https://www.f-b.no/5-59-2174893>
- Jenkins, K. (2018). Setting energy justice apart from the crowd: lessons from environmental and climate justice. *Energy Research and Social Science* 39, 117-121.
<https://doi.org/10.1016/j.erss.2017.11.015>
- Jenkins, K., McCauley, D., Heffron, R., Stephan, H., Rehner, R. (2016) Energy Justice: A Conceptual Review, *Energy Research & Social Science*, 11, 174-182
- Katsikis, N. (2025). Beyond the operational landscape. I A. Athique, D. Goodwin & E. Wall, *Collective Landscape Futures* (s. 186-200). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781003518341-15>

- Klavestad, L. O. (2024). Viken Park – en landskapstragedie av dimensjoner. *Fredrikstad Blad*. <https://www.f-b.no/viken-park-en-landskapstragedie-av-dimensjoner/o/5-59-3232448>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2024, 2. april). *Medvirkning*. Regjeringen.no. https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/fagtema/medvirkning/id2961720/
- Kristiansen, P. (2011) Kopstad Godsterminal - Merknader til mottatt nabovarsel vedr. søknad om dispensasjon etter PBL § 19. [Brev]
- Larsen, G. (2026, 20. mai). Nå er det slutt på tålmodigheten! Krystallklar beskjed fra Horten til Stortinget: - Få pengene på plass. *Gjengangeren*. <https://www.gjengangeren.no/na-er-det-slutt-pa-talmodigheten-krystallklar-beskjed-fra-horten-til-stortinget-fa-pengene-pa-plass/s/5-60-1272741>
- Leff, E. (2021) Political Ecology – Deconstructing Capital and Territorializing Life. *Palgrave Macmillan*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-63325-7>
- Leirvik, H. (2011, 17. oktober). Kopstad Godsterminal – Merknader til søknad om dispensasjon [brev]. Horten kommune. Referanse: 11/1662-69. https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-243326_1_A!d-2011042683!DXVoCq?pid=24
- Løvereide, T., Vigdisdatter, G. (2024) *Vi bygger tettere by, mens næringsparken kan meske seg med urørt natur*. Fredrikstad Blad: <https://www.f-b.no/vi-bygger-tettere-by-mens-naringsparken-kan-meske-seg-med-urort-natur/o/5-59-3216201>
- Lågbu, Ø. (2020, 17. juni). Fredrikstad skal snart få ett av Norges største næringsområder – Carl Haakon fra Halden vil gjøre Tofteberg byggeklart i 2022. *Fredrikstad Blad*. <https://www.f-b.no/fredrikstad-skal-snart-fa-ett-av-norges-storste-naringsomrader-carl-haakon-fra-halden-vil-gjore-tofteberg-byggeklart-i-2022/s/5-59-1880135>
- Lågbu, Ø. (2026, mai 25). *Nå er han lovt Viken Park-svar i juni – men to bedrifter kan ryke*. Fredrikstad Blad. <https://www.f-b.no/5-59-3913112>
- Marskar, E. M., Jordbakke, A., Gunnufsen, C. P., Øen, O. H., Olsvik, I., Vegem, T. S., Egede-Nissen, B. S., Worsley, T. B., Frostis, A., Pedersen-Rise, K., Johansen, K. & Hagtveit, H. (2020). *Konseptvalgutredning Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet*. (rapport nr. 296). Statens Vegvesen, Kystverket & Jernbanedirektoratet. <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/avslutta->

- [kvu/godsterminaleroslofjord-kvu/vedlegg/kvu-dokumenter/kvu-rapport-godsterminalstruktur-i-oslofjordområdet.pdf?v=499085](https://kvu.godsterminaleroslofjord-kvu/vedlegg/kvu-dokumenter/kvu-rapport-godsterminalstruktur-i-oslofjordområdet.pdf?v=499085)
- Martín-López, B., Felipe-Lucia, M. R., Bennett, E. M., Norström, A., Peterson, G., Plieninger, T., Hicks, C. C., Turkelboom, F., García-Llorente, M., Jacobs, S., Lavorel, S. & Locatelli, B. (2019). A novel telecoupling framework to assess social relations across spatial scales for ecosystem services research. *Journal of Environmental Management*, 241, 251–263. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2019.04.029>
- Multiconsult. (2020). Viken Park - Områdereguleringsplan med konsekvensutredning. Planinitiativ (Rapport nr. 10217164-01-PLAN-NOT-01<9. <https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=https://einnsyn.fredrikstad.kommune.no/cca863f2-0731-436c-9467-1dcd4cee1b0b>
- Multiconsult. (2023). Viken Park – Områdereguleringsplan med konsekvensutredning (plan-ID 3004 1199). Dokumentkode: 10217164-RIA-RAP-001.
- NAV. (2026). Høy ledighet i Østfold: Mange står lenge uten jobb. <https://www.nav.no/no/lokalt/ost-viken/pressemeldinger/hoy-ledighet-i-ostfold-mange-star-lenge-uten-jobb>
- Norsk Gjenvinning Entreprenører AS. (2012, 20. august). Kopstad [e-post-utveksling]. Horten kommune. DokumentID: 2012/41177. https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-317070_1_A!d-2012041177!Rx0Us6?pid=24
- Norsk institutt for naturforskning. (u.å.). *Viser nedbygging av naturen ved hjelp av fugleperspektiv og kunstig intelligens*. Hentet 18. august 2026, fra <https://www.nina.no/aktuelt/alle-artikler-og-nyheter/viser-nedbygging-av-naturen-ved-hjelp-av-fugleperspektiv-og-kunstig-intelligens>
- Nustad, K. G., & Swanson, H. (2022). Political ecology and the Foucault effect: A need to diversify disciplinary approaches to ecological management? *Environment and Planning E: Nature and Space* 5(2), 924-946. <https://doi.org.ezproxy.universitetetioslo.no/10.1177/25148486211015044>
- Osborne, T., Brock, S., Chazdon, R., Chomba, S., Garen, E., Gutierrez, V., Lave, R., Levefre, M. & Sundberg, J. (2021) The political ecology playbook for ecosystem restoration: Principles for effective, equitable, and transformative landscapes. *Global Environmental Change* 70, 102320. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102320>

Oslofjord logistikk. (uten dato). Mål & visjoner.

<https://www.oslofjordlogistikk.no/v%C3%A5r-visjon>

Oslofjord logistikk. (2024, 29. april). «Søknad om fastsettelse av gebyr for endret reguleringsplan for Kopstad godsterminal» [brev til Horten kommune].

https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-1503135_1_A!d-2021197960!LDQjxh?pid=24

Paulson, S., Gezon, L. L., Watts, M. (2003) Locating the Political in Political Ecology: An Introduction. *Human Organization* 62(3), 205-217. <https://www.jstor.org/stable/44127401>

Prøitz, T. (2024, 23. april). Planen for Viken Park legger opp til å ta vare på så mange naturverdier som mulig selv om det skal bli et næringsområde. *Fredrikstad Blad*.

<https://www.f-b.no/planen-for-viken-park-legger-opp-til-a-ta-vare-pa-sa-mange-naturverdier-som-mulig-selv-om-det-skal-bli-et-naringsomrade/o/5-59-3265593>

Rambøll. (2011, 18. august). «Kopstad godsterminal – søknad om dispensasjon fra kommunedelplan §2.1.1 Generelt plankarv» [brev til Horten kommune og Re kommune].

https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-232218_2_A!d-2011034710!kOc0oi?pid=24

Skilbrei, M. L. (2019). Å planlegge et forskningsprosjekt. I M. L. Skilbrei (red.), *Kvalitative metoder: Planlegging, gjennomføring og etisk refleksjon* (1. utgave, s. 137–170). Fagbokforlaget.

Sotarauta, M. & Grillitsch, M. (2023). Path tracing in the study of agency and structures: Methodological considerations. *Progress in Human Geography* 47(1), 85-112.

<https://doi.org/10.1177/03091325221145590>

Statistisk sentralbyrå. (u.å.^a) Kommunefakta: Fredrikstad (Østfold). SSB.

<https://www.ssb.no/kommunefakta/fredrikstad>

Statistisk sentralbyrå. (u.å.^b) Kommunefakta: Horten (Vestfold). SSB.

<https://www.ssb.no/kommunefakta/horten>

Støstad, M. N., Mon, Z. T. & Solvang, R. (2024, januar 5). *NRK avslører: Slik blir norsk natur ødelagt*. NRK. https://www.nrk.no/dokumentar/xl/nrk-avslorer_-44.000-inngrep-i-norsk-natur-pa-fem-ar-1.16573560

Sæther, B. (2024). Construction minerals as part of an urban circular economy? A multi-scalar study of the city of Oslo and its hinterland. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 17(3), 483-494. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsae030>

- Taylor, L. E. & Hurley, P. T. (2016). *A Comparative Political Ecology of Exurbia: Planning, Environmental Management, and Landscape Change*. Springer. ISBN 978-3-319-29462-9.
- Tippett, A. W., Hellevik, C. C., Velle, L. G., & Aspen, D. M. (2025). A new conceptual model for ecological data communication in the context of spatial planning and policy. *Environmental Science & Policy* 173, 104240. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2025.104240>
- Tjora, A. H. (2012) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (2. utg., s. 246 s.). Gyldendal akademisk.
- Tjora, A. (2018). *Qualitative Research as Stepwise-Deductive Induction*. Routledge
- Tolfsen, C. B., & Hansen, E. T. (2024, 15. juni). Mener egen naturutredning burde vært grundigere: – Ikke bra nok. NRK. <https://www.nrk.no/ostfold/konsulentfirma-ender-rutiner-etter-nrk-saker-om-bygging-i-naturomrader-1.17151452>
- Tolfsen, C. B., Hermansen, S. M., Ognedal A. & Pedersen L. H. (2026, 5. juni). Her kan det nye anlegget for søppel hamne. NRK. <https://www.nrk.no/ostfold/vurderer-ny-tomt-pa-ora-for-ostfold-avfallssortering-1.17909594>
- Trosby, R., & Andersen, R. (2024, juni 5). *Godsterminalen på Kopstad—Mislykket prosjekt og ødelagt natur*. Gjengangeren. <https://www.gjengangeren.no/5-60-1036700>
- Venter, Z. S., Barton, D. N., Chakraborty, T., Simensen, T., & Singh, G. (2022). Global 10 m Land Use Land Cover Datasets: A Comparison of Dynamic World, World Cover and Esri Land Cover. *Remote Sensing*, 14(16), 4101. <https://doi.org/10.3390/rs14164101>
- Venter, Z. S., Czucz, B., Kumano-Ensby, A. L., Salzenstein, L., Simensen, T., Solvang, R. & Støstad, M. N. (2026). Europe's land take and the loss of nature and cropland to artificial surfaces. *Nature Communications*, 17(1), 5122. <https://doi.org/10.1038/s41467-026-71931-w>
- Vestfold fylkeskommune. (2026, 11. september). *Grønn Jyllandskorridor*. <https://www.vestfoldfylke.no/no/meny/tjenester/samferdsel/gronn-jyllandskorridor/>
- Vestfold fylkeskommune. (2011, 26. mai). «Godsterminal for jernbane på Kopstad – referat fra møte 18.05.11» [møtereferat]. Fylkesadministrasjonen, regionalavdelingen. Referanse 2010/00602-19. https://www.horten.kommune.no/api/presentation/v2/nye-innsyn/filer/v-448f69ff_9f07_4e94_b00b_6896c7de31f2-217715_1_A!d-2011024578!LuN55S?pid=24
- Vestrem AS. (2022). Beskrivelse av løsningsforslag – Løsningsutvikling for næringsområde. [Rapport, områdereguleringsplan]. Oppdrag: Viken Park AS. Hentet fra:

<https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=https://einnsyn.fredrikstad.kommune.no/b93c0b18-8787-4534-aaf0-f35b5b8d3cf0>

Viken Park. (2026). *Spørsmål og svar om Viken Park*. https://vikenpark.no/wp-content/uploads/2026/02/VikenPark_QA_0402_2026-.pdf

Viken Park. (u.å.^a). *Bærekraftsstrategi*. Hentet fra: <https://vikenpark.no/derfor-er-viken-park-sa-viktig-for-folk-i-ostfold/prosjekt/baerekraftstrategi/>

Viken Park. (u.å.^b). *Hjem*. Hentet fra: <https://vikenpark.no/>

Østfold Fylkeskommune. (2018). Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050 – Vedtatt av fylkestinget 21. juni 2018. Hentet fra: <https://ofk.no/tjenester/planlegging/samfunnsplanlegging/gjeldende-regionale-planer/#faqsporsmal-12972>

9 Vedlegg

9.1 Intervjuguide utbygger

Informasjon før intervjuet. Først litt om prosjektet: Vi er en del av et forskningsprosjekt som handler om bruk av arealer utenfor de store bysentrene til næringsaktivitet, som for eksempel logistikk eller andre arealkrevende virksomheter. Vi samler inn data fra både utbyggerne, kommunen og innbyggere gjennom intervjuer, avisartikler og offentlige sakslister/dokument. Prosjektet skal være ferdig til 1. september og skal bli til en rapport, som senere skal brukes i arbeidet med en artikkel om temaet.

Så litt om rettigheter: Du svarer bare på de spørsmålene du føler du kan og ønsker å svare på. Vi behandler dine opplysninger og tar lydopptak basert på ditt samtykke, og du kan når som helst trekke deg uten at det får negative følger for deg. Du vil ikke bli navngitt i rapporten og opplysningene dine vil bli anonymisert. Har du noen spørsmål til prosjektet eller din deltakelse før vi starter?

Innledende spørsmål

1. Vil du fortelle litt om deg selv? Hvor du er fra, hva du jobber med, tidligere yrkeserfaringer/bransjer og nåværende yrkestittel?
2. Vil du fortelle litt om din rolle i prosjektet?

Areal/Lokasjon

3. Hva var det med dette området som gjorde at dere ønsket å utvikle et logistiksenter/næringsareal her?
4. Hvordan fant dere tomten?
5. Hvem eier arealet?
6. Hva er/var der fra før?
7. Hvordan vurderer du de økonomiske mulighetene i prosjektet? Kan du antyde noe om hvilke beløp som er eller skal investeres i prosjektet? Hvilken tidshorisont har du på investeringene?
8. Hvordan selges dette prosjektet inn til andre fremtidige partnere?

Planprosess

9. Hvordan gikk dere fram da dere bestemte dere for å realisere denne ideen?
 - a. Hvem kontaktet dere?
 - b. Når ble kommunen involvert?

10. Hvordan opplevde du prosessen med kommunen?
11. Hva forventer dere av kommunen i planprosessen? Evt. infrastruktur ift de som er interessert i jernbane
12. Hvorfor ønsker dere å være tilknyttet jernbanen?
13. Hvor stor del av transporten tenker dere vil foregå på jernbanen?
14. Hva er de største fordelene med godstransport på jernbane? Hva er de største utfordringene?

9.2 Intervjuguide kommunen

Informasjon før intervjuet. Først litt om prosjektet: Vi er en del av et forskningsprosjekt som handler om bruk av arealer utenfor de store bysentrene til næringsaktivitet, som for eksempel logistikk eller andre arealkrevende virksomheter. Vi samler inn data fra både utbyggerne, kommunen og innbyggere gjennom intervjuer, avisartikler og offentlige sakslister/dokument. Prosjektet skal være ferdig til 1. september og skal bli til en rapport, som senere skal brukes i arbeidet med en artikkel om temaet.

Så litt om rettigheter: Du svarer bare på de spørsmålene du føler du kan og ønsker å svare på. Vi behandler dine opplysninger og tar lydopptak basert på ditt samtykke, og du kan når som helst trekke deg uten at det får negative følger for deg. Du vil ikke bli navngitt i rapporten og opplysningene dine vil bli anonymisert. Har du noen spørsmål til prosjektet eller din deltakelse før vi starter?

Innledende spørsmål

1. Vil du fortelle litt om deg selv? Hvor du er fra og litt om din rolle i kommunen?
2. Vi vet jo allerede litt om hvordan du er involvert i prosjektet, men vil du fortelle det med dine egne ord? / På hvilke måter er du involvert i prosjektet?

Areal / Lokasjon

3. Hvem var det som foreslo dette arealet til logistiksenteret/næringsarealet? Eller hvordan kom dette området "på bordet"?
4. Hvilke vurderinger og utredninger har kommunen gjort i forhold til plassering? Hvilke kriterier har blitt lagt til grunn?
5. Så setter Plan- og bygningsloven opp en del rammer for hvordan prosjekter skal behandles i kommunene og når i prosessen de ulike vurderingene skal gjøres. Hvordan

oppleves dette?

6. Hva gjorde at dette arealet ble ansett som passende?

Planprosess

7. Hvordan startet prosessen med å få dette logistikkcenteret/næringsarealet realisert?

8. Hvordan opplever du prosessen med utbygger?

9. Hvordan opplever du at innbyggerne stiller seg til prosjektet

9.3 Intervjuguide innbygger

Informasjon før intervjuet. Først litt om prosjektet: Vi er en del av et forskningsprosjekt som handler om bruk av arealer utenfor de store bysentrene til næringsaktivitet, som for eksempel logistikk eller andre arealkrevende virksomheter. Vi samler inn data fra både utbyggerne, kommunen og innbyggere gjennom intervjuer, avisartikler og offentlige sakslister/dokument. Prosjektet skal være ferdig til 1. september og skal bli til en rapport, som senere skal brukes i arbeidet med en artikkel om temaet.

Så litt om rettigheter: Du svarer bare på de spørsmålene du føler du kan og ønsker å svare på. Vi behandler dine opplysninger og tar lydopptak basert på ditt samtykke, og du kan når som helst trekke deg uten at det får negative følger for deg. Du vil ikke bli navngitt i rapporten og opplysningene dine vil bli anonymisert. Har du noen spørsmål til prosjektet eller din deltakelse før vi starter?

Innledende spørsmål:

1. Vil du starte med å fortelle litt om deg selv? Hvor du er fra og eventuelle tilknytninger til lokalsamfunnet (organisasjoner, partier....).

2. Hvordan kom du over dette prosjektet?

3. Hvorfor ble du interessert i dette prosjektet? Har du vært engasjert i debatten rundt det? I så fall hvordan? Hvordan har du eventuelt opplevd å bli møtt av utbygger/kommune.

Areal - lokasjon:

4. Hva er arealet som er tiltenkt logistikkcenter/næringsareal for deg?

5. Hvordan bruker du arealet i dag?

6. Hva synes du om plasseringen av logistikkcenteret/næringsarealet?

Planprosess:

7. Hva er din oppfatning av beslutningsprosessen rundt utbyggingen/prosjektet?

8. Hva synes du om informasjonen kommunen har gitt deg/innbyggerne?
9. Opplever du at innbyggerne har fått kommet til orde i prosessen? Hvordan da?/Hvorfor opplever du ikke det?

Kjappe spm- hvis vi går forbi noen vi vil snakke med

- Hva vet du om prosjektet fra før?
- Har du noen mening om logistikk-senter?