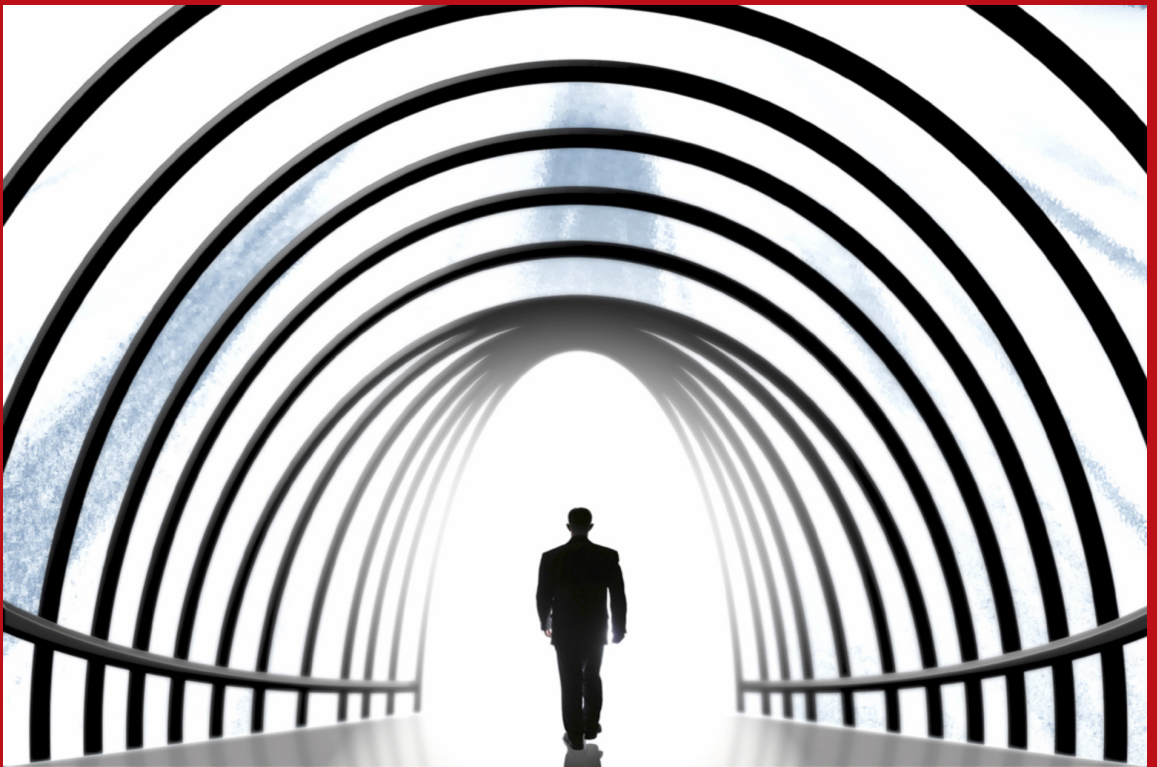


TORIL RINGHOLM, ELISABETH ANGELL OG IVAR LIE

ETTER TOVEN

Scenarier for Midtre og Ytre Helgeland



norut
NORTHERN RESEARCH INSTITUTE



HELGELAND
Regionråd
Postboks 405
8801 SANDNESSJØEN

Norut Tromsø
Rapport nr. 13/2012
ISSN 1890-5226
ISBN 978-82-7492-265-5

ETTER TOVEN

SCENARIER FOR MIDTRE OG YTRE HELGELAND

Toril Ringholm, Elisabeth Angell, Ivar Lie

Norut Tromsø
2012

Prosjektnavn		Prosjektnr
Scenarier Etter Toven		4662
Oppdragsgiver(e) Helgeland Regionråd		Oppdragsgivers ref
Rapportnr 13/2012	Dokumenttype Rapport	Status Åpen
ISSN 1890-5226	ISBN 978-82-7492-265-5	Ant sider 52
Prosjektleder Toril Ringholm	Signatur	Dato 11.09.2012
Forfatter (e) Toril Ringholm, Elisabeth Angell, Ivar Lie		
Tittel Etter Toven. Scenarier for Midtre og Ytre Helgeland		
<p>Resyme`</p> <p>Hensikten med denne rapporten er todelt. For det første å presentere en analyse av sentrale utviklingstrekk for Midtre og Ytre Helgeland, på områdene befolkningsutvikling, næringsstruktur, sysselsetting, kompetansestruktur og regionstruktur. For det andre å utvikle scenarier for regionen, scenarier som tar opp i seg trekk fra analysene, men som ikke er rene framskrivninger av tendensene disse viser.</p> <p>Analysen av befolkningsutviklingen viser at det i framtida ikke vil være noe særlig fødselsoverskudd i regionene, på grunn av den stadig aldrende befolkningen. Utbyggingen av Toven-tunnelen og andre planlagte vegforbedringer var en del av motivasjonen for å gjennomføre dette prosjektet. Med utgangspunkt i dagens næringsstruktur, er det et visst potensial for økt arbeidspendling mellom Alstahaug-regionen og Vefsn-regionen. Folk i store deler av Leirfjord får kortere reisevei til Mosjøen, noe som kan øke pendlingen til Mosjøen. Kortere reisetid vil knytte Sandnessjøen og Mosjøen tettere sammen – men hvor mye tettere avhenger av flere andre forhold.</p> <p>Siste del av rapporten er viet tre scenarier, som først og fremst handler om de Alstahaug-regionen og Vefsn-regionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Petroleum trumfer • Tilhørighet, natur og kultur • Kompetansesatsing og samarbeid 		
Emneord Scenario, region, folk, næring, pendling		
Noter		
Postadresse: Norut Tromsø Postboks 6434 Forskningsparken, 9294 Tromsø		
Telefon: 77 62 94 00	Telefaks: 77 62 94 01	E-post: post@norut.no

FORORD

Prosjektet Scenarier Etter Toven har vært både interessant og utfordrende. Oppdraget er utført i samarbeid mellom Norut Tromsø og Norut Alta-Áltá. Munnhellet om at det er vanskelig å spå – særlig om framtida, gjelder i aller høyeste grad. Heldigvis er ikke scenarier spådommer, men refleksjoner om hvordan framtida *kan* bli. Vi i prosjektteamet har fått gode innspill i denne prosessen. En kunnskapsrik og innsatsvillig gjeng var med på workshop i Sandnessjøen den 8. mai. Mye av det som kom fram der, vil deltakerne finne igjen i de tre scenariene. Styringsgruppa for prosjektet har bestått av Sissel Hesjedal, Ole Bernt Skarstein og Tor Henning Jørgensen. Den har kommet med nytte og verdifulle innspill på flere stadier i prosessen. Vi takker for et godt, smidig og konstruktivt samarbeid!

Toril Ringholm

Tromsø 11. september 2012

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD.....	V
INNHALDSFORTEGNELSE	VII
SAMMENDRAG.....	IX
1 HVORFOR SCENARIER?	1
2 BEFOLKNINGSSTRUKTUR OG BEFOLKNINGSUTVIKLING PÅ MIDTRE OG YTRE HELGELAND.....	2
2.1 Historisk befolkningsutvikling på Midtre og Ytre Helgeland.....	2
2.2 Befolkningsstruktur på Midtre og Ytre Helgeland.....	3
2.3 Framtidig befolkningsutvikling på Midtre og Ytre Helgeland.....	5
2.4 Sannsynlig framtid?	6
3 TOVENTUNNELEN OG REGIONER PÅ HELGELAND	7
3.1 Pendling og arbeidsmarkedsintegrasjon på Helgeland.....	7
3.2 Veiforbedringer og regionforstørring på Helgeland.....	9
3.3 Erfaringer fra andre og lignende kommunikasjonsforbedringer.....	11
3.3.1 Korgfjelltunnelen	11
3.3.2 Naustdalstunnelen og utbedring av veien Florø-Førde.....	11
3.3.3 Trekantsambandet – Stord-Bømlo-Haugalandet.....	12
3.4 Oppsummering –mulige endringer.....	13
4 SYSSELSETTINGS- OG NÆRINGSUTVIKLING PÅ MIDTRE HELGELAND	14
4.1 Vekst i Rana og Alstahaug, ikke i Vefsn.....	14
4.2 Komplementær næringsstruktur i Alstahaug og Vefsn?.....	15
4.3 Forholdet til Rana BA-region – mer integrering i BAS-regioner?.....	18
4.4 Oppsummering.....	19
5 ARBEIDSKRAFT OG KOMPETANSE PÅ MIDTRE OG YTRE HELGELAND	20
5.1 Høy yrkesdeltakelse – aldrende arbeidsstyrke.....	20
5.2 Kompetent befolkning – lite komplementær kompetanse.....	21
5.3 Framtidas arbeidskraft og kompetanse?	23
6 TRE SCENARIER FOR MIDTRE OG YTRE HELGELAND.....	24
6.1 Scenario 1: Petroleum trumfer.....	24
<i>Petronæringa vokser</i>	24
<i>Letevirksomhet og driftsmiljø</i>	25

<i>Etableringer og innovasjoner i kjølvannet av baseaktiviteten</i>	26
<i>Mye flytting og pendling</i>	27
<i>Andre næringer</i>	27
<i>Infrastruktur</i>	28
<i>”Pendlersamfunn” og ”Bofastsamfunn”</i>	28
<i>Kompetansebehov</i>	30
<i>Kommunestruktur</i>	30
<i>Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – mobilitet og velstand</i>	31
6.2 Scenario 2: Tilhørighet, natur og kultur	32
<i>Tilbakeflytting og trivsel</i>	33
<i>Næringsutvikling i pakt med lokal kultur og natur</i>	36
<i>Folkehelse og miljø-satsing</i>	38
<i>Teknologi for desentralisert omsorg</i>	39
<i>Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – en region i harmoni med seg selv</i>	41
6.3 Scenario 3: Kompetansesatsing og samarbeid	41
<i>Målrettet mangfold – langsiktig satsing</i>	44
<i>Lokaliseringsdebatt er uunngåelig</i>	46
<i>Sentraliseringstendenser</i>	47
<i>Identitetsendring i lokalsamfunnene</i>	48
<i>Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – en kompetent region i utvikling</i>	49
7 REFERANSER	51
VEDLEGG	52

SAMMENDRAG

Hensikten med denne rapporten er todelt. For det første å presentere en analyse av sentrale utviklingstrekk for Midtre og Ytre Helgeland, på områdene befolkningsutvikling, næringsstruktur, sysselsetting, kompetansestruktur og regionstruktur. For det andre å utvikle scenarier for regionen, scenarier som tar opp i seg trekk fra analysene, men som ikke er rene framskrivinger av tendensene disse viser.

De fire første kapitlene inneholder analyser av de viktige strukturelle trekkene i regionen. I disse er tatt med tall for Alstahaug-regionen, Vefsn-regionen og Rana-regionen. Analysen viser at det i framtida ikke vil være noe særlig fødselsoverskudd i regionene, på grunn av en stadig aldrende befolkning. Hvis situasjonen skal endre seg må det skje en massiv tilflytting av unge voksne. Om det blir vekst er det ikke realistisk å tro at det kan skje gjennom økt yrkesdeltaking og innenlands flytting.

Utbyggingen av Toven-tunnelen og andre planlagte vegforbedringer var noe av motivasjonen for dette prosjektet. Ut fra dagens næringsstruktur er det et visst potensial for økt arbeidspendling mellom Alstahaug-regionen og Vefsn-regionen. Skulle næringsstrukturen endres, for eksempel ved at økt petroleumsvirksomhet skaper mer aktivitet, kan pendlingsmønsteret endre. En annen faktor er hvordan de offentlige arbeidsplassene, særlig innen helsesektoren, fordeler seg i framtida.

Vi har også sett på mulige endringer i BA- og BAS-regioner og sammenholdt disse med erfaringer fra vegforbedringer i lignende regioner. Folk i store deler av Leirfjord får kortere reisevei til Mosjøen, og pendlingen til Mosjøen kan øke. Kortere reisetid vil knytte Sandnessjøen og Mosjøen tettere sammen – hvor mye tettere avhenger av flere forhold. Faktorer som kan få til dels stor betydning for hvordan BA- og BAS-regionene faktisk blir, er knyttet til utviklinga i offentlig sektor, befolknings- og kompetanseutvikling og utviklinga i ulike næringer.

Siste del av rapporten er viet tre scenarier, stiliserte framtidbilder, som først og fremst handler om Alstahaug-regionen og Vefsn-regionen, og som innimellom også trekker inn en videre regional sammenheng. Vi har kalt dem:

- Petroleum trumfer
- Tilhørighet, natur og kultur
- Kompetansesatsing og samarbeid

I de tre scenariene råder ulike drivkrefter, og ulike bilder av Midtre og Ytre Helgeland i 2032 risses opp.

1 HVORFOR SCENARIER?

Scenarier er stiliserte bilder av ei mulig framtid. De er ikke nitide analyser og rene framskrivinger av trender og tendenser, men fortellinger til begeistring, forargelse og forskrekkelse. I denne rapporten har vi utformet tre scenarier for Midtre og Ytre Helgeland:

- Petroleum trumfer
- Tilhørighet, natur og kultur
- Kompetansesatsing og samarbeid

De tre scenariene tar fatt i noen like og noen ulike typer av drivkrefter, og utforsker hva som kan skje i løpet av en 20-årsperiode. Befolkningen, menneskene, er viktige i alle tre. Det samme er næringer, kommunikasjon og kultur. Men de arter seg på ulike måter og prosessene som skjer, utmeisler forskjellige bilder av framtida.

Selv om scenarier er noe annet og mer fabulerende enn konsekvensutredninger, har de ankerfeste i analyser av strukturelle trekk ved regionen – befolkning, næring, kompetanse og kommunikasjon. Disse er presentert i de neste fire kapitlene, som er basert på analyse av tilgjengelig statistikk og i noen grad sammenligning med erfaringer andre steder. Det er i liten grad brukt vanlige referanser til annen litteratur i teksten, men i litteraturlista tar vi med litteratur vi har benyttet under arbeidet. Vi har også hentet inspirasjon, impulser og fakta fra deltakerne på workshop'en i Sandnessjøen i mai, og fra annen litteratur og andre samtaler.

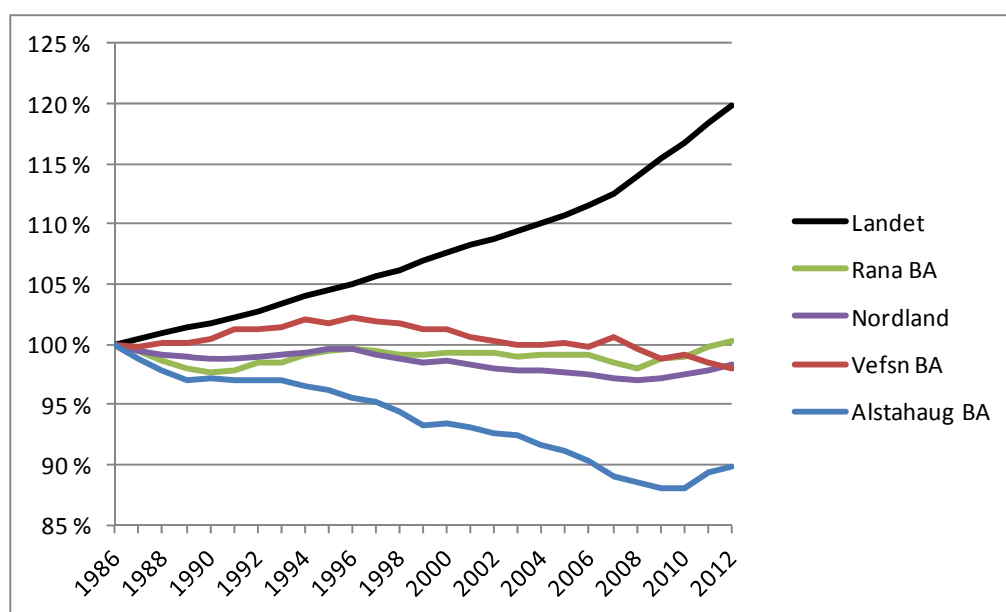
De bildene som scenariene viser, er ikke komplette. I hvert av dem er noen elementer sterkt vektlagt, mens andre kommer mer i bakgrunnen. Derfor kan leserne dikte videre på hvert scenario, og se hvor det fører hen. Kanskje fører det til helt andre bilder av framtida. Et scenario er et utgangspunkt for debatt og refleksjon, og kan være et bakteppe for å sette spørsmål på dagsordenen, for analyser og beslutninger. Når alt kommer til alt, har de konkrete veivalgene ulike aktører gjør, hver for seg og sammen, stor betydning for hvordan framtida blir. Hvis de tre scenariene for Midtre og Ytre Helgeland skaper debatt og fører til at noen tenker om framtida på nye måter, da har de gjort den jobben de kom for å gjøre.

2 BEFOLKNINGSSTRUKTUR OG BEFOLKNINGSUTVIKLING PÅ MIDTRE OG YTRE HELGELAND

Dette kapitlet handler om befolkningsstruktur og befolkningsutvikling i regionene omkring Toventunnelen. Det er situasjonen på Midtre og Ytre Helgeland som belyses, altså området som dekker de tre bo- og arbeidsmarkedsregionene (BA-regioner) omkring Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana som er mest berørt av Toventunnelen og relaterte veiprosjekter.

2.1 Historisk befolkningsutvikling på Midtre og Ytre Helgeland

Figur 1: Folketalls-utvikling i BA-regionene Rana, Vefsn og Alstahaug 1986-2012. 1986=100%



Kilde: SSB's befolkningsstatistikk.

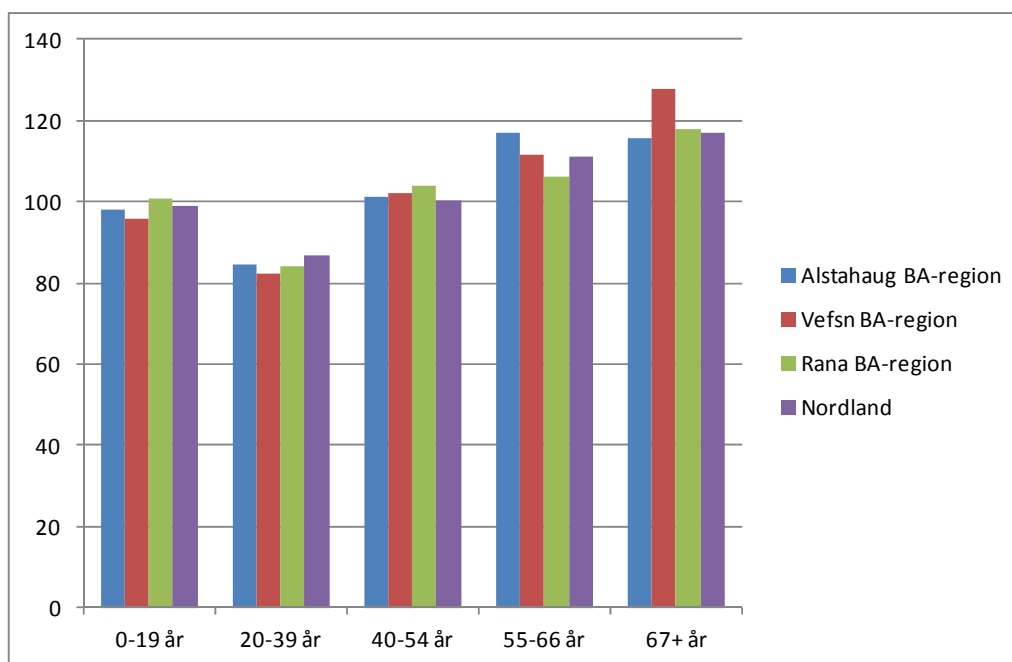
Mens folketallsutviklingen de siste 25 årene har vært noenlunde stabil i de to industriregionene Rana og Vefsn, har kystregionen Alstahaug opplevd en gradvis nedgang i folketall på over 10%. Alstahaug BA-region omfatter foruten Alstahaug også kystkommunene Dønna og Herøy, samt omlandkommunen Leirfjord, men også selve Alstahaug har hatt klar nedgang i befolkning sett i et 25-årsperspektiv. En årsak er at fødselsoverskuddet forsvant i løpet av 1990-årene. Det samme skjedde i Vefsn på 2000-tallet, og i Rana har fødselsoverskuddet blitt kraftig redusert. Det har altså vært lite egenvekst i befolkningen. Den andre og viktigste årsaken til nedgangen var større utflytting enn innflytting gjennom hele 1990-tallet og langt ut på 2000-tallet i alle tre regionene. Størst netto utflytting hadde Alstahaugregionen, og derfor også mest negativ folketallsutvikling.

Om vi ser på de senere års mer positive utvikling, får vi et noe annet bilde, da det er Alstahaugregionen som har hatt størst vekst de siste par årene. Ranaregionen, som i tillegg til Rana omfatter Hemnes, har også hatt klar folketallsvekst etter 2008, mens Vefsnregionen (Vefsn og Grane) har hatt nedgang siden 2007. Den positive utviklingen i Alstahaug og Rana har sin årsak i økt innvandring de siste fire årene, i stor grad arbeidsinnvandring som kom i kjølvannet av siste høykonjunkturperiode. Befolkningsutviklingen samsvarer også med at regionene Alstahaug og Rana har hatt klar sysselsettingsvekst de siste årene, mens Vefsn ikke har hatt slik vekst.

2.2 Befolkningsstruktur på Midtre og Ytre Helgeland

Den historiske befolkningsutviklingen har også resultert i den aldersstrukturen som regionene på Midtre Helgeland har i dag. Andelen barn og unge er nær landsgjennomsnittet i alle tre regionene, som den også er i Nordland. Det er i aldersgruppen 20-39 år at både disse regionene og hele Nordland fylke avviker fra landet, da andelen denne gruppen av unge voksne utgjør av totalbefolkningen er klart lavere. En årsak til dette er at mange i denne aldersgruppen er under utdanning, i stor grad utenfor fylket. Dette forklarer ikke hele forskjellen, og den lave andelen i denne aldersgruppen er en utfordring. Kjønnsbalansen blant disse unge voksne er likevel god i alle tre regionene, selv om den varierer internt mellom senter- og omlandskommuner, som den også er i Nordland fylke, men det er altså for få av begge kjønn.

Figur 2: Indeks for befolknings-struktur 2012 i Alstahaug, Vefsn og Rana BA-regioner, samt Nordland fylke. Landet=100.



Kilder: SSB's befolkningsstatistikk

I de eldre aldersgruppene har regionene på Midtre Helgeland høyere andel enn landsgjennomsnittet. Alstahaugregionen har høyest andel i aldersgruppen 55-66 år, mens det i aldersgruppen 67+ år er Vefsn som har høyest andel. Andelen pensjonister er forøvrig i alle regioner og Nordland fylke klart høyere enn landsgjennomsnittet. Regionene sliter altså med en aldrende befolkning, som blant annet gir seg utslag i at dødstallene er nesten like store som fødselstallene, og regionene altså er uten fødselsoverskudd.

En årsak til den aldrende befolkningen, og mangelen på unge voksne, er den utflytting fra regionene som har skjedd gjennom aldersfasene fra ungdom til voksen de siste tiårene. Når vi ser nærmere på nettoflyttingen de siste ti årene for de årskullene som nå er 20-29 og 30-39 år, har særlig Alstahaugregionen hatt et klart flyttetap i begge disse. Flyttetapet i Vefsn har også vært større enn i Nordland for begge disse tiårskullene.

Tabell 1: Endring i antall 20-29- og 30-39-åringer mellom 2002 og 2012 som følge av flytting og forskjeller i kullstørrelser

	Endring i antall 20-29-åringer 2002-12			Endring i antall 30-39 åringer 2002-12		
	Forskj. i str. på tiårskull i 2002; 1983-92 vs. 1973-82	Netto flytting i kullene født 1983-92	Resultat: Endring i antall 20-29 åringer	Forskj. i str. på tiårskull i 2002; 1973-82 vs. 1963-72	Netto flytting i kullene født 1973-82	Resultat: Endring i Antall 30-39 åringer
Alstah. BA-reg.	+19 %	-16 %	0 %	-13 %	-16 %	-27 %
Vefsn BA-reg.	+12 %	-13 %	-2 %	-22 %	-9 %	-29 %
Rana BA-reg.	+13 %	-9 %	+3 %	-24 %	-3 %	-26 %
Nordland	+11 %	-9 %	+1 %	-16 %	-6 %	-21 %
Landet	-3 %	+15 %	+11 %	-15 %	+15 %	-2 %

Kilder: SSB's befolkningsstatistikk.

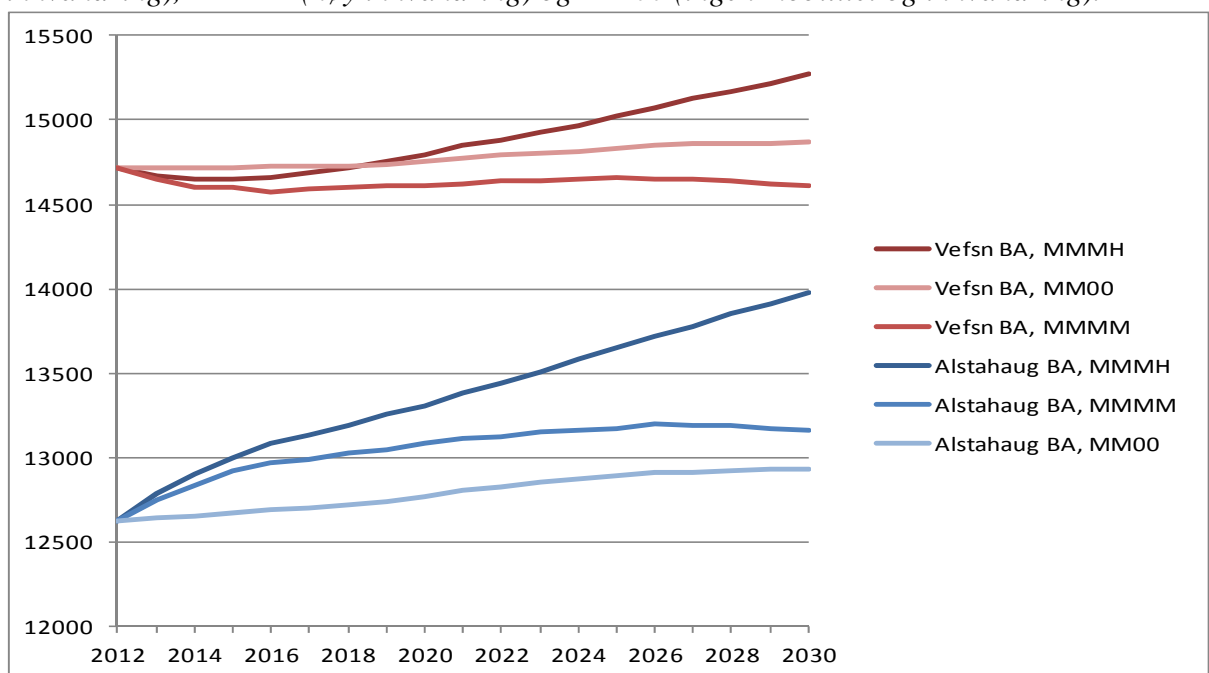
Et annet moment er at utgangspunktet for vekst i disse aldersgruppene også er forskjellig, i og med at kullene varierer i størrelse. Årskullene født 1983-92 var både på Helgeland og i Nordland klart større enn de ti år eldre årskullene, slik at potensialet for vekst i aldersgruppen 20-29 år fram mot 2012 var stort. Nettoflyttingen gjorde imidlertid at aldersgruppa 20-29 år ikke vokste likevel. På landsbasis var det derimot stor netto innvandring i disse årskullene, noe som resulterte i betydelig vekst selv om utgangspunktet ikke var positivt. Utgangspunktet for vekst i aldersgruppen 30-39 år var negativt både på Helgeland, i Nordland og på landsbasis pga at årskullene født 1973-82 som nå er 30-39 år var mye mindre enn de foregående kullene, født 1963-72. Netto

utflytting siste ti år i årskullene født 1973-82, bidro også til nedgang i aldersgruppen 30-39 år, som altså totalt ble redusert med en fjerdedel mellom 2002 og 2012 i regionene på Midtre og Ytre Helgeland. For landet totalt har derimot innvandringen de siste ti årene vært så store i disse årskullene, at det nesten har oppveid for forskjellene i årskullstørrelser.

2.3 Framtidig befolkningsutvikling på Midtre og Ytre Helgeland

Selv om den historiske befolkningsutviklingen har vært negativ, viser SSB's befolkningsframskriving vekst i folketall i de tre regionene på Midtre og Ytre Helgeland når vi ser 10-20 år framover i tid. Dette har sammenheng med at de siste framskrivningene er basert på innvandring og innenlandsk flytting i referanseperioden 2006-2010, en periode da utviklingen i de fleste distriktsregioner var mer positiv enn foregående perioder, dels på grunn av økt innvandring, og dels på grunn av nedgang i utflytting.

Figur 3: Framskrevet folketall 2012-30 i Alstahaug og Vefsn BA-regioner. Tre alternative framskrivninger; MMMM (middels fruktbarhet, levealder, mobilitet og innvandring), MMMH (høy innvandring) og MM00 (ingen mobilitet og innvandring).



Kilder: SSB's befolkningsframskriving 2011. Justert for folketall 1.1.2012 av Norut Alta

For Alstahaugregionens del viser derfor befolkningsframskrivingen vekst i alle tre alternativ, om enn avtrappende vekst i mellomalternativet MMMM. Ved høy innvandring vil folketallet stige jevnt og kraftig i regionen i hele perioden, mens det ved mellomalternativet vil stabilisere seg på litt over 13000 innbyggere. Befolkningsframskrivingen for Vefsn viser ikke samme vekst, noe som trolig har sammenheng med at denne regionen hadde negativ befolkningsutvikling i

referanseperioden 2006-10. Vefsnregionen vil ifølge disse framskrivingene bare få vesentlig vekst dersom det forsettes høy innvandring. I framskrivingene for Alstahaugregionen, forventes vekst i Alstahaug og Leirfjord, men ikke i Herøy og Dønna. I framskrivingene for Vefsnregionen ventes altså ikke særlig vekst, unntatt ved høy innvandring, og i så fall er det Vefsn kommune som vokser, mens Grane heller ikke ved høy innvandring vil ha folketallsvekst.

2.4 Sannsynlig framtid?

Disse framskrivingene er generelle og altså basert på historiske erfaringstall, og det er ikke tatt hensyn til lokale forhold som for eksempel mulig økende petroleumsvirksomhet i Norskehavet, eller planlagte endringer i kommunikasjoner, slik som Tøventunnelen og andre vegprosjekt. Befolkningsframskrivingene samsvarer likevel bra med det siste, ved at det bare er i senterkommunene Alstahaug og Vefsn, og den mellomliggende kommunen Leirfjord, hvor det forventes vekst. Men det er altså mulig at veksten i tillegg kan bli påvirket av Tøventunnelen, og da i positiv retning.

Usikkerheten i utviklingsbanene er imidlertid først og fremst relatert til omfanget av innvandring, da nivået på innvandringen i stor grad bestemmer vekstkurvene for regionene. Det er også usikkerhet knyttet til spredningen av innvandringen i landet. Selv om det blir høy innvandring, er det ikke sikkert folketallsveksten i regionene på Helgeland blir like høy som kurvene i figuren viser. Dernest er det knyttet noe usikkerhet til størrelsen og retningen på de innenlandske flyttestrømmene, som bl.a. påvirkes av konjunkturer.

Det som derimot virker rimelig sikkert er at det i framtida ikke vil være noe særlig fødselsoverskudd i regionene, på grunn av den stadig aldrende befolkningen. For at denne situasjonen skal endre seg må det skje en massiv tilflytting av unge voksne. Mange vil hevde at dette ikke virker særlig realistisk, fordi det i hele landet vil være konkurranse om å trekke til seg disse aldersgruppene. Samtidig vet vi at tilflytting påvirkes av både utviklingen på arbeidsmarkedet, tilbudet av offentlig service og til en viss grad av tiltak, både i offentlig og privat regi, for rekruttering av arbeidskraft og innbyggere. Dette er noe som mange aktører er engasjert i, og hvor godt regionene på Helgeland kommer ut i den konkurransen, beror trolig både på hva de har å tilby, hvor godt samarbeidet mellom aktørene i regionene er og hvor kreative de er når det gjelder å nå fram med sitt budskap.

3 TOVENTUNNELEN OG REGIONER PÅ HELGELAND

I dette kapitlet viser vi i del 1 hvordan bo- og arbeidsmarkedsregionene (BA-regionene) på Helgeland ser ut i dag. Vi trekker også inn servicefunksjoner og sier noe om utstrekningen av BAS-regionene (bo-, arbeids- og serviceregioner). I del 2 ser vi Toven-tunnelen i sammenheng med andre planlagte forbedringer av kommunikasjonene på Helgeland. Spørsmålet her er om disse vil føre til at noen av BA og BAS-regionene forstørres.

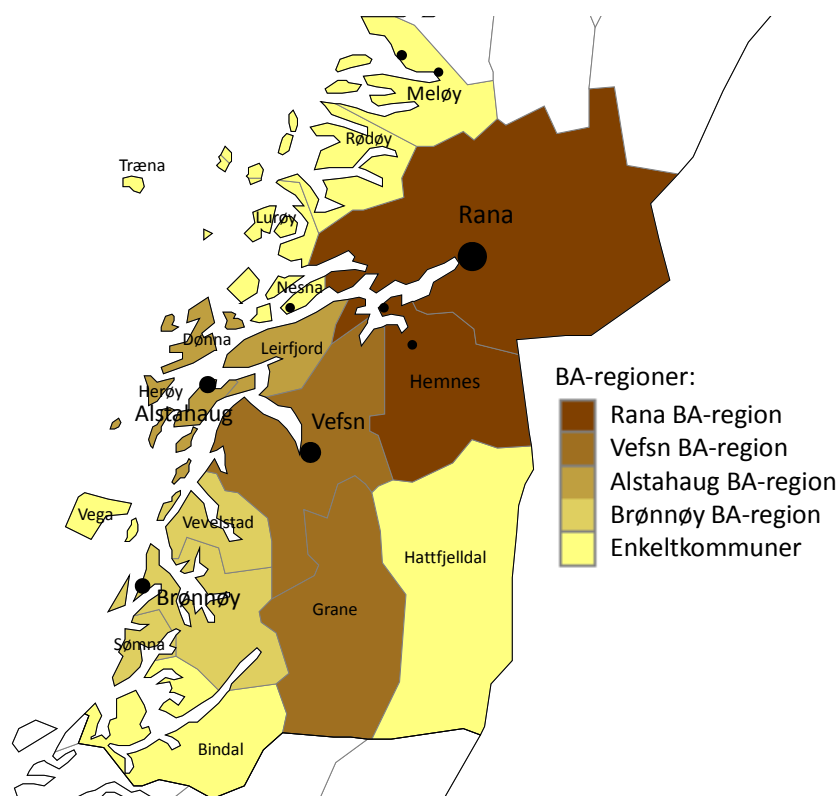
3.1 Pendling og arbeidsmarkedsintegrasjon på Helgeland

Økonomisk integrasjon mellom kommuner og regioner kan foregå på mange felt, og vi kan ikke belyse dette fullt ut her, da ikke alle typer økonomisk aktivitet er like lett å stedfeste og måle. Det kan være leveranser i produksjon, kjøp og salg innen tjenesteyting og varehandel, og bevegelse av arbeidskraft. Arbeidsmarkedsintegrasjon er en viktig dimensjon i den økonomiske integrasjonen, og er her målt som summen av innpendling i prosent av sysselsatte (etter arbeidssted) og utpendling i prosent av yrkesaktive (etter bosted) på kommunenivå.

Det er ikke mange kommuner på Helgeland med stor integrasjon i arbeidsmarkedet.

Dette gjelder først og fremst for kommunene som utgjør omlandet til de fire regionsentrene på Helgeland:

Rana, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. De fire sentrene danner sammen med kommunene hver sin BA-



region. De øvrige kommunene på Helgeland er ikke integrert med andre kommuner i BA-regioner, så hver kommune danner sin selvstendige BA-region.

- Alstahaugregionen: Fra Leirfjord pendler 23% av de yrkesaktive til Alstahaug. Reisetiden til Sandnessjøen er på 15-45 min. Pendlingen fra Leirfjord har økt klart de siste fem årene, primært til Alstahaug. Fra Dønna er det 13% pendling til Alstahaug og reisetid på 30-60 min,

inkludert ferge/båt, og også Dønna har hatt klar økning i utpendling de siste fem årene. Fra Herøy er reisetiden omtrent den samme, men pendlingen er mer beskjedne (5%). Noe pendling mellom Dønna og Herøy, og fergefri forbindelse mellom disse øyene, samt økende innpendling til og utpendling fra Herøy, tilsier at Herøy også kan tilordnes Alstahaug BA-region.

- Vefsnregionen: Det er 20% pendling fra Grane til Vefsn, og reisetid på 20-50 min. til Mosjøen fra det meste av kommunen. Fra Hattfjelldal er pendlingen til Vefsn på 8%, men reisetid på mellom 60 og 90 min. gir lite dagpendling. Pendlingen har også gått litt tilbake de siste fem årene. På samme måte som Nesna kan Hattfjelldal ikke tas med i Vefsn BA-region, men vil naturlig høre til i Vefsn BAS-region (Juvkam 2003).
- Ranaregionen: Fra Hemnes er det 20% pendling til Rana, og reisetid på 25-45 min til Mo i Rana fra det meste av kommunen. Hemnes har hatt klar økning i både innpendling og utpendling de siste fem årene, primært mot Rana. Nesna har litt pendling (6%) til Rana, men med reisetid fra 50 til 90 min. er det få som dagpendler. Nesna er altså ikke en del av Rana BA-region, men kan naturlig tilordnes Rana BAS-region (Juvkam 2003).
- Brønnøyregionen: Sømna har 19% pendling til Brønnøy, og 25-45 min. reisetid til Brønnøysund. Fra Vevelstad er pendlingen på 14%, og reiseavstanden fra det meste av kommunen er 30-60 min.. Fra Vega er pendlingen mer beskjedne med 6%, noe som har sammenheng med reisetid på 40-70 min., hvor ferge/båt utgjør stor del av reisetid. Vega er derfor mer naturlig å tilordne BAS-regionen Brønnøy, enn BA-regionen Brønnøy.

Med unntak av at vi holder Vega utenfor Brønnøy BA-region, samsvarer dette med de avgrensninger som tidligere er gjort av BA-regioner i Nordland (Juvkam 2002). Pendlingen mellom kommunene på Nordre Helgeland er liten, og Lurøy, Træna, Rødøy og Meløy danner hver sin BA-region. Noe pendling er det fra Rødøy til Meløy (8%), men store reiseavstander fra det meste av Rødøy gjør dagpendling aktuelt kun for en liten del av kommunen. Pendlingen fra nabokommunen Gildeskål til Meløy har omtrent samme omfang (9%), og der er reisetiden noe kortere. Gildeskål kan slik sett tilordnes Meløy BA-region. Gildeskål har imidlertid større pendling, men også større avstand til Bodø. Dette er uansett langt fra Toventunnelen og vil trolig ikke påvirkes av denne nye tunnelen. Det samme gjelder for øvrig for Søndre Helgeland, som heller ikke påvirkes vesentlig av de planlagte veiprosjektene.

Når det gjelder handelsmønster utmerker de fire senterkommunene seg tydelig som handelssentra, med klart høyere omsetning i varehandel pr. innbygger enn

øvrige kommuner. Skulle en avgrenset BAS-regioner på Helgeland, der de resterende enkeltkommunene som ikke er integrert i BA-regioner, ble tilordnet en BAS-region, ville dette derfor trolig gitt følgende BAS-regioner:

- Ranaregionen: Hemnes, Nesna, Lurøy, Rødøy
- Alstahaugregionen: Leirfjord, Dønna, Herøy, Træna (pga. båtruter)
- Vefsnregionen: Grane, Hattfjelldal
- Brønnøyregionen: Sømna, Vevelstad, Vega, Bindal
- Bodøregionen: m.a. Meløy, Gildeskål

Det er de tre førstnevnte BAS-regionene som først og fremst vil bli påvirket av de planlagte kommunikasjonsendringene, og som vi vil se nærmere på.

3.2 Veiforbedringer og regionforstørring på Helgeland

Toventunnelen inngår i vegprosjektet Fv. 78 Halsøya-Leirosen, som også inkluderer veibygging på Fv. 78-strekningene Halsøya-Hjartåstunnelen, Drevja-Ømmervatn og Holand-Brattlia. Denne nye forbindelsen mellom E6 og Fv. 17 vil redusere reisetiden mellom Sandnessjøen og Mosjøen med 10-15 min., til 50-55 min.. Mellom Sandnessjøen og Mo i Rana vil reisetiden reduseres med 25-30 min. til ca. 1,5 timer, og enda større tidsreduksjon blir det for tunge kjøretøy på denne strekningen. Også mellom Mosjøen og Mo i Rana blir reisetiden litt redusert, til omkring 75 min. Også andre, mindre prosjekt på E6 vil, hvis de blir realisert, gi bedre standard og ytterligere redusert reisetid på denne strekningen.

Disse kommunikasjonsendringene knytter først og fremst de tre regionale sentra litt nærmere hverandre, og berører de mellomliggende kommunene Leirfjord og Hemnes. De endrer ikke umiddelbart på bo- og arbeidsmarkedsregionene, og bidrar ikke til at kommuner som i dag ikke er integrert i BA-regioner kommer nærmere slike regioner. Andre vegprosjekter på E6 sør for Mosjøen korter ned reisetiden litt fra Grane og Hattfjelldal til Mosjøen, men ikke i et slikt omfang at Hattfjelldal kan bli del av Vefsn BA-region.

Det store spørsmålet er om avstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen, med disse endringene, blir så kort at de to sammen kan danne en BA-region? Med dagens reisetid på 65-70 min. er arbeidspendlingen beskjedne, men når den blir ned mot 50 min. og kanskje mindre, kan den øke betydelig. Grensen for akseptabel pendlingsavstand har generelt ligget mellom 45 min. og 60 min. i Norge. Tilbøyeligheten til å pendle til arbeid varierer imidlertid etter segment i arbeidsmarkedet, etter sektor, næring og etterspurte kvalifikasjoner. Et viktig spørsmål her er i hvilken grad arbeidsmarkedet i Vefsn og Alstahaug BA-regioner utfyller hverandre, noe vi undersøker i kapittel 4 om. Tilbøyeligheten til å pendle varierer også etter individuelle kjennetegn, bl.a. pendler menn oftere og

lengre enn kvinner. I hvilken grad det er barn i husholdet påvirker også omfanget av arbeidspendling.



Kilde: Statens Vegvesen, Vegprosjekter. Kartgrunnlag: Visveg, bearbejdet av Norut Alta

For store deler av Leirfjord kommune kommer også Mosjøen 10-15 min. nærmere, noe som blant annet innebærer 30-40 min. reisetid i stedet for 40-55 min., for de tettest befolkede områdene i denne kommunen. Sandnessjøen vil fortsatt være nærmere for de fleste i Leirfjord, men valgmulighetene blir større når det store arbeidsmarkedet i Vefsn kommer nærmere. Dette kan gjøre Leirfjord mer attraktiv som bokommune og kanskje også mer attraktiv som etableringskommune for bedrifter, fordi kommer nærmere markedet i Mosjøen?

I planforslaget til Nasjonal transportplan (NTP) forelås det å gå videre med planer om stamflyplass i Rana, utvidelse av rullebanen i Sandnessjøen, og nedleggelse av flyplassen i Mosjøen. Det siste innebærer økt trafikk fra Mosjøen mot både Rana og Sandnessjøen, og de aktuelle forbedringene og innkortingene av veg bidrar til at disse lufthavnene kommer litt nærmere Mosjøen, selv om det ikke kompenseres for tapet av egen flyplass. Ideen om felles stamflyplass for Helgeland i Elsfjord i Vefsn, er dermed skrinlagt, selv om dette ville dekket størst befolkningsomland, og gitt best rutetilbud (Thune Larsen og Lian 2009).

Kommunikasjonsforbedringene mellom Sandnessjøen og Mosjøen vil også aktualisere sykehusdebatten på Helgeland. Avstanden mellom sykehusene i de tre sentrene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana minskes. Med avstander på under en time mellom Sandnessjøen og Mosjøen, samt begrenset befolkningsgrunnlag, vil strukturdebatten innen spesialisthelsetjenesten i HF Helgelandssykehuset fortsette. Debatten dreier seg om hvilke sykehus som skal

ha hvilke funksjoner, særlig akuttfunksjoner. Alle tre sykehusene hadde fødeavdeling, men i 2004 ble fødeavdelingen i Mosjøen omgjort til fødestue, og førstegangsfødende henvist til de to øvrige sykehusene.

3.3 Erfaringer fra andre og lignende kommunikasjonsforbedringer

Transportøkonomisk institutt har sett på regionforstørring i noen sammenlignbare områder hvor det er gjort transportinvesteringer de siste 10-20 årene (Engebretsen og Gjerdåker 2010), og erfaringene derfra er interessante som grunnlag for å vurdere hvilke effekter Toventunnelen og relaterte prosjekter kan gi for Midtre Helgeland.

3.3.1 Korgfjelltunnelen

Det mest nærliggende eksempelet er Korgfjelltunnelen som sto ferdig i 2005. Korgfjelltunnelen reduserte reisetiden mellom Mo i Rana og Mosjøen med 15 min. til ca. 80. min. Avstanden fra Hemnes til Mosjøen ble redusert tilsvarende, og Korgen som nærmeste tettsted i Hemnes er nå 45 min. fra Mosjøen, men altså fortsatt litt nærmere Mo i Rana. Korgfjelltunnelen ga klar økning i pendlingen mellom Vefsn sør for tunnelen, og Hemnes og Rana nord for tunnelen, med unntak av utpendlingen fra Rana som holdt seg stabil. Det var omtrent ikke pendling mellom Vefsn og Hemnes før tunnelen, men et oppsving kom med tunnelen. Omfanget av pendling er imidlertid lite, sammenlignet med pendlingen fra Hemnes til Mo i Rana, og tunnelen endret ikke det faktum at Hemnes sokner til Rana BA-region. Tunnelen ga heller ingen endring i handelsmønster, og altså ingen ytterligere integrasjon i bo-, arbeids- og serviceregioner (BAS-regioner).

Toventunnelen vil redusere reiseavstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen til ned mot 50 min., mens avstanden mellom Mosjøen og Mo i Rana etter Korgfjelltunnelen fortsatt var 80 min.. Toventunnelen kan derfor potensielt få større virkninger, både for pendlings- og serviceomland.

3.3.2 Naustdalstunnelen og utbedring av veien Florø-Førde

Naustdalstunnelen ble åpnet i 1995, og veien ble utbedret i perioden 1999-2005, og prosjektet sto ferdig i 2005. Dette gav en samla reduksjonen i reisetid på 25 min., slik at reisetiden mellom Førde og Florø i dag er 50-55 min. Den mellomliggende kommunen Naustdal har fått redusert reisetiden til Florø til 40 min., men ligger altså fortsatt mye nærmere Førde. Pendlingen langs aksene Førde-Florø har økt betraktelig, noe mer enn TØI forventet i sine modeller. Dette kan ha sammenheng med komplementær næringsstruktur, etterspurt kompetanse og arbeidskraft (Engebretsen og Gjerdåker 2010), Florø har maritim industri, oljeservice m.m., mens Førde først og fremst er et handels- og servicesenter. Likevel er pendlingsnivået mellom de to sentra ikke så høyt at de er fullt ut integrert. De utgjør hver sin BA-region. Den mellomliggende kommunen,

Naustdal, har ikke økt sin pendling til Florø vesentlig, og når nesten halvparten av de yrkesaktive arbeider i Førde, er det ikke tvil om hvilken BA-region Naustdal tilhører. Handelsmønsteret er noe forskjøvet i retning fra Florø til Førde etter utbedringen, og Førde framstår nå enda mer som det klare handelssenteret i hele regionen. Slik sett kan kanskje Florø sies å være en del av Førde bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-region).

Parallellen til Toventunnelen, og forholdet Sandnessjøen-Leirfjord-Mosjøen, er tydelig, og avstandsforholdene ligner. Noe ulik næringsstruktur, arbeidskraft og kompetanse, kan tale for at en kan få noe av de samme effektene. En forskjell er at særlig Førde har hatt stor vekst, og har tiltrukket seg mye arbeidskraft. Spørsmålet er om Sandnessjøen eller Mosjøen kan forventes å ha like stor ”magnetisk kraft”. Det er trolig mer sannsynlig at Sandnessjøen og Mosjøen kan bli en felles BAS-region. Når det gjelder Leirfjord, tyder erfaringene fra Naustdal på at det skal mye til for å ”snu” kommunen mot Mosjøen. Så lenge avstanden til Sandnessjøen er så liten, vil trolig hovedstrømmen av pendlere fortsatt gå dit.

3.3.3 Trekantsambandet – Stord-Bømlo-Haugalandet

Trekantsambandet ble åpnet i 2001, og knytter sammen øyene Bømlo og Stord med bruer, og begge øyene til fastlandet i sør gjennom undersjøisk tunnel. Sambandet erstattet fire fergesamband. Reisetiden mellom øyene, og fra øyene til Haugalandet, ble redusert med ca. 30 min., i tillegg til at ulempen ved å tilpasse seg fergeavganger forsvant. Reisetiden fra Svortland på Bømlo til Leirvik på Stord er nå på 30 min., og fra det meste av Bømlo er reiseavstanden til Leirvik under 50 min. Reisetid mellom Leirvik og Haugesund er en knapp time.

Trekantsambandet har gitt økt pendling mellom Bømlo, Stord og Haugalandet, og Bømlo er blitt sterkere integrert i den felles BA-regionen, med Stord som innpendlingskommune (Engebretsen og Gjerdåker 2010). Pendlingen over til fastlandet har også økt, og prosentvis økt mest, men pendlingsnivået er klart lavere enn mellom Bømlo og Stord. Stord og Haugesund danner fortsatt hver sin bo- og arbeidsmarkedsregion. Økningen i pendling vært mindre enn forventet. En årsak kan ifølge TØI være høy egendekning av arbeidsplasser, lav arbeidsledighet og relativt lik næringsstruktur på Bømlo og Stord.

Når det gjelder handelsmønster har trekantsambandet hatt liten effekt, og Haugesund og Stord framstår fortsatt som to separate BAS-regioner. Det er noe ”handelslekkasje” til det største senteret, Haugesund, men denne har ikke økt med trekantsambandet. Trekantsambandet knytter sammen regioner i to fylker, Hordaland og Rogaland, og hver region har bygd opp parallelle tjenestetilbud, bl.a. sykehus, høyskoler og flyplass. Det har imidlertid skjedd en viss

samordning, ved at de to sykehusene nå tilhører ”Helse Fonna” under Helse Vest, og ved at de to høgskolene er slått sammen til Høgskolen Stord/Haugesund.

Parallellen til Tøventunnelen som et trekantsamband; ”Helgelandskrysset”, er interessant, da Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana også utgjør en slik trekant, og der det største senteret ligger lengst bort fra de to andre. En del forskjeller er det i næringsstruktur, arbeidskraft og handels- og tjenesteytingsmønster, men noen erfaringer kan en nok trekke på.

3.4 Oppsummering –mulige endringer

Vi har sett på mulige endringer i BA- og BAS-regioner som følge av Tøventunnelen og andre planlagte vegforbedringer på Helgeland. Vi har også sammenholdt disse med dokumenterte erfaringer fra vegforbedringer i lignende regioner. Konklusjonen kan oppsummeres i noen hovedpunkter:

- Folk i store deler av Leirfjord får kortere reisevei til Mosjøen. Dette kan øke pendlingen til Mosjøen.
- Kortere reisetid vil knytte Sandnessjøen og Mosjøen tettere sammen – men hvor mye tettere avhenger av flere andre forhold.
 - Erfaringene fra andre utbygginger tyder på noe begrenset integrasjon og små muligheter for at Sandnessjøen og Mosjøen på kort sikt vil danne en felles BA-region. Det er mer sannsynlig at Sandnessjøen og Mosjøen vil utgjøre en felles BAS-region.

Faktorer som kan få til dels stor betydning for hvordan BA- og BAS-regionene faktisk blir, er knyttet til utviklinga i offentlig sektor, befolknings- og kompetanseutvikling og utviklinga i ulike næringer. Faktorer som kan skape endringer i hvor folk bor og hvilke reisemønstre de har, er:

- Framtidig sykehusstruktur
- Eventuell nedlegging av flyplassen i Mosjøen
- Den framtidige kommunestrukturen
- Endringer i næringsstruktur

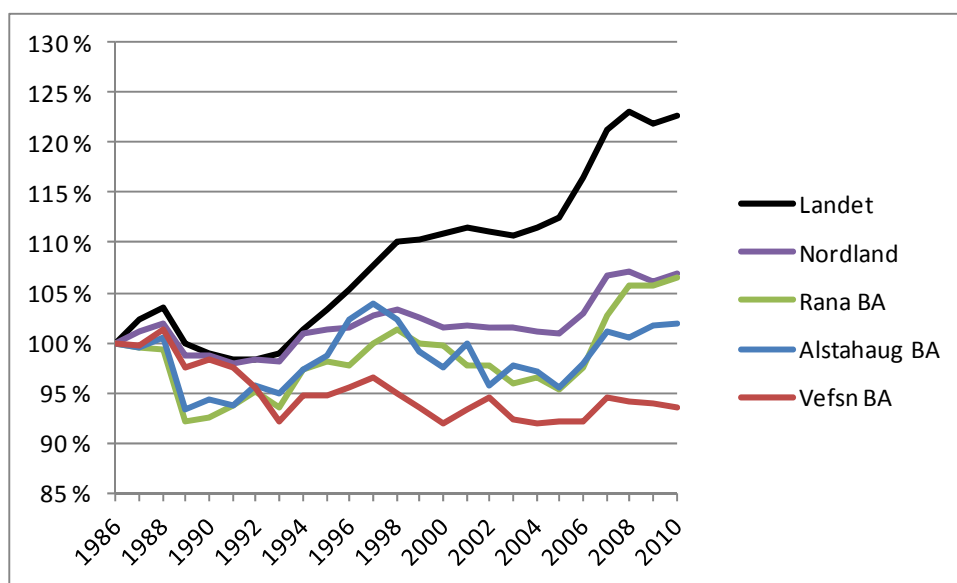
4 SYSSELSETTINGS- OG NÆRINGSUTVIKLING PÅ MIDTRE HELGELAND

I dette kapitlet presenteres sysselsettings- og næringsutviklingen på Midtre Helgeland. Igjen fokuseres det på de tre bo- og arbeidsmarkedsregionene (BA-regioner) omkring Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana.

4.1 Vekst i Rana og Alstahaug, ikke i Vefsn

Sysselsettingsutviklingen har vært noe ulik i de tre BA-regionene, om vi ser på de lange linjer. Alle tre BA-regioner hadde sysselsettingsnedgang på slutten av 1980- og til dels begynnelsen av 1990-tallet, delvis knyttet til nedleggelse og rasjonalisering i industrien, og mer negativ utvikling enn fylket og landet. Denne perioden ble fulgt av sysselsettingsvekst fram til 1997-98, men vekstperioden var lengre og veksten større i Alstahaug og Rana enn i Vefsn.

Figur 4: Utvikling i antall sysselsatte (etter arbeidssted) i BA-regionene Rana, Vefsn og Alstahaug 1986-2010. 1986=100%



Kilder: SSB's registerbaserte sysselsettingsstatistikk 2000-2010 og PANDA-data 1986-2000, Pandagruppen v. SINTEF Teknologi og samfunn.

Den påfølgende lavkonjunktoren på slutten av 1990-tallet og de første fire-fem årene på 2000-tallet gav ny nedgang i sysselsetting i alle tre BA-regioner, og større nedgang enn i fylket. Prosentvis var nedgangen størst i Alstahaugregionen. Den siste høykonjunkturperioden som startet i 2005 ga stor vekst i Ranaregionen, og betydelig vekst i Alstahaugregionen. I Vefsn var veksten liten, og der fikk en også en liten nedgang i sysselsettingen med lavkonjunkturperioden som startet med finanskrisen i 2008.

Om vi ser nærmere på veksten i Rana og Alstahaug etter 2005 (fig.4), altså inkludert siste høykonjunkturperiode og finanskriseperioden, ser vi at det til dels er ulike årsaker til sysselsettingsveksten. I Alstahaug BA-region har det vært vekst i fiskeoppdrett, olje/gass, bygg og anlegg, varehandel, hotell og restaurant, annen privat tjenesteyting og statlig tjenesteyting. Bygg og anlegg og statlige tjenester, i stor grad sykehus tjenester, står for den største absolutte veksten i Alstahaug BA-region.

I Rana BA-region har det vært vekst i landbruksbasert industri (slakteri i Hemnes), grafisk industri/tjenesteyting, bygg og anlegg, varehandel, hotell og restaurant, kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting (KIFT), annen privat tjenesteyting, kommunal tjenesteyting og statlig tjenesteyting. Samtidig har det vært nedgang i annen industri, bl.a. prosessindustrien, som merket finanskrisen. Veksten i Rana har altså i all hovedsak kommet innen tjenesteyting, der offentlig tjenesteyting har stått for den største delen av veksten.

Vefsn BA-region har hatt lite vekst etter 2005 selv om noen næringer har vokst, i hovedsak bygg og anlegg, transport, annen privat tjenesteyting og kommunal tjenesteyting. Sterk nedgang i landbruksbasert industri (nedleggelse av slakteri), sammen med stillstand i øvrig industri, varehandel, forretningsmessig tjenesteyting og statlig tjenesteyting, har bidratt til svak sysselsettingsutvikling.

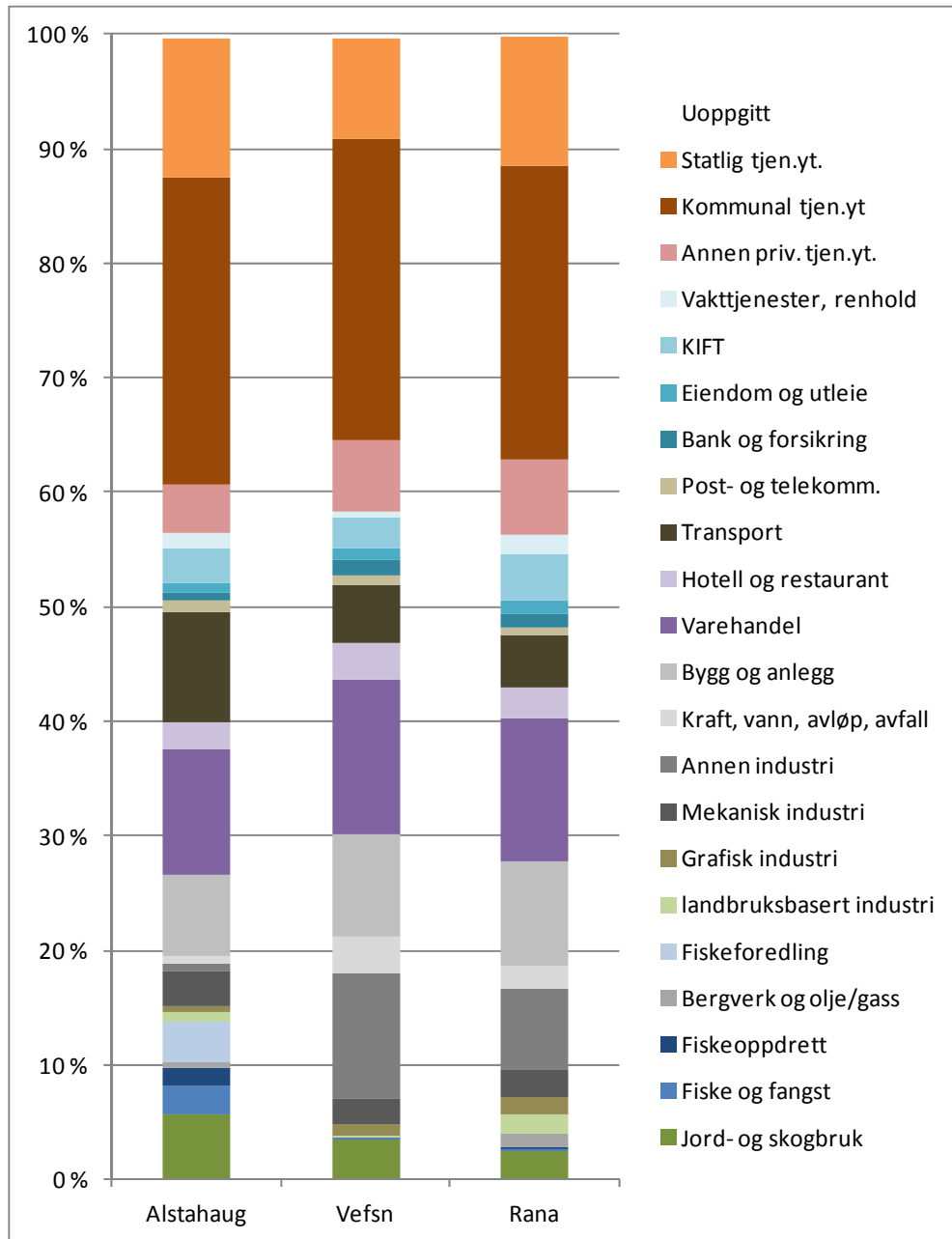
4.2 Komplementær næringsstruktur i Alstahaug og Vefsn?

Spørsmålet om nærmere integrering av regionene på Midtre Helgeland er i tillegg til kommunikasjoner og arbeidskraftens kompetanse og mobilitet, også knyttet til næringsstruktur og mer spesifikt hvordan de tre regionene på Helgeland er ulike og etterspør hverandres kompetanse. Med hensyn til pendling og vurdering av nærmere integrering i BA-regioner, er det forholdet mellom Alstahaug og Vefsn BA-regioner som er mest aktuelt, da avstandene til Rana BA-region fra de to andre regionene uansett vil være for store til dagpendling.

Figur 5 viser sysselsatte fordelt på næringer i de tre BA-regionene for siste tilgjengelige sysselsettingsstatistikk (4. kv. 2010). Antallet sysselsatte var da 5900 i Alstahaug BA-region, 7200 i Vefsn BA-region og 14400 i Rana BA-region. De største forskjellene i næringsstruktur mellom Alstahaug og Vefsn BA-regioner er knyttet til omfanget av primær- og sekundærnæringer. Innslaget av fiskeri, fiskeoppdrett og fiskeforedling er betydelig i Alstahaug, og utgjør til sammen 8% av sysselsettingen i denne kystregionen. Disse næringene finner vi naturlig nok ikke i innlandsregionen Vefsn. Alstahaugregionen har også noe mer landbruk enn Vefsnregionen, mens innslaget av landbruksbasert industri er lite på begge stedene, etter nedleggelsen av slakteriet i Mosjøen i 2008. Olje- og gass er

en vekstnæring i Alstahaug knyttet til Helgelandbasen og utbyggingen av Skarvfeltet, men innslaget er enda beskjedent og utgjør under 1% av sysselsettingen.

Figur 5: Sysselsatte fordelt på næringer i BA-regionene Alstahaug, Vefsn og Rana 4. kvartal 2010.



Kilder: SSB's registerbaserte sysselsetningsstatistikk og PANDA-data, Pandagruppen v. SINTEF Teknologi og samfunn. Bearbeidet av Norut Alta

Industrien dominerer i Vefsn, først og fremst aluminiumsmelteverket Alcoa Mosjøen. Mosjøen har også en anodefabrikk tilknyttet aluminiumsproduksjonen, og en del annen mindre industri, bl.a. mekanisk industri. Totalt er 14% av sysselsettingen i Vefsnregionen innen industri som ikke er knyttet til

landbruk/fiskeri (næringsmiddelindustri), mot bare 4% i Alstahaugregionen. I Alstahaug er det skipsverftet Slipen i Sandnessjøen som står for største del av sysselsettingen innen slik industri. Summerer vi primær- og sekundærnæringene utgjør disse samla sett 19% av sysselsettingen i Alstahaug og 18% i Vefsn, men sammensetningen er altså svært ulik i de to regionene.

Innslaget av kraft og vannforsyning og bygg og anlegg er klart større i Vefsn BA-region enn Alstahaug BA-region, med henholdsvis 12% og 8%. Helgelandskraft har sitt hovedkontor i Mosjøen, og mange vannkraftanlegg, og Vefsn har en stor anleggsnæring.

Innenfor varehandel og hotell- og restaurantnæringene har Vefsnregionen litt høyere andel av de sysselsatte enn Alstahaugregionen. For transportnæringene er det motsatt. Disse er større i Alstahaug- enn Vefsnregionen. Ferge- og hurtigbåtredet Helgelandske, nå eid av Boreal, har hovedkontor i Sandnessjøen, og det er sjøtrafikk som dominerer transportsektoren i Alstahaug. I Vefsn har Nordlandsbuss hovedkontor.

Innslaget av forretningsmessig tjenesteyting er omtrent det samme i begge regioner, med noe ulik fordeling på de ulike tjenestene. Bank og forsikring, samt eiendom og utleie er noe mer representert i Vefsn enn Alstahaug, mens det er vice versa når det gjelder vaktjenester og renhold. KIFT-næringene inneholder teknisk/økonomisk konsulentvirksomhet m.m., og er omtrent likt representert i de to regionene. Bioforsk Tjøtta i Alstahaug er det eneste forskningsinstituttet på Midtre Helgeland. Vefsn har mer av annen privat tjenesteyting enn Alstahaug, noe som bl.a. inkluderer private helsetjenester, barnehager, frisørvirksomhet m.m., og Vefsn folkehøgskole.

Omfanget av kommunal sektor er det samme i de to regionene. Drøyt en fjerdedel av de sysselsatte arbeider i kommunal administrasjon og tjenesteyting. Helsetjenester, sosialtjenester, grunnskoler, barnehager og administrasjon dominerer. Inkludert i kommunal sektor er også fylkeskommunal tjenesteyting; de videregående skolene i Mosjøen og Sandnessjøen. Statlig sektor er klart større i Alstahaug BA-region enn Vefsn BA-region, noe som primært skyldes omfanget av helsetjenester. Antallet sysselsatte i sykehus og andre statlige helsetjenester er større i Alstahaug enn Vefsn, og den relative andelen blir da klart større. Øvrig statlig virksomhet (som Politi, påtalemyndighet og forsvar) er klart mer representert i Vefsn enn Alstahaug. Høgskolen i Nesna har sykepleieutdanning i Sandnessjøen. Dette er det eneste høyere utdanningstilbud som gis i disse to regionene. De høyere utdanningstilbudene på Midtre Helgeland finner vi i Nesna (pedagogiske utdanninger) og Rana der både Høgskolen i Nesna, Universitetet i Bodø og Bedriftsøkonomisk institutt (BI) gir enkelte studietilbud.

Er arbeidsmarkedene i de to BA-regionene Alstahaug og Vefsn såpass komplementære og ulike at en kan forvente økt arbeidsmarkedsintegrasjon som følge av de kommunikasjonsforbedringene Tøventunnelen gir? Dette er også avhengig av kompetansen i arbeidskraften i de to regionene, som blir belyst i neste kapittel. Begge kapitlene viser en viss komplementaritet mellom de to regionene, og selv om arbeidskraften i stor grad er tilpasset arbeidsmarkedet lokalt, er forskjellene i næringsstruktur såpass ulike at det kan være potensial for noe økt pendling. I hvilken grad en faktisk vil få økt pendling er imidlertid sterkt knyttet til avstandsforhold, og en reisetid på 50 min. hver veg mellom Sandnessjøen og Mosjøen vil begrense pendlingsveksten mellom de to stedene. Pendling er mest aktuelt for de få som i dag har lengre reiseveg enn dette og for de som kan ukependle, eller kan organisere sin arbeidstid slik at de kan reise 2-3 dager i uken, evt. med hjemmekontor 1-2 dager i uken. I tillegg kan det være noen som vil prioritere det å få en ny og bedre jobb så høyt at de vil akseptere så lang arbeidsreise hver dag, men det er neppe mange som gjør det over tid. Da er det mer sannsynlig at de etter en stund flytter etter jobben.

4.3 Forholdet til Rana BA-region – mer integrering i BAS-regioner?

I og med at avstandene fra Sandnessjøen og Mosjøen til Mo i Rana, også etter Tøventunnelen fortsatt vil være betydelig lenger enn akseptabel pendlingsavstand, er en nærmere arbeidsmarkedsintegrasjon med Rana BA-region lite realistisk. Det er derfor ikke så relevant å se på næringsstrukturforskjeller i forhold til Rana BA-region med tanke på pendling. Rana er en klart større BA-region, litt større enn de to andre til sammen, og har slik sett et bredere arbeidsmarked. Det er større innslag av variert industri i Rana enn i regionene Vefsn og Alstahaug, større innslag av KIFT-næringer, og større bredde i offentlig tjenesteyting, og da særlig statlig tjenesteyting med de statsinstitusjonene som på 1990-tallet ble lagt til Mo i Rana. De fleste arbeidsplassene finner vi i og rundt Mo i Rana, og dermed for langt fra befolkningsskonsentrasjonene i Sandnessjøen og Mosjøen for dagpendling.

For nærmere integrering i bo-, arbeids- og serviceregioner (BAS-regioner), er ikke avstandsfølsomheten like stor, og her kan en tenke seg nærmere integrering med Ranaregionen. Erfaringene fra effektene av Korgfjelltunnelen på forholdet mellom Mosjøen og Mo i Rana når det gjelder endringer i handelsmønster gjør det likevel ikke sannsynlig med en nærmere integrasjon til en BAS-region som inkluderer Rana (Engebretsen og Gjerdåker 2010). Potensialet for nærmere integrering av Alstahaug og Vefsn til en BAS-region er trolig større, selv om det også er usikkert.

4.4 Oppsummering

Vi har sett at med utgangspunkt i dagens næringsstruktur, er det et visst potensial for økt arbeidspendling mellom Alstahaug-regionen og Vefsn-regionen. Skulle næringsstrukturen endres, for eksempel gjennom at olje- og gassvirksomhet skaper mer aktivitet, er det rimelig å regne med at det kan påvirke pendlingsmønsteret. En annen faktor som også kan påvirke pendlingsmønsteret, er hvordan de offentlige arbeidsplassene, særlig innen helsesektoren, fordeler seg i framtida. Dersom flere sektorer vokser i en og samme region, følger gjerne den forretningsmessige tjenesteytingen etter og forsterker veksten. En faktor som bidrar til usikkerhet i vurderingene her, er den teknologiske utviklingen. Innenfor mange bransjer er det i dag fullt mulig å utføre arbeidet sitt på et annet sted enn der arbeidsplassen offisielt er, f.eks ved fjernstyring i petroleumsnæringen og ved å ha hjemmekontor.

Vefsn har hatt en liten nedgang i sysselsettingen, og dessuten lavere vekst enn de andre regionene. Hvis dette er en tendens som holder seg, er det et spørsmål om nedgangen vil kunne avleses som vekst i en eller begge de to andre regionene, eller om det over tid fører til flytting og uttynning av regionene sett under ett. Hvorvidt folk velger pendling eller flytting i tilfelle av vekst i en av regionene, avhenger av mange faktorer. Reisetid og muligheten for å jobbe hjemmefra er en faktor. En annen faktor er naturligvis de ulike stedenes attraktivitet som bosted. Gode kvaliteter og bevisst satsing på stedsutvikling kan føre til at flere aksepterer lengre reisevei.

5 ARBEIDSKRAFT OG KOMPETANSE PÅ MIDTRE OG YTRE HELGELAND

Det er primært de tre BA-regionene som de tre sentrene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana danner, som berøres av Toventunnelen og øvrige planlagte kommunikasjonsprosjekter på Helgeland. Derfor ser vi her på arbeidskraft og kompetanse i disse tre. I tillegg har vi tatt med noen data for kommunene Nesna og Hattfjelldal, som er de nærmeste kommunene og tilhører BAS-regionene.

5.1 Høy yrkesdeltakelse – aldrende arbeidsstyrke

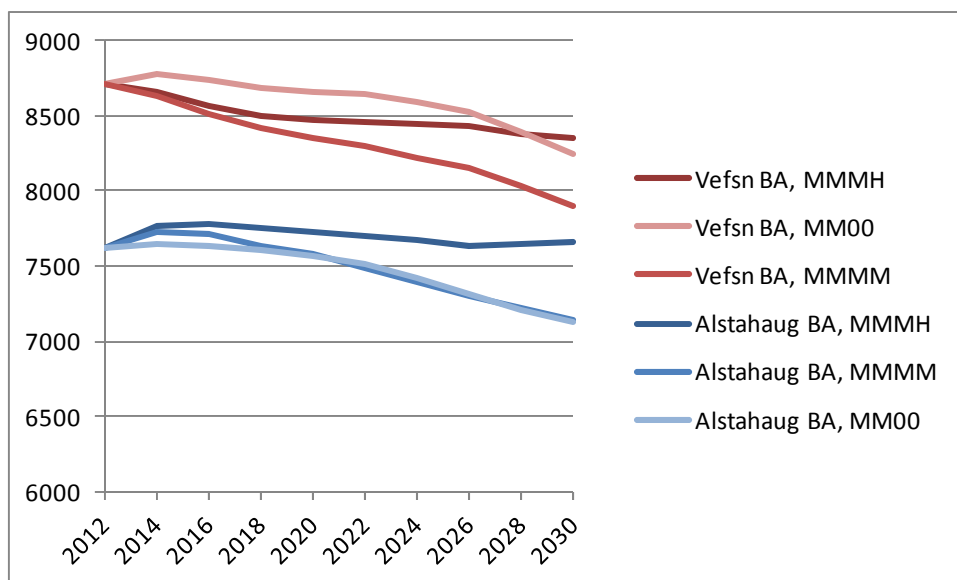
Yrkesdeltakelsen er målt i andel av befolkningen i alderen 20-66 år som var registrert sysselsatt ved siste registrering i 4. kvartal 2010. I hele området var andelen 76%, og i de tre sentra på 77%, samme andel som i Nordland fylke. Yrkesdeltakelsen er litt høyere blant menn enn blant kvinner, men kjønnsforskjellene er de samme som i fylket og landsdelen, og forskjellene er litt mindre enn på landsbasis. De mindre kommunene, som har litt lavere yrkesdeltakelse, har høyest andel eldre i arbeidsstyrken. Andelen som er 55+ år i arbeidsstyrken, er i gjennomsnitt på 22% i disse tre regionene. Dette er det samme som i Nordland, mot 21% i Nord-Norge og 20% på landsbasis. Bortsett fra i Rana er andelen eldre i arbeidstyrken over landsgjennomsnittet, noe som vil bli en utfordring for regionene i årene framover, da konkurransen om arbeidskraften trolig blir hardere. På Midtre Helgeland er det små forskjeller i aldring mellom sektorene, og andelen 55+ år er omtrent den samme i både industri, tjenestenæringer og offentlig tjenesteyting.

Arbeidsledigheten har vært lav på hele Helgeland etter at høykonjunkturen satte inn i 2005, og steg ikke mye i lavkonjunkturen i 2008-09. Ledigheten er nå jevnt over omkring 2% på Midtre og Ytre Helgeland, som i Nordland, landsdelen og landet. Bare i enkelte mindre kommuner er ledigheten litt høyere, men dette er i hovedsak knyttet til sesongsvingninger i fiskeindustrien. I noen segment av arbeidsmarkedet er det mangel på arbeidskraft, noe som har resultert i en økning i antall utlendinger på korttidsopphold. Andelen disse utgjør av de sysselsatte er likevel lav på Midtre og Ytre Helgeland, med omkring 1%. Bare i enkelte mindre kystkommuner er andelen klart høyere. Den totale innpendlingen, inkludert utlendinger på korttidsopphold, var i 2010 på ca. 1400, eller 5% av sysselsettingen. Pendlingsstrømmen ut fra regionen (inkludert pendling til oljevirksomhet på sokkelen), var på omkring 2000 sysselsatte, eller knapt 7% av de yrkesaktive. Totalt sett var det altså netto utpendling på ca. 600 yrkesaktive fra kommunene på Midtre og Ytre Helgeland

En ren befolkningsmessig framskriving av arbeidsstyrken i alderen 20-66 år, basert på SSB's MMMM-alternativ (Middels fruktbarhet, levealder, mobilitet og innvandring), viser svak nedgang i denne aldersgruppen for Midtre og Ytre

Helgeland samla sett (figur 6). Figuren viser tre alternative framskrivinger; MMMM (middels fruktbarhet, levealder, mobilitet og innvandring), MMMH (høy innvandring) og MM00 (ingen mobilitet og innvandring). Antallet personer i yrkesaktiv alder forventes å gå jevnt ned i Vefsn BA-region, og ned etter 2020 i Alstahaug BA-region. Dersom disse regionene skal ha sysselsettingsvekst framover, må tilbudet av arbeidskraft økes. Dette kan skje ved økning i yrkesdeltakelsen, som til en viss grad kan finne sted fordi folk blir friskere og kan stå lenger i arbeid. Det kan også skje ved at pendling ut fra regionen reduseres, men trolig må det også rekrutteres mer arbeidskraft utenfra enn det gjøres i dag, enten fra andre regioner i landet, eller fra utlandet. Mest stabil utvikling kan vi vente i Rana BA-region, og den er ikke tatt med i figuren.

Figur 6: Framskrevet antall personer i yrkesaktiv alder (20-66 år) i BA-regionene Vefsn og Alstahaug.



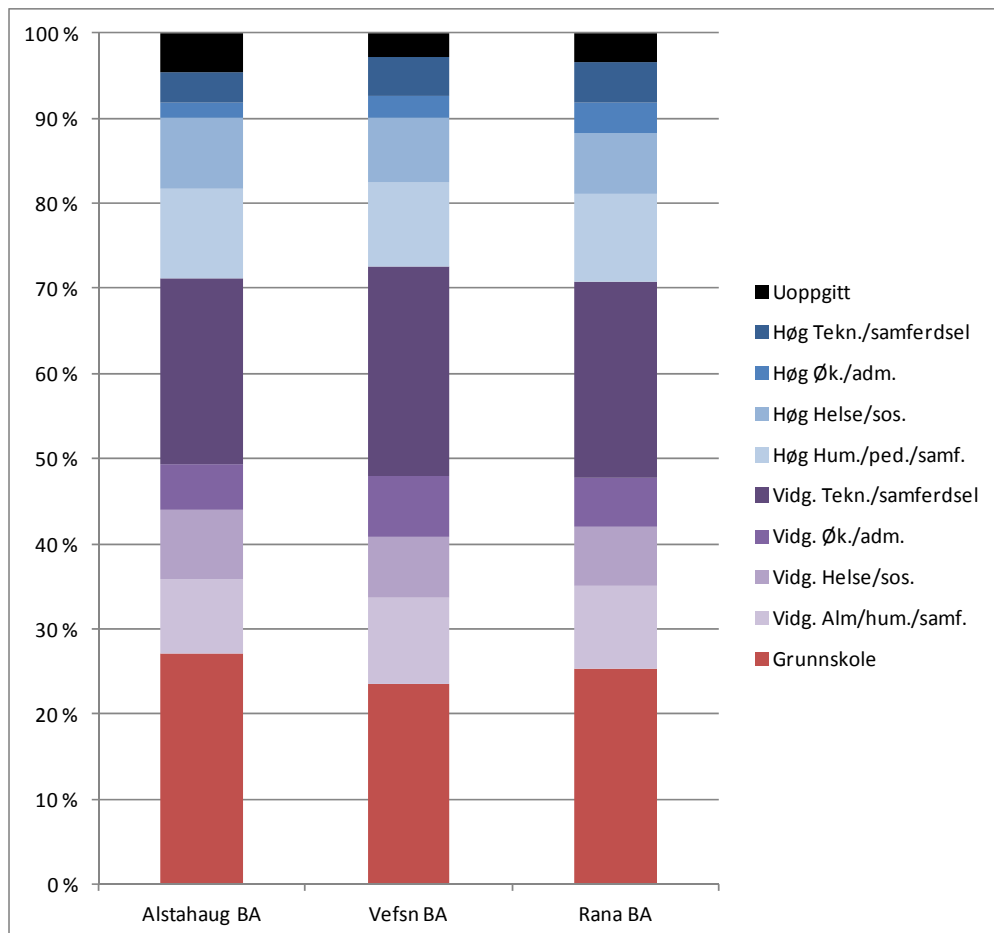
Kilde: Statistisk sentralbyrå, befolkningsframskrivninger

5.2 Kompetent befolkning – lite komplementær kompetanse

Utdanningsnivået blant de sysselsatte på Midtre Helgeland skiller seg ikke vesentlig fra gjennomsnittet for Nordland. Andelen med utdanning ut over grunnskole er 74%, omtrent som i fylket og landsdelen. Andelen av de sysselsatte med høyere utdanning er 26%, den samme som i fylket, men noe lavere enn i landsdelen. Av de med høyere utdanning har flertallet en helsefaglig/pedagogisk eller annen utdanning primært rettet mot offentlig sektor. Slik er det også i fylket og landsdelen, og på landsbasis. Innslaget av andre utdanninger rettet mot næringslivet; merkantile/tekniske utdanninger, er mer beskjedent, og utgjør 8% av de sysselsatte på Midtre Helgeland. Dette er for øvrig samme andel som i Nordland fylke (Lie og Berg Nilssen 2010).

Ser vi nærmere på utdanning i de tre BA-regionene (figur 2), ser vi relativt små forskjeller, både i utdanningsnivå og utdanningsretning. Alstahaug har høyest andel uten utdanning ut over grunnskole, og lavest andel med videregående teknisk utdanning, mens Vefsn har lavest andel med bare grunnskole, og høyest andel med videregående teknisk utdanning. Vefsn har også høyest andel med videregående økonomisk/administrativ utdanning. Andelen med høyere utdanning er omtrent den samme i de to BA-regionene, men en liten forskjell mellom dem er en noe større andel med høyere teknisk utdanning i Vefsn. Rana BA-region har litt større andel med høyere utdanning enn de to andre regionene. Det gjelder primært for økonomisk/administrativ utdanning. Totalt sett er utdanningsprofilen blant de sysselsatte ganske lik i alle tre BA-regionene, og altså nokså lite komplementær, noe som ikke stimulerer til pendling mellom BA-regionene. En mulighet i så måte vil være dersom Vefsn's relative overvekt innen tekniske utdannelse blant de sysselsatte også kan utnyttes i de andre BA-regionene. Men dette er altså personer som i dag er sysselsatt, og spørsmålet er om de vil friste en pendlertilværelse så lenge det er etterspørsel etter dem i hjemregionen.

Figur 7: Sysselsatte fordelt på utdanningsnivå og -retning, de tre BA-regionene på Midtre Helgeland



Kilde: Statistisk sentralbyrå, registerbasert sysselsetningsstatistikk

5.3 Framtidas arbeidskraft og kompetanse?

Helgelandregionene forventer, som resten av landet, nedgang i den andelen av befolkningen som er i yrkesaktiv alder (20-66 år). En framskrivning av antall personer i yrkesaktiv alder viser at selv høy innvandring, (og middels fruktbarhet, levealder og mobilitet) vil neppe være tilstrekkelig for å opprettholde antallet yrkesaktive. Særlig store utfordringer er det for Vefsn. 22 prosent av arbeidsstyrken er 55 år eller eldre. Samtidig vil andelen eldre øke – den såkalte ”Eldrebølgen”. Det vil igjen føre til økt behov for arbeidskraft, og gjerne også kompetanse, innenfor helse- og omsorgsykker. Samtidig skal andre sektorer og næringer ha god nok tilgang på kvalifisert arbeidskraft for å kunne utvikle seg i regionen. Den arbeidskraften vil det være stor konkurranse om.

Hvorvidt regionene på Helgeland vil være i stand til å møte endringene i næringssammensetningene, avhenger av flere faktorer. For det første tilgangen på folk. Om det blir vekst er det ikke realistisk å tro at det kan skje gjennom økt yrkesdeltaking og innenlands flytting. Det vil være behov for økt innvandring for å møte de utfordringene som befolkningsutviklingen skaper, og det er ingen grunn til å anta at Helgeland vil være et unntak.

Konkurransen om arbeidskraften vil øke. Det er med andre ord både et spørsmål om hvor godt regionene på Helgeland kommer ut i konkurranse med andre deler av landet, og et spørsmål om hvordan forholdet mellom ulike sektorer og bransjer innad i den enkelte region vil være i framtida.

Utdanningsnivået i befolkninga øker også i disse regionene, men i hvor stor grad er utdanningsnivå og utdanningsretning tilpasset behovene i arbeidsmarkedene, både for offentlig sektor og for privat sektor? Arbeidstakere med høy utdanning krever gjerne mer av sin arbeidsplass enn de som har lav utdanning. Undersøkelser har vist at frihet og muligheter til faglig utvikling er viktig i den høyt utdannede delen av befolkningen. Evnen til å rekruttere arbeidskraft dreier seg dermed også om hvordan de ulike bransjene og den enkelte arbeidsplass er innrettet med hensyn på dette. Det betyr trolig like mye i offentlig som i privat virksomhet.

6 TRE SCENARIER FOR MIDTRE OG YTRE HELGELAND

6.1 Scenario 1: Petroleum trumfer

I 2012 var det stor oppbyggingsaktivitet på den nye basen på Horvnes. Helgelandsbasen, som leverer til Nornefeltet flyttet dit i 2011 og forsyningsbasen til Skarv ble bygd opp der. I løpet av et par års tid ble Horvnes endret fra friluftst- og turområde til et enormt industriområde med store kaianlegg, lager og andre basefunksjoner. Petronæringshagen var på plass. Riktignok var det på den tiden god plass og ledige lokaler, selv om allerede flere petrorelaterte bedrifter var samlokalisert der. Driftsmiljøet til Skarv var lokalisert dit og det var knyttet store forventninger til at Petronæringshagen skulle trekke til seg viktige etableringer. Forsyningsbasen til Aasta Hansteen-feltet var forventet lagt til Sandnessjøen. BP bygget opp en driftsstøtteenhet med ca 15 personer til Skarv i Sandnessjøen, med ansvar for logistikk, innkjøp, vedlikehold og modifikasjoner. Det var også bestemt at BP skulle lagre subseautstyret og vedlikeholde det ut fra Sandnessjøen. I utgangspunktet var kontraktene for Skarv delt opp slik at det åpnet for lokale aktører. En lokal bedriftssammenslutning (Helgeland V&M) fikk vedlikeholdsoppdraget for Skarv, imidlertid ble en av de viktigste bedriftene (Sandnessjøen Engineering) kjøpt opp av Aker Solutions i 2012. Samlet sett var det anslått at Sandnessjøen hadde rundt 150-200 petroleumsrelaterte årsverk i 2012.

Petronæringa vokser

Det var viktig å få baseaktivitetene for Aasta Hansteen-feltet lagt til Sandnessjøen. Sammen med Norne og Skarv skapte disse tre feltene et godt grunnlag for å bygge opp ytterligere aktivitet og kompetanse på basefunksjoner. Ved at Asco fikk tildelt basevirksomheten til Skarv, mens Helgelandsbasen hadde servert Norne var det etablert to basemiljø i Sandnessjøen. Selskapene var svært ulike, men det hindret ikke et spennende tospann som dels var basert på konkurranse og dels på samarbeid. Selskapene tok samfunnsansvar og var opptatte av hva som kunne tjene regionen. Lederne i disse to selskapene sørget for mye lokal goodwill på den måten.

Lager og logistikk ble bærebjelkene i baseaktivitetene i Sandnessjøen. I første omgang var det viktig at Sandnessjøen kunne stille store arealer til rådighet. Her tok kommunen noen viktige strategiske valg da de i sin tid satset på Horvnes og gjorde de første reguleringene til industriområde. I de videre reguleringene kom det til noen mindre konflikter med grunneiere og andre interesser. Enkelte krefter kritiserte kommunen for dens store iver til å jobbe raskt når det var snakk om å omregulere områdene til industri og dens vilje til å stille økonomiske garantier i den tidlige utbyggingsfasen. I hovedsak var det likevel stor oppslutning i

lokalsamfunnet om denne satsingen. Heldigvis førte ikke de kommunale garantiene til tap for kommunen. Kommunens snarrådighet var en viktig forutsetning for den raske videreutbyggingen av basen. Kaianleggene ble utvidet i flere runder. Disse ble jevnt og trutt tilpasset slik at så godt som all type vedlikehold og modifikasjoner av produksjonsskip og rigg som må gjøres på land kunne gjennomføres i Sandnessjøen. Selv om hovedaktiviteten var knyttet til lager og forsyningsbase-funksjonene, skjedde det flere knoppskytinger i form av kompetansetunge bedrifter i kjølvannet av basen. Vestbase i Kristiansund har ved flere tilfeller vært en konkurrent til basen i Sandnessjøen, og ved et par tilfeller fikk Sandnessjøen tildelt basefunksjonene som like gjerne kunne gått til storebroren litt lengre sør.

Med den store aktiviteten og de mange arbeidstoppene var det stort behov for høyt spesialiserte fagarbeidere og ingeniører. Dette var kompetanse som det var vanskelig å rekruttere fast i Sandnessjøen, fordi dette dels er meget spesialiserte funksjoner og de som har kompetansen reiser rundt fra base til base i hele verden. Det førte til mye pendling og mye langpendling, og at den lokale arbeidsstokken på langt nær kom til å bli så stor som antallet yrkesaktive i regionen. Men disse nåtidens sesongarbeidere tjener gode penger og gir jobb til de mange som besørger forpleining og service, med mat, reinhold og annen tilrettelegging.

Letevirksomhet og driftsmiljø

Litt skuffende leteresultater rundt 2011-12 førte til at oljeselskapenes interesse for å lete utenfor Helgelandskysten i en periode dabbet av. Leteinnsatsen på norsk sokkel flyttet i første omgang nordover til Barentshavet øst. Tolkningen av de første leteresultatene der skapte stor optimisme, men utfordringer knyttet til teknologien samt usikkerhet rundt hva Russland på sin side ville gjøre, gjorde at dette området ble satt på vent. Mange var urolige for at interessen for Norskehavet utenfor Helgeland ville havne i skyggen av Lofoten og Vesterålen etter at også disse områdene ble åpnet for petroleumsaktivitet. Det var faktisk det motsatte som skjedde. Interessante funn i de sørligste områdene av Lofoten gjorde at interessen for Helgeland igjen økte utover 2020-tallet. Økt leteaktivitet utenfor kysten skapte igjen mer aktivitet på basen i Sandnessjøen, og med et nytt moderat funn økte forventningene om at nye felt skulle betjenes fra Sandnessjøen.

I første omgang var det lagt opp til et lite og avgrenset driftsmiljø til Skarv i Sandnessjøen. I prinsippet gjør teknologien det like enkelt å styre driften av Skarv fra Stavanger som fra Sandnessjøen. Stavanger har større rekrutteringsbase slik at det er enklere å få tak i kompetanse. Et stort miljø gav større mulighet til spesialisering, og team kunne settes sammen med topp kompetanse på alle områder. Erfaringene viste at miljøet som startet opp i Sandnessjøen rundt Skarv

var veldig stabilt, og med hjelp av sanntidsinformasjon fikk Sandnessjøen og hovedkontoret i Stavanger tilgang til den samme informasjonen på samme tid. Med spisskompetansen fra Stavanger skjedde det en viktig kunnskapsoverføring til Sandnessjøen. Det gjorde Sandnessjøen-miljøet til et meget kompetent miljø, selv om det ikke var så stort. Samtidig kom det hyppig besøk fra ulike spesialister for arbeidsoperasjoner som måtte utføres med utgangspunkt i Sandnessjøen. Skarv viste seg å bli mer lønnsomt enn prognosene tilsa, fordi både olje og gass hadde høyere kvalitet enn ventet og fordi ny teknologi økte utvinningsgraden.

Oppkjøpet av lokale bedrifter, ja for etter hvert ble det flere enn Sandnessjøen Engineering som ble kjøpt opp, førte til at viktige strategiske beslutninger for videre utvikling ble flyttet ut fra Sandnessjøen. Samtidig gav disse fusjonene tilgang til større nettverk og bredere faglig kompetanse. For mange av de som arbeidet i bedriftene var det viktig for den faglige utviklingen. Samtidig opplevde også underavdelinger i Sandnessjøen å ikke bli prioritert fordi konsernet ønsket å satse på avdelinger andre steder.

Driftsmiljøet i Sandnessjøen ble styrket etter at BP fikk operatøransvar for et av de nye feltutbyggingene på Helgeland. For Sandnessjøen var det en fordel at operatøransvaret ikke gikk til Statoil som har lokalisert sitt driftsmiljø i nord til Harstad. Etter hvert ble det snakk om at Sandnessjøen skulle ha driftsorganisasjonen for det feltet BP hadde fått operatøransvaret for utenfor Vesterålen. Med det kompetente fagmiljøet som ble etablert i BP i Sandnessjøen stilte de sterkt i konkurransen, og BP ønsket å samle sitt driftsmiljø i nord på ett sted.. Samtidig var også Lofoten og Vesterålen klare på at de ønsket aktivitet på land som en kompensasjon for den risikoen de tok etter at dette området ble åpnet. Med størrelsen og aktiviteten på basen utviklet det seg stadig bredere miljø innenfor engineering og tekniske tjenester. Med flere felt som driftes, i alle fall delvis fra Sandnessjøen, ble det også større behov for slike oppgaver. Dette var mer kompetanseintensivt og sto for en viktig del av videreutviklingen av basen.

Etableringer og innovasjoner i kjølvannet av baseaktiviteten

BP besluttet i 2012 å lagre og vedlikeholde subseautstyret i Sandnessjøen. Dette krevde store arealer. Vedlikeholdsdelen viste seg å være en betydningsfull faktor for nyetablering og innovasjoner. Helt fra starten krevde dette kompetanse som i utgangspunktet var lite til stede og rekrutteringsutfordringene var store. Igjen var det en (for) liten fast og stabil kjerne av fagfolk med lokal tilknytning, som var vært svært viktige for at dette ble utviklet videre. Ny subsea-teknologi ble utviklet i Sandnessjøen – teknologi med et globalt marked. Engineering og tekniske tjenester var det feltet det skjedde mest innenfor, både om en måler etter omsetningsvekst og om en måler etter sysselsettingsvekst. Et spennende trekk er

at flere av de som solgte seg ut av de lokale bedriftene, reinvesterte mye av midlene innenfor disse feltene. Slik sett fikk også lokalt forankret kapital stor betydning i utviklingen av disse næringene.

Mye flytting og pendling

Selv om det var betydelige svingninger både for leteaktiviteten og basefunksjonene, betjente Sandnessjøen så mange felt at de hadde et relativt stabilt nivå på baseaktiviteten. Samtidig var det en stor utfordring at regionen manglet viktig spisskompetanse, noe som krevde mye pendling inn i regionen. De som kom hadde jobb alt fra noen uker og opp til et år eller kanskje to, før de igjen flyttet videre. Det er jo tradisjoner for mye forflytninger innen oljebransjen, og mange har sin yrkeskarriere spredt i alle verdensdeler. Dette merket også Helgeland, både ved at folk fra regionen ble rekruttert inn i globale oljeselskap og flyttet rundt i verden, men også ved at Helgeland ble et «transittsted» for mange.

Andre næringer

Hva skjedde så med de andre næringene? Petroleumsnæringen befestet sin stilling og ble ”driver” i næringsutviklinga. Det ble ingen ting av planene om å legge gassrørledning til land på Helgeland, og en ny gassbasert industrisatsing uteble. Flere lokale bedriftsetablerere og grundere som hadde solgte seg ut av sine opprinnelige bedrifter, reinvesterte i lokalt næringsliv; i stor grad i andre bedrifter som satset på petroleum, der det var penger å hente. Det var populært å ha en petroleumsrelatert jobb. Ja, selv de som leverte vanlige tjenester, slik som reinhold, catering o.l. ville mye heller selge til basen, oljeselskapene og deres underleverandører, enn å jobbe som hjemmehjelp og renholder i kommunen eller på hotell-kjøkken. Hverken kommunen eller andre arbeidsgivere kunne konkurrere med lønnsnivået til petroleumsnæringen og de tapte konkurransen om folkene. Det førte til en «fortrengning» i arbeidslivet ved at petroleumsrelaterte næringer rekrutterte lett pga lønnsnivået, mens de andre slet med rekrutteringen.

Kommunen og andre næringer, særlig innen arbeidsintensive yrker ble derfor tvunget til å tenke nytt om tilsetting og rekruttering. «Nordsjøturnus» ble mer og mer vanlig, særlig innenfor eldreomsorg og restaurant og hotell. Mange av de som jobbet innenfor disse sektorene bodde andre steder og pendlet inn i arbeidsperiodene. Mye arbeidskraft kom fra utlandet, og den økonomiske krisen i det øvrige Europa gjorde det lett å rekruttere mange typer av kompetanse gjennom byråer som hadde spesialisert seg på dette. Stadig flere av de lokalt bosatte ønsket etter hvert også slike turnuser. De lange friperiodene var attraktive og skapte muligheter for en helt annen livsrytme enn en var vant til.

Et nytt vekstområde ble serviceyrker, slik som hudpleie, massasje, personlig trening og tilpassede ferie/fritidsaktiviteter slik som innen ekstrem sport, gourmetmat og lignende, innrettet mot de betalingssterke yrkesgrupper i de petroleumsrelaterte næringene. Tilbudene rettet seg også mot de stadig flere helgelendingene som jobbet på samme måte verden rundt og som ønsket det «gode liv» når de var hjemme. En rekke yrker som det før om årene hadde vært lite av på Midtre og Ytre Helgeland, vokste fram, knyttet til fritid og bolig nummer 2 (ja for det var ikke lenger snakk om hytte).

Infrastruktur

Etter at Tøventunnelen kom ble arbeidsmarkedet mer integrert mellom Mosjøen og Sandnessjøen, og utviklet seg til en felles bo og arbeidsmarkedsregion. Det ble satset systematisk på kollektivtransport og busstilbudet ble godt tilrettelagt for arbeidsreiser mellom byene og de omkringliggende bygdene. Veinettet på Helgeland fikk et skikkelig løft. Selv om det var en del støy rundt bomfinansiering, stanset det ikke disse prosjektene, og både Vegpakke Helgeland Nord og den noe utvidete Vegpakke Helgeland Sør kom på plass. Samtidig erfarte en at med den betydelige pendlinga både inn og ut av regionen, kom etter hvert den tradisjonelle forståelsen av bo- og arbeidsmarkedsregioner til kort.

Etter at Tøventunnelen og vegutbedringene var på plass, ble reisetiden mellom Mosjøen og Sandnessjøen så kort at det måtte bli en felles flyplass. Når Nasjonal Transportplan konkluderte med en satsing på Sandnessjøen, så ble det slik, til tross for mye motstand i Mosjøen. Større flyplass ga et forbedret flytilbud. Det kom flere daglige direkteflygninger til Trondheim, Bodø, Bergen, Stavanger og Oslo. Den store baseaktiviteten førte også til flere ukentlige charterfly i forbindelse med turnusskiftene. Det ble stor trafikk over flyplassen og en så etter ganske få år at 1199 m. rullebane ble for lite.

Den store baseaktiviteten medførte også betydelige behov for transporttjenester. Mye ble fraktet på båt. Den nye storhavna i Holandsvika ble et helt sentralt trafikkknutepunkt for gods. Etter at jernbanen til Sverige ble realisert, så stadig flere potensialet i å få utvidet jernbanen med en sidearm fra Mosjøen til Sandnessjøen og Holandsvika. I første rekke var argumentasjonen å få bort mye av tungtransporten fra det sterkt belastede vegnettet. En effektiv jernbane kunne også styrke persontrafikken og redusere reisetiden ytterligere, særlig mellom Mosjøen og Sandnessjøen.

"Pendlersamfunn" og "Bofastsamfunn"

Hvis folketallet regnes på samme måte som en gjorde i 2012, ble antallet innbyggere betydelig redusert i årene fram mot 2032, særlig i aldersgruppen 20-39 år. Den voksne befolkningen, de over 40 år og særlig de over 60 år, økte i

antall. Midtre og Ytre Helgeland ble veldig populært for de over 60 år som hadde trappet litt ned i yrkeslivet og dermed fikk mer fritid. Disse godt voksne menn og kvinner kom fra mange forskjellige jobber og bedrifter, tok jobben med seg og trengte raskt og stabilt datanett. Disse «fritidsbeboerne» bodde gjerne på øyene omkring, og viste seg å bli aktive og synlig i lokalsamfunnet. De var opptatte av fritids- og kulturtilbud og benyttet disse flittig. Båtliv, det være seg med Nordlandsbåt i Petter Dass sin ånd eller hurtiggående båter, kombinert med nydradd småsei eller torsk, og fjell- og skogsturer, var fritidsaktiviteter i sterk vekst. Noen ble primus motor i kunstforeningene og andre kulturelle aktiviteter og bidro sterkt til å få på plass den store kunstmønstringen som ble en stor happening annet hvert år. Særlig oppsving ble det etter at tyske, spanske og italienske kunstmagasin viet mønstringen mye oppmerksomhet.

Mange andre ble «deltidsbeboere» på Midtre og Ytre Helgeland. Dels var det folk med tilhørighet fra området som fikk en karriere i oljeindustrien og pendlet ut, men som hadde bolig nummer en eller bolig nummer to her. Mange ansatte i petroleumsnæringen pendlet også regelmessig inn i forbindelse med vedlikeholdsoppdrag. Mange hadde sine mer eller mindre faste uker i regionen. Pendlerne som jobbet på Helgeland var mindre synlige i lokalsamfunnet. De var der for å utføre sine oppgaver og så forsvant de. Innimellom benyttet de seg av de høykvalitets servicetilbudene som regionen kunne by på. De som levde friperiodene sine her, nøt i vesentlig større grad livet og benyttet seg av de tilbudene som fantes.

Den andre innpendlergruppen var de som fylte alle jobbene i de arbeidsintensive yrkene i kommunen, som hotell og restaurant-bransjen, og andre fritidsrelaterte serviceyrker. Disse var på langt nær så kjøpesterke som de som jobba i petroleumsrelaterte yrker. For det første var lønnsnivået i disse bransjene lavere, og mange kom for kortere perioder og jobbet for å spare penger for å realisere livsprosjekt helt andre steder. Mange kom fra utlandet og var vant til langt lavere lønninger hjemmefra. Stadig flere kom igjen flere perioder og fikk etter hvert en mer fast relasjon til en arbeidsgiver. Det skapte noen utfordringer og enkelte konfrontasjoner mellom fagforeninger og arbeidsgivere. Men over tid gikk dette seg til, og det at mange opprettholdt denne arbeidssituasjonen over flere år, var jo et signal om at det stort sett fungerte godt.

Blant de «bofaste» var det mange som hentet gode inntekter fra petroleumsnæringen. Arbeidstidsordningene disse hadde var i stor grad individuelt tilpasset. Dette var en ressurssterk gruppe som ønsket å bidra i lokalsamfunnet samtidig som de stilte krav til kvalitet på det de deltok i. De hadde ressurser, også økonomisk og var opptatt av høy kvaliteten på tilbudene

deres barn fikk og dette gav nye utfordringer for barnehager og hele skolesystemet.

Når en teller med de som bor fast, «deltidsbeboere» og alle innpendlerne som arbeider her i perioder, så holdt folketallet seg om lag på nivå med 2010-nivået. Midtre og Ytre Helgeland var ikke den eneste regionen med en skiftende befolkningsstruktur, og en reform gjorde det mulig å splitte så vel skatt som stemmegivning på flere kommuner. Hver enkelt fikk bestemme ved avkryssing på selvangivelsen til hvilken kommune skatten skulle betales og eventuelt om den skulle fordeles mellom flere kommuner. Dette systemet gjorde at selv om mange av innbyggerne i regionen var ”deltidsbeboere”, skapte det ikke dramatiske konsekvenser for skatteinngangen til kommunene. Den store andelen «deltidsbeboere» skapte interessante endringer og utfordringer i lokalsamfunnet:

- Det ble nye «sesonger». Ikke styrt av fiske og onnene i landbruket men etter vedlikeholdsoppdrag og når regionen er mest attraktivt som reisemål.
- Ny organisering av boligbyggingen. En fikk boligområder for «sesongbosetting» og andre for mer permanent bosetting.
- Kommunale tjenester måtte tilpasses for å passe også for deltidbeboerne.

Kompetansebehov

Etterspørsel etter personer med teknisk og realfaglig bakgrunn var stor. Dyktige fagutdannede innenfor de tekniske fagene fikk lett jobb i regionen. Behovet for ingeniører og sivilingeniører økte også. Petroleumsnæringen og dens underleverandører har store, men svingende behov for folk og arbeidsoppdragene krever nøyaktighet og faglig dyktig håndverksutførelse. Mangelen på fagarbeidere og ingeniører var klart større en mangelen på sivilingeniører.

Slik pleie- og omsorgsyrkene ble organisert, med «Nordsjøturnus» og svært mange på korttidskontrakter (3 mnd) hvor mange kommer fra lavkostland, var det et kontinuerlig behov for opplæring og kompetanseheving blant disse. Det gjaldt også andre arbeidsintensive serviceyrker.

Kommunestruktur

Med endringene i befolkningsstruktur og bosettingsmønster, sammen med utfordringene ved å drifte de kommunale tjenestene, vokste det fram et behov for å gjøre noe med kommunestrukturen. Godt hjulpet av en sentral reform, ble Midtre og Ytre Helgeland et stykke ut på 2020-tallet en stor kommune, Midt-Helgeland. I denne kommunen fant en tidligere Alstadhaug, Dønna, Herøy, Leirfjord, Vefsn, Grane og Hattfjelldal kommuner. Reformen erstattet fylkeskommunen med landsdelsregioner og gav kommunene ansvar for blant annet videregående utdanning. Samhandlingsreformen, som alle var svært opptatt

av i 2012, var bare første steg på veien og kommunene fikk etter hvert hovedansvar for mye av spesialisthelsetjenesten.

Endringene i arbeidslivstilpasning, med så stor grad av «nordsjøturnus», førte til langt færre fast ansatte i kommunen innenfor det som tidligere var kommunale kjerneoppgaver. De tunge sektorene utførte sine oppgaver ved bruk av arbeidskraft som pendlet inn. Det gjaldt særlig innenfor pleie og omsorg, men også innenfor tekniske tjenester. Selv om det var en stor utfordring å sikre kvaliteten i disse tjenestene, klarte en det bra, først gjennom interkommunale samarbeid og seinere som en stor og dynamisk kommuneorganisasjon. Begge deler stimulerte til sterke fagmiljøer.

Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – mobilitet og velstand

Sandnessjøen har fått forsyningsbasen til fire-fem felt, og dette har sikret jevn aktivitet. Dette er i hovedsak arbeidsplasser for fagarbeidere innen transport, logistikk, lagerstyring m.v. En rekke bedrifter leverer varer og tjenester til basen. Noen er gamle, tradisjonelle lokale bedrifter som har rettet seg inn i dette markedet, andre er lokale, nyetablerte bedrifter. I tillegg er det både nasjonale og globale bedrifter som har etablert seg i området, enten som filialer eller ved å kjøpe opp lokale bedrifter.

Petronæringshagen var også et viktig utgangspunkt for å få til mer spesialisert og høykompetent petroleumsaktivitet. Dette har ikke "tatt av", men det er et viktig, og ikke minst stabilt høykompetansemiljø knyttet til driften av Skarv og det er planer om at BP skal legge ansvar for drift av nye felt i Lofoten og Vesterålen hit slik at det forventes vekst i dette miljøet. Fagmiljø andre steder tilfører dette lille miljøet betydningsfull spisskompetanse.

Næringene som ikke leverer til petroleumsaktiviteten er i hovedsak borte. Den industrikulturen som var på Helgeland er det lite igjen av, med unntak av de som har omstilt produksjonen for leveranser til petroleumssektoren. Petroleumsrelaterte næringer «støvsuger» arbeidsmarkedet med sine høye lønninger. Pleie- og omsorgssektoren og deler av servicesektoren har møtt rekrutteringsutfordringen med å endre arbeidstidsordningene, slik at "Nordsjøturnus" er vanlig også i disse sektorene, og i stor grad basert på pendling, slik som i store deler av det øvrige arbeidslivet i regionen. Til tross for en del konflikter med fagforeningene, synes dette å fungere greit. Folk har vent seg til disse ordningene, og den økte kjøpekraften mange har fått, gjør at etterspørselen etter private omsorgstjenester har økt.

Folket på Helgeland er blitt mindre homogent og veldig mobilt. En stor andel er pendlere, både innpendlere og utpendlere. Andelen voksne over 60 år har økt, og

blant dem er en del tilbakeflyttere etter mange år andre steder. Disse trekkene gir folkene en annen tilknytning til regionen og lokalsamfunnet. Boligområdene blir nå lagt til rette med henblikk på at de som innretter seg på samme måte, skal kunne bo i samme område; pendlere for seg, deltidsboere for seg og fastboende for seg. Slik unngår en motsetninger mellom interesser, og kan samtidig legge til rette de offentlige tjenestene for hver enkelt gruppe.

Det mobile samfunnet har også medført betydelig forbedret infrastruktur på alle måter. Kraftige datanett er utbygd over hele området. Vegnettet er kraftig opprustet. Kollektivtrafikken fungerer meget godt internt i storkommunen, slik at bosted betyr lite for valg av arbeidssted, og svært mange benytter buss til jobb. Langpendlingen ut/inn av regionen gjør at flyplassen igjen er sprengt og behovet for ytterligere utvidelser står på trappene. Den enorme tungtrafikken på vegnettet, med dertil alt for høy ulykkesfrekvens har gjort at realiseringen av ny toglinje Mosjøen-Sandnessjøen er like om hjørnet. Det var en stor suksess å få sidearmen fra Mosjøen over til svensk side på plass, så stadig flere ser hvilket potensial en jernbane har, særlig for godstrafikk.

6.2 Scenario 2: Tilhørighet, natur og kultur

Situasjonen på Midtre og Ytre Helgeland i 2012 var at regionen samlet sett kunne skilte med et rimelig godt mangfold av næringer. Her fantes muligheter både for de som ønsket å arbeide innenfor ulike typer industri, fiske, havbruk, jordbruk og offentlig eller privat tjenesteyting. Det betød at ungdommene fra regionen kunne satse på mange forskjellige typer utdanning og likevel ha gode muligheter til å få jobb i regionen. Regionen trengte ungdommene, og kunne også tilby varierte arbeidsplasser og etableringsmuligheter til folk som kunne tenke seg å flytte dit. Med de store velferds- og kompetanseutfordringene som hele landet sto overfor de kommende tiårene, Midtre og Ytre Helgeland ikke unntatt, var det viktigere enn kanskje noen gang før at ungdommene ble værende i regionen etter endt utdanning. Spørsmålet om hvordan en skulle tiltrekke seg nye innbyggere var også sterkt fremme i mange diskusjoner.

Mangfoldig næringsliv som basis

Petroleumsnæringa hadde gjort sitt inntog i regionen og det var ikke tvil om det var mye optimisme og forventning forbundet med det. Samtidig var det usikkerhet knytta til hvor stor og betydningsfull denne næringa kunne bli. Hvilket omfang ville det i realiteten bli på de lokale leveransene? Alle var klar over de krevende prosessene som ligger bak å kvalifisere seg som leverandør. Usikkerheten handla også om bosetting. Ville de som jobba i denne sektoren i hovedsak komme til å være pendlere eller ville det være folk som ønska å bo i regionen, sammen med familien sin? Hadde regionen et attraktivt nok arbeidsliv

og utdanningstilbud for eventuelle medflyttere – partnere og barn? Hvis petroleumsnæringa ble stor i regionen, ville svaret på disse spørsmålene bety mye, for det første med hensyn til dimensjoneringen av både offentlig og privat tjenesteyting. For det andre når det gjaldt tilgangen på arbeidskraft i flere av de andre næringene.

Det var klart at uansett hvilken rolle petroleumsnæringa kom til å spille i årene framover, måtte de andre næringene i regionen satses på og vedlikeholdes. Dersom petroleumsnæringa skulle vokse sterkt, var satsinga nødvendig både for å holde på og for å rekruttere arbeidskraft. Ble ikke veksten i petroleumsnæringa så sterk som enkelte ventet og ønsket, og andre fryktet, ville den økonomiske utviklinga i regionen i større grad hvile på de andre næringene, slik den alltid hadde gjort. Hva ville skje med prosessindustrien, ville den greie å overleve? Et annet viktig spørsmål her var hvilken rolle primærnæringene skulle og kunne innta. Mange av aktørene i landbruksnæringa opplevde for eksempel at denne næringa fikk lite oppmerksomhet i diskusjoner om framtidig næringssatsing – særlig sammenligna med petroleumsnæringa. Dette til tross for at det hadde skjedd en betydelig kompetansebasert utvikling innenfor landbruket de seinere årene.

Forbedringene i kommunikasjonen som var under gjennomføring internt i regionen skapte forventninger om flere valgmuligheter når det gjaldt å kombinere jobb og bosted. Selv om det ikke var betydelige forskjeller mellom Vefsn-regionen og Alstahaug-regionen når det gjaldt arbeidsmarked, åpnet bedre kommunikasjon for større variasjon og flere valgmuligheter.

Det var utstrakt samarbeid mellom kommunene i regionen innenfor mange former for tjenesteyting og utvikling. Samtidig var det også uenighet, konflikter og til dels dype geografiske motsetninger, noe som kunne gjøre det svært krevende å få til et samlet, regionalt grep for å møte utfordringene.

Tilbakeflytting og trivsel

Utviklinga på Midtre og Ytre Helgeland i årene etter 2012 kom ikke til å bli ikke preget av store og gjennomgripende endringer eller satsinger. Det som foregikk kan snarere beskrives som en gradvis tilpassing til de forandringene som skjedde. Fordi petroleumsnæringa ikke fikk en så dominerende posisjon som enkelte hadde håpet og andre hadde fryktet, ble heller ikke de næringsmessige forandringene så omfattende som det kunne se ut til mot slutten av 2012. Utbygginga av basefunksjonene skjedde i et moderat tempo og ”støvsugde” ikke det lokale arbeidsmarkedet for arbeidskraft. Derfor fikk også de andre næringene stort sett tilgang på den arbeidskraften de trengte, selv om de måtte jobbe systematisk for å få det til. Samtidig var arbeidsplassene på basen godt betalte.

Det bidro til både en del tilflytting, lokal rekruttering og en del pendling. Blant tilflytterne fantes også en betydelig andel tilbakeflyttere.

Et viktig element i debatten om tilgang på arbeidskraft var hvor bredt en skulle gå ut i anstrengelsene med å rekruttere nye innbyggere. Skulle en satse på bestemte grupper eller var det viktig å favne vidt for å nå flest mulig? Det fantes lite systematisk kunnskap om hva som virket best, men en del undersøkelser og evalueringer kunne tyde på at målretta initiativ overfor bestemte grupper hadde best effekt. Det var heller ikke til å stikke under stol at det fantes en del skepsis mot å bruke tid og penger på å rekruttere innbyggere som kanskje bare kom til å bo i regionen en kort periode. Da var det kanskje bedre å sette inn ressursene på tiltak som kunne holde folk fra å flytte ut – satse på sine egne innbyggere – som en god del syntes å mene.

Det at en hel del folk som tidligere hadde flytta ut av regionen, etter hvert ønska å komme tilbake, var med på å inspirere både bedrifter og kommuner til å satse mer på denne gruppa. Bestrebelsene kan ikke beskrives som en stor, felles innsats. Den tok snarere form av mange prosjekter som arbeidet i samme retning, noen kortvarige og andre som strakte seg over en periode på flere år. I noen av prosjektene samarbeidet kommune og næringsliv, i andre var det to eller tre kommuner eller et knippe bedrifter som samarbeidet. Samtidig som prosjektene rettet seg inn mot å rekruttere innbyggere og arbeidskraft som hadde en eller annen form for tilhørighet til regionen, var de svært ofte bransjeinnretta. Vi har allerede nevnt petroleumsnæringa. Havbruksnæringa vokste og både industri, service og transportnæringene hadde bruk for ”påfyll” av arbeidskraft.

Bak denne trenden lå også mange års erfaringer om at tilflyttere som ikke hadde tilknytning til regionen fra før, ofte ville flytte ut av regionen etter noen få år, enten tilbake til stedet de kom fra eller til et nytt sted. En av grunnene til at folk gjerne flyttet videre var at det ofte var vanskelig å komme inn i det sosiale livet på stedet der de hadde slått seg ned. Folk hadde erfaringer med at tilflyttere ofte flyttet igjen, og var derfor tilbakeholdne med å knytte bånd til de nye. Flere steder kom en dermed inn i en sirkel som det var vanskelig å bryte, med at tilflyttere omgikkes hverandre, og at dette blei ei gruppe der det nærmest var ventet at man skulle flytte igjen. Med tilbakeflytterne gikk det mye greiere, for de hadde familie og kjente fra før og kom raskt inn i den sosiale omgangen. De kjente de kulturelle kodene og behøvde lite ”tilvenning” før de var en del av lokalbefolkninga. Samtidig hadde de med seg erfaringer og kunnskap fra andre sammenhenger, både geografiske og sosiale, som ble verdifulle i prosessen med å holde ved like både et aktivt næringsliv, et aktivt kulturliv og levende sosiale miljøer rundt om i regionen.

Tilbakeflytterne kom ikke av seg selv. Prosjektene var mange og mye ressurser ble lagt ned i arbeidet med å rekruttere dem, i alle fall de første årene. Samlet sett fikk regionen på den måten mye kunnskap om hvilke tiltak og lokkemidler som virket overfor denne gruppa. Dette var en kunnskap som også andre etterspurte, og en fikk en til dels heftig debatt om hvorvidt det var riktig og fornuftig å dele alle disse erfaringene med andre. Alle befant seg jo i en konkurransesituasjon, til dels innad i regionen, men særlig overfor andre geografiske områder. De kommunale prosjektene var jo finansiert av offentlige midler, og her var det opplagt at offentligheten hadde krav på å få kjennskap til hvordan midlene var brukt. Så enkelt var det ikke med de prosjektene som var finansiert av næringslivet. Bedriftene ville ikke så gjerne dele erfaringene sine med andre bedrifter. De store dilemmaene var imidlertid knyttet til de prosjektene der kommuner og næringsliv, ofte i samarbeid med fylkeskommunen, samarbeidet og samfinansierte tilflyttingsprosjekter. Her fikk en flere svært interessante, prinsipielle debatter om hvordan kravet om offentlighet skulle tolkes.

Etter hvert skapte rekrutteringen sin egen dynamikk, og det var flere forklaringer på det. Ryktet om de som hadde flytta hjem igjen spredte seg, og utsiktene til å ha gamle venner som naboer og arbeidskamerater fristet andre til å flytte etter. Det andre var at selve den utviklinga som foregikk i regionen, både som følge av tilbakeflytting, men også på grunn av naturen og det gode og stabile miljøet, gjorde det mer interessant å bosette seg der enn det hadde vært noen år tidligere. De gode erfaringene førte til at folk fra andre steder som kjente noen av tilbakeflytterne, også ble frista til å prøve livet på Ytre og Midtre Helgeland. Disse hadde da også fordelene av å ha kontakter som lett kunne skaffe dem innpass i det sosiale livet på stedet. Selv om denne strategien kanskje ikke skaffet regionen så mange nye innbyggere som en bredt anlagt rekrutteringsstrategi ville ha gjort, viste det seg altså at de som faktisk kom, var folk som følte seg hjemme i kulturen og naturen. De hadde relativt lite behov for tilrettelegging og integreringstiltak, nettopp fordi de allerede hadde et visst nettverk av slekt, venner og bekjente. Offentlige midler som eller ville ha gått med til slike tiltak, kunne i stedet rettes inn mot annet utviklingsarbeid.

Kommunikasjonsløsningene bidrar

Toven-tunnelen ga folk større valgmuligheter når de skulle finne bosted og arbeidssted. Det ble lettere å bo der en hadde familie og kjente, selv om arbeidsplassen kanskje lå i en annen kommune. Derfor kunne folk bo i de små bygdene dersom de ønsket det. Mange hadde mulighet til å jobbe hjemmefra enkelte dager, selv om de hadde arbeidsplassen sin i de større sentrene.

Bedre kommunikasjon mellom Mosjøen, Sandnessjøen og Rana bidro også til at færre ungdommer flytta ut av regionen for å ta utdanning. Ungdommer som

tidligere ville ha bodd på hybel, kunne nå bo hjemme. Lærerkreftene kunne også utnyttes bedre, ved at lærere underviste både i Mosjøen og i Sandnessjøen. Samtidig skjedde det en spesialisering av utdanningstilbudene, og nye tilbud kom i stand. Som eksempel kan nevnes de desentraliserte tilbudene i kulturnæringsutvikling, i forebyggende helsevern og bærekraftig industriutvikling. De nye tilbudene sprang i stor grad ut av behov som utviklinga innenfor ulike næringer skapte.

Gjennom et målretta arbeid, både på lokalt og sentralt nivå, for å effektivisere logistikken i regionen, ble volumet av tungtransport langs veiene gradvis redusert. Mer av tungtransporten gikk på tog, og ny toglinje mellom Mosjøen og Sandnessjøen gjorde dette mulig på en annen og bedre måte enn tidligere. Selv om motivasjonen her først og fremst lå i miljøgevinst og økonomi, hadde disse endringene i transportmønsteret den gunstige effekten for reiselivsnæringa at sykkelturismen fikk vesentlig bedre vilkår.

Næringsutvikling i pakt med lokal kultur og natur

Sterk vekst var ikke det som preget Ytre og Midtre Helgeland i årene fram mot 2032, men heller ikke sterk tilbakegang. Det var likevel enighet om at den utviklinga som skjedde, var positiv. Utviklinga kom ikke i form av store, gjennomgripende endringer, men som ei jevn tilpassing til endra befolkningsstruktur, ny næringsvirksomhet og etterspørsel etter både private og offentlige tjenester. Det ble skapt nye arbeidsplasser ut over de som kom innenfor petroleumsnæringa, særlig innenfor reiseliv, havbruk og offentlig service. Miljøhensyn og bærekraft i vid forstand fikk en stadig sterkere posisjon og folkehelse ble et stort satsingsområde innenfor offentlig virksomhet.

Havbruksnæringa ble i årene etter 2012 preget av vekst og nyetableringer. Dette er ei næring som i mange sammenhenger har vært kritisert for å ta for lite hensyn til miljøet. Som ved så mange andre former for næringsutvikling, er dette et vedvarende dilemma. Samtidig førte den voksende bevisstheten i markedet, ikke bare om miljø, men også om trygg og ren mat, til større etterspørsel etter økologiske produkter. Dette tok oppdrettnæringa til seg gjennom at flere anlegg arbeidet målbevisst for at produktene deres skulle bli godkjent som økologiske produkter. Kombinasjonen av vekst i denne næringa og en mer miljøvennlig profil, hadde stor betydning for øykommunene. Stor betydning hadde det også da fastlandsforbindelsen til Herøy og Dønna kom etter noen år. Enklere transport av produkter ut av kommunen var viktig for å nå raskt ut til markedene. Samtidig ble øysamfunnene lettere tilgjengelige for folk som ønsket å besøke dem, og det ble lettere å bo på øyene og jobbe på fastlandet – eller omvendt.

Når miljøhensynet var såpass lett å "selge inn" til havbruksnæringa, skyldtes det ikke minst lærdommen fra miljøsatsinga innefor industrien i Mosjøen. De satset tidlig på å ta bruk nye metoder for rensing av utslipp, og dette fortsatte de med i årene framover. Samtidig som det viste seg å være en god langsiktig strategi for denne sektoren, ble det også til inspirasjon for andre næringer og samfunnsområder.

Etterspørselen etter reiselivstilbud som kombinerte tilgang til natur, muligheter for fysisk aktivitet, god service og miljøhensyn var økende. Ønsket om å tilby slike reiselivsprodukter hadde vært levende i regionen lenge, men den riktige store satsinga hadde uteblitt. Etter hvert kom det mer kraft i dette arbeidet, likevel uten at det kunne beskrives som ei stor satsing. Det dreide seg snarere om summen av mange små satsinger som virket i samme retning. Gårdsturisme var ett element. Mens noen gårder utviklet seg i retning av større bruk og mer forretningsmessig drift, fant andre en tilpassing gjennom å kombinere en moderat størrelse med ulike tilbud for turister og produksjon av lokal mat. De bygde overnattingstilbud og kombinerte det med servering, fisketurer, fjell- og sykkelturer, og bærturer. For mange utlendinger var det en eksotisk opplevelse å plukke egne blåbær som de kunne spise til nystekte vafler og pannekaker når de kom tilbake til gården. Ikke minst fordi de lærte både om den norske allemannsretten og om kulturen for å høste av naturen. "Birdwatching"-turismen vokste, gjerne i kombinasjon med andre aktiviteter. Fugleinteresserte turister fikk her et helt unikt tilbud, som strakk seg fra havfugler på de ytterste øyene til fjellvåk og snøugle i Børgefjell og Lomsdal-Visten nasjonalparker.

Miljøhensynet var viktig, og mange av aktørene la stor vekt på dette i markedsføringen. Slik ble havpadling, fot- og sykkelturen etter hvert stor i regionen. På samme måte som i mange andre land var det noen som arrangerte turer der deltakerne tilbakela bestemte dagsetapper mens bagasjen deres ble frakta mellom overnattingsstedene med bil eller båt. De offentlige myndighetene støttet opp under utviklingen gjennom en gjennomtenkt tilrettelegging av gang- og sykkelveier.

En viktig del av dette bildet var den lokale maten. Regionen hadde alltid hatt god tilgang på råvarer, både i form av fisk, kjøtt, landbruksprodukter og ville vekster. Etterspørselen stimulerte tilbudet, og både gode serveringssteder og et godt fagmiljø vokste fram. "Helgelandsmat på alle fat" var slagordet, og de lokale mattradisjonene ble både foredlet og videreutviklet. Her var de videregående skolene også sterkt på banen. Linja for restaurant- og matfag i Mosjøen var svært engasjert i dette utviklingsarbeidet og fikk inn kjente kapasiteter i forbindelse med ulike prosjekter de satte i gang. Her var også Ungt Entreprenørskap aktivt med. Ut av dette utviklingsarbeidet kom det mange små etableringer. Noen hadde

kort levetid, men mange kom det noen varige arbeidsplasser ut av. Det gode fagmiljøet trakk mange søkere til denne utdanninga. Det gode og varierte tilbudet av spisesteder trakk turister, og det gjorde absolutt sitt til å skape møteplasser og trivsel for lokalbefolkninga. Alle satte stor pris på at det etter hvert kom kafeer og restauranter med høy kvalitet på maten også på de små stedene.

Når reiselivet fikk et slikt oppsving, skyldtes det ikke minst de nye mulighetene som lå i utvidelsen av flyplassen i Sandnessjøen. Etter at flyplassen i Mosjøen ble lagt ned og utvidelsen gjennomført, kunne større maskiner betjenes. En betydelig del av turistene kom fra Asia, og Brasil ble et nytt og interessant marked. Dette var pengesterke folk, som etterspurte kvalitet og unike opplevelser. Det fikk de når de besøkte Midtre og Ytre Helgeland.

Folkehelse og miljøsatsing

Det tok litt tid, men etter å ha høstet erfaringer med Samhandlingsreformen, og sett befolkningsstrukturen i hvitøyet, var det få lokalpolitikere som ikke hadde klart for seg at folkehelse og sykdomsforebygging måtte være et kommunalt satsingsområde. Med en aldrende befolkning var det viktig både for trivselen og kommuneøkonomien at folk holdt seg friske og i god form så lenge som mulig. Rundt om i kommunestyrene var det diskusjoner om hva som var den riktige måten å satse på. Skulle en gå bredt ut, og først og fremst stimulere alminnelige tiltak for friluftsliv, trening, røykeslutt og sunt kosthold? Eller var kommunene best tjent med å konsentrere innsatsen om de eldre aldersgruppene? Mange argumenterte for at det var mest å spare på å hindre sykehusinnleggelse og redusere pleiebehovet blant eldre, både gjennom å stimulere til fysisk aktivitet og mestring og gjennom sosiale aktiviteter for å forebygge ensomhet og depresjon. De fleste landet på en både-og-løsning. Godt hjulpet av statlige støtteordninger kom det i gang en rekke tiltak. Aldersmessig spente de fra barnehage til de eldste av de gamle. De nye sykkelveiene som var etablert først og fremst i forbindelse med turistsatsinga, kom til nytte også i folkehelsearbeidet. Sykkelveiene ble brukt både av skolene og når den forebyggende helsetjenesten arrangerte turer for de eldre og for langtidssykemeldte. Her viste det seg at de som arrangerte turer for turistene så en mulighet til også å skape tilbud for lokalbefolkninga. Tilbudet omfattet etter hvert både formiddagsturer med innlagt lunsj og kveldsturer med middag og hyggelig samvær etterpå. Turene gikk både til lands og tilvanns, og det fantes muligheter for ulike kondisjonsnivå.

En viktig side av folkehelsearbeidet var det psykiske helsevernet. Mer innsats her ville både skape mer trivsel og føre til store innsparinger i de offentlige budsjettene. Mosjøen ressurs- og kompetansesenter kom til å bli en betydelig regional aktør i arbeidet med å videreutvikle tenking og lokale tilbud med vekt på å bruke naturen også i denne delen av folkehelsearbeidet. Interessante og

løfterike løsninger kom i stand som følge av det utviklingsarbeidet som ble drevet i dette fagmiljøet.

Også i folkehelsearbeidet bidro de videregående skolene med utdanningstilbud. Elevene både ved idrettslinja i Sandnessjøen og ved Helse- og sosialfag i Mosjøen ble engasjert i prosjekter med innretning mot folkehelse – idrettselevne med innretning mot aktivitet og friluftsliv og elevene ved helse- og sosialfag mot omsorg. Ressurs-senteret i Mosjøen bidro med fagkunnskap her, blant annet som veiledere for lærerne så vel som for elevene. De var også finke til å hente inn gode forelesere og kursledere fra universitetene og høyskolene i landsdelen. Noen av elevene så mulighet for å etablere bedrift som tilbød aktiviteter til både private brukere og til kommuner. Disse fikk god hjelp av Ungt Entreprenørskap, og noen etter hvert av næringshagen. De små private bedriftene som vokste fram innenfor folkehelse og forebyggende helsearbeid, var et nyttig supplement til det arbeidet som ble drevet i offentlig regi. Da ansatte var også dyktige til å holde seg oppdaterte om ny utvikling på feltet, og raske til å ta kunnskapen i bruk. På den måten ble de også pådrivere for det kommunale tilbudet. Folk etterspurte hos kommunene det de så at en kunne få kjøpt hos private firma. Selv om det førte til et økt press på de kommunale tjenestene, så alle likevel at de på sikt tjente på at regionen hadde et variert og godt faglig miljø for å drive folkehelsearbeid, et miljø som alltid var oppdatert om nye løsninger som ble utvikla andre steder og raske med å ta løsningene i bruk for egne formål.

Miljøsatsinga kom gradvis til å omfatte stadig flere bransjer og samfunnsområder. Miljø, rene produkter og natur var salgbart i flere markeder. Summen av alle de ulike initiativene for å drive mer miljøvennlig, både på vare- og tjenestesida, ga god uttelling på omdømmet for regionen. Etter noen års arbeid, fikk regionen også sin første miljøsertifiserte kommune. Det var Alstahaug kommune, som etter lang tids systematisk jobbing, både faglig og politisk, oppnådde denne sertifiseringa.

Teknologi for desentralisert omsorg

Bedrede kommunikasjoner, reiselivsnæringa og utviklinga innafor havbruk og landbruk gjorde sitt til at regionen beholdt hovedtrekkene i befolkningsstrukturen med nokså små forandringer gjennom 20 år. Aldringen skjedde likevel med uavvendelighet, og den mest aldrende befolkninga fikk en i ytterdistriktene. Behovene for pleie- og omsorgstjenester økte, selv om folkehelsearbeidet nok gjorde sitt til å bremse på veksten. Løsninga ble i mange tilfeller tilbud innenfor kategorien telemedisin. Eldre mennesker i årene etter 2012 var i langt større grad enn sine forgjengere vante til å bruke ny teknologi. Derfor kunne slike løsninger introduseres stadig lettere. Samhandlingsreformen som ble innført i 2012, førte til at de pasientene som ble utskrevet fra spesialisthelsetjenesten var mer

pleietrengende enn pasienter i kommunal pleie tidligere hadde vært. det førte til et press på sykehjemssenger, og i mange tilfeller til en forskyvning av tilbud over i den hjemmebaserte omsorgen. Kommunene tok i økende grad i bruk elektronisk rapportering og overvåking av eldre og andre som trengte pleie- og omsorgstjenester. For eksempel skjedde det gjennom at hver bruker ble kontaktet ved hjelp av lyd-bilde-kommunikasjon flere ganger om dagen, for å sjekke tilstand og behov. Det reduserte antall ganger hjemmetjenesten behøvde å stikke innom, blant annet fordi en da fikk vite om en bruker hadde besøk av andre som de kanskje spiste middag sammen med. I så fall behøvde ikke noen fra hjemmetjenesten komme innom for å varme mat og sette fram.

Kommunene, og de pårørende, opplevde det også som en stor fordel at det ble tillatt å følge med på dementes bevegelser ved hjelp av elektroniske innretninger. Slik kunne folk som ellers ville hatt behov for institusjonsplass eller mye ressurser fra hjemmetjenesten, opprettholde den bevegelsesfriheten de ønsket, samtidig som omsorgspersonene følte større trygghet for at de ikke kom til å gå seg bort.

Kommunene, i likhet med de små private omsorgsbedriftene en etter hvert fikk, brukte mye ressurser på å holde seg oppdatert om utviklinga innenfor slike tjenester. Selv om det kostet, var det alminnelig enighet om at det var mye å spare på å drive effektiv pleie og omsorg, og det var stort sett ikke vanskelig å få gehør, både blant politikerne og i befolkninga, om at dette var en hensiktsmessig strategi. Kommunalt samarbeid handlet mer og mer om innføring av nye teknologiske løsninger i pleie- og omsorgssektoren.

Utviklinga i kjølvannet av Samhandlingsreformen satte fart i de frivillige kommunesammenslutningene over hele landet. Av den grunn fikk en ikke en sentral kommunereform, med tvangssammenslutning av kommuner. På Midtre og Ytre Helgeland fikk vi nokså raskt en sammenslutning av Alstahaug og Leirfjord kommune, mens de øvrige ble uforandret i mange år. Den stabile strukturen i bosettingsmønsteret i kombinasjon med den jevnt gode utviklinga i de ulike næringene, gjorde at en ikke så noe stort behov for å forandre kommunegrensene. De nye teknologiske løsningene førte også til at pleie- og omsorgstjenestene kunne ivaretas uten dramatisk økning av bemanning og utgifter.

En annen viktig årsak til at det ikke skjedde større endringer, var et politisk ønske om å opprettholde levende kommunesentra. Sammenslutning måtte nødvendigvis føre til at ett kommunesenter, eller flere, ville få en endret status. Reiselivsnæringa, som hadde opparbeidet en sterk posisjon i regionen, ønsket å kunne sluse turistene til flest mulig levende og aktive småsteder. Både de

opprinnelige innbyggerne og de som hadde kommet flyttende, følte dessuten ofte en klar tilhørighet til kommunen sin og kommunesenteret sitt, og det var slik sett en sterk politisk motstand mot ytterligere sammenslutning. I denne motstanden befant det seg nok også noen elementer av lokale motsetninger, som få så det som hensiktsmessig å gå til felts mot.

Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – en region i harmoni med seg selv

Midtre og Ytre Helgeland er en region i harmoni med seg selv. Den har ikke vært gjennom de store, gjennomgripende omveltningene, verken når det gjelder befolkning, næringsstruktur eller kommunestruktur. Tre næringer er større enn de var i 2012, nemlig havbruksnæringa, petroleumsnæringa og reiselivsnæringa. Selv om veksten innenfor disse tre har vært tydelig, kan ingen av dem likevel sies å ha dominert samfunnsutviklinga. Det skyldes for petroleumsnæringa sitt vedkommende at veksten ikke har vært så sterk som noen spådde et par tiår tidligere. Havbruksnæringa er blitt vesentlig større, men har heller ikke inntatt en dominerende posisjon. I reiselivsnæringa har utviklinga skjedd gradvis, og i veldig stor grad vært integrert i annen lokal virksomhet, slik som landbruk, kultursektor og til en viss grad etter hvert i det offentlige tjenestetilbudet.

Den jevne, skrittvis veksten preger også de andre sektorene. De har holdt seg oppdatert om kunnskapsutviklinga både nasjonalt og internasjonalt, og vært raske med å ta nye løsninger i bruk. Det gjelder både i vare- og serviceproduksjon, og ikke minst innefor miljø og bærekraftig utvikling. Miljøetsatsingen i havbruksnæringa og prosessindustrien har fått mye positiv oppmerksomhet, mer miljø- og energivennlige måter å produsere på, null-utslippsvisjonen har bidratt til å øke og opprettholde konkurransekraften. Både her og innenfor andre næringsområder har langsiktighet, evne til å lære og sindighet vært verdifulle og verdiskapende egenskaper.

Aldringen i befolkninga er et godt stykke på vei kompensert gjennom en kombinasjon av tilbakeflytting, folkehelseiltak og teknologiske løsninger. På den måten har nedgangen i befolkningstallene vært så liten at den knapt merkes. Også pendlerne til basen på Horvnes etterspør jo tjenester, selv om de ikke bor fast i regionen. De er også betalingsdyktige og krevende kunder, som både er med på å skjerpe kvalitetskravene og som legger igjen verdier.

6.3 Scenario 3: Kompetansesatsing og samarbeid

Alle forsto at konkurransen om arbeidskraften ville bli sterk. Situasjonen i Midtre og Ytre Helgeland var ikke unik. De fleste andre regioner i landet ville i større eller mindre grad stå overfor de samme utfordringene. Spørsmålet var både hvordan man kunne beholde folk i regionen og hvordan man kunne tiltrekke seg nye. Mange, både kommuner, fylkeskommunen og bedrifter, hadde i flere år

deltatt i forskjellige satsinger nettopp med det formål å stimulere tilflytting og redusere utflytting. Ideene var sånn sett mange og engasjementet stort. Samtidig var det mye usikkerhet knyttet til dette arbeidet og en stor utfordring å velge hvordan en skulle legge opp rekrutteringsinnsatsen, for kunnskapen om hvilke former for tiltak som virket var mangelfull. Svært få slike prosjekter var systematisk evaluert. Et av problemene så også ut til å være at stort sett alle rekrutteringsbestrebelsene var prosjektbaserte og dermed tidsavgrensa innsatser. Prosjektledere kom og gikk, og det var vanskelig å bygge opp kompetansen for å drive dette arbeidet.

Med utsiktene til stor vekst i petroleumssektoren og nødvendigheten av å drive eksisterende næringer så vel som offentlige tjenester, var det klart for alle at det måtte en kraftfull satsing til.

Leting etter løsninger

En kommune som så ut til å ha oppnådd gode resultater, var Herøy, som hadde arbeidet målrettet med tilflytting og integrering og så langt så ut til å ha greid å motivere innvandrere til å bli boende. Dette var et arbeid som blant annet var en del av den såkalte LUK-satsinga (Lokal samfunnsutvikling i kommunene), et utviklingsprogram i regi av Kommunal- og regionaldepartementet. Seinere fikk det også midler fra Kystsamfunnssatsinga. Den grunnleggende strategien i Herøy var tett oppfølging av de nye innbyggerne, både med hensyn til arbeid, utdanning og fritidsaktiviteter. Kunne hele regionen få det til? I løpet av de neste par tiårene ville det ikke bare være de mest utpregede utkantene som måtte konkurrere om innbyggerne, også Sandnessjøen og Mosjøen, måtte melde seg på.

I framtida ville det ikke bare være de mest utpregede utkantene som måtte delta i konkurransen om innbyggerne, slik det jo i og for seg hadde vært lenge. Også de sentrale områdene i regionen, som Sandnessjøen og Mosjøen, måtte melde seg på.

Kommunene på Midtre og Ytre Helgeland hadde på den ene siden tradisjon for å samarbeide. Hver av dem var med i et betydelig antall interkommunale samarbeidsordninger, som til sammen dekket et bredt spekter av tjenesteområder. Disse samarbeidsordningene gikk på kryss og tvers, og fulgte ikke nødvendigvis regionrådskonstellasjonen, noe som enkelte ganger kunne gjøre det vanskelig å holde oversikt over hvilke samarbeid de forskjellige kommunene deltok i. På den andre siden var det også vel kjent at det kunne være sterk konkurranse og mye uenighet mellom kommuner og mellom steder, for eksempel mellom to kommuner som begge deltok i det samme regionrådet eller den samme interkommunale ordningen. Vi skal ikke dvele ved hva de var uenige om, men noen av motsetningene skrev seg fra diskusjoner som lå svært langt tilbake i tid.

Flere av de unge politikerne opplevde at disse gamle motsetningene var en bremse på nye og spennende initiativ og mente at tida snart måtte være inne for å legge dem bak seg.

Dessuten ville det ikke være nok i seg selv, det å få folk til å komme. De som kom, skulle også helst ha en kompetanse som var relevant, eller som kunne gjøres relevant i regionen. Folk som kommer fordi de har søkt på en jobb og fått den, har jo pr. definisjon relevant kompetanse. For disse tilflytterne er valget om å komme gjerne en kombinasjon av at jobben er interessant, lønna er god og andre forhold. Det kan bety mye at de kommer til et attraktivt sted, eller kommer seg vekk fra et sted der de ikke trives.

Bevisstheten om disse utfordringene og dilemmaene som lå i dem, var tydelige både blant offentlige og private aktører i 2012, og den ble bare sterkere i tida som fulgte. Selv om utviklinga innafor petroleumsnæringa bar bud om lovende framtidsutsikter for regionen, kunne en ikke lite på at den ville bidra til å løse rekrutteringsutfordringene. Det kunne snarere bli tvert imot. Ble det mye aktivitet og mange arbeidsplasser, kunne basen på Horvnes komme til å støvsuge regionen for kompetent arbeidskraft. Ble det mindre aktivitet enn ventet, ville kanskje færre bli boende i regionen. Dessuten var det sannsynlig at mange av de ansatte der, uansett vill pendle inn og dermed ikke bringe med seg verken familie eller nevneverdig samfunnsdeltakelse.

Mange små og litt større rekrutteringsprosjekter og tiltak dukket opp, noen i regi av enkeltbedrifter, andre i kommunal og interkommunal regi. Prosjektet Folketallsutvikling og tilflytting i regi av Helgeland regionråd er ett eksempel. Enkelte av prosjektene så ut til å lykkes, men blant disse var det flere som det ble vanskelig å videreføre etter at prosjektperioden var omme. Andre prosjekter var det vanskelig å se umiddelbare effekter av, og viljen til å gjennomføre systematiske effektmålinger var stadig ikke sterk. Sterk var imidlertid frustrasjonen, ikke minst blant de prosjektlederne og koordinatorene som hadde lagt ned mye krefter og engasjement i å skape resultater. Prosjektnomadene – prosjektarbeidere som flytter fra prosjekt til prosjekt – var en voksende gruppe. Både politikere, næringsaktører og de frivillige organisasjonene så klart og tydelig behovet for et samlet grep. Sterke ønsker til tross var dette vanskelig å få til, for ingen ønsket at deres lokale samfunnsutvikling skulle styres ovenfra, av et overordnet organ. Særlig innenfor samfunnsutvikling har den lokale handlefriheten tradisjonelt vært stor, og slik ville mange at det fortsatt skulle være.

Målrettet mangfold – langsiktig satsing

Det var faren for å bli en befolkningsmessig marginal region som satte fart i en omfattende og langsiktig satsing. Målet var i størst mulig utstrekning å kombinere det å tiltrekke seg nye innbyggere med en bred kompetansesatsing. Selv om alle i og for seg var enige om at dette måtte til en sterk, felles innsats, var det en krevende prosess å få det til å skje. Alt kunne ikke skje samtidig, og man måtte prioritere så vel mellom steder og kommuner, som mellom kompetanseområder. Det var nødvendig med mange møter og mye diskusjon. Vendepunktet kom i form av en større konferanse, som samlet både kunnskapsinstitusjoner, næringsliv, politikere og administrasjon. Med den brede deltakelsen kombinert med en kompetent og forberedt ledelse viste arrangementet seg å fylle rollen som et verksted for nytenking. Mye skjedde disse to-tre dagene. I tillegg til innledninger og debatter hadde lokale kulturarbeidere hatt i oppdrag å lage film og dramatiseringer som både provoserte og inspirerte. Ungdommene som deltok brakte nye synspunkter inn i gruppearbeidene, og selv de som hadde holdt sterkest på gamle motsetninger erfarte at det kanskje var på tide å tenke nytt.

I etterkant av denne konferansen ble det lettere å få til overgripende, forpliktende samarbeid om satsingene og om prioriteringen av dem. Det var opplag for alle at en måtte satse bredt med hensyn til ulike grupper av innvandrere. Noen grupper, for eksempel de som kom fra en del europeiske land, hadde kunnskap og kompetanse som for en stor del var ”omsettelig” i regionen. I den grad det ville være behov for opplæring og videreutdanning, ville det ikke så ofte dreie seg om langvarige utdanningsløp, men heller kortere kurs og tilpasninger til norske og lokale forhold.

Innvandrere som kom til regionen som flyktninger og asylsøkere hadde ofte større og mer omfattende behov for opplæring, både i språk, kulturforståelse og konkrete ferdigheter. Selv om alle gruppene av innvandrere hadde nytte av tett oppfølging, var dette behovet generelt større i den siste gruppen. Et, eller rettere sagt flere omfattende partnerskap ble inngått. I grove trekk gikk partnerskapene ut på forpliktende deltakelse både fra utdanningsinstitusjonene i regionen, bedrifter og offentlige serviceinstitusjoner. Hver kommune hadde en ansvarlig som kontaktet nye innbyggere og fant ut hva de hadde behov for både av starthjelp og eventuelt mer langsiktig støtte. Arbeidsinnvandrere hadde oftest bruk for kunnskap om språk, kultur, videreutdanning og samfunnsnivå. Flyktninger og asylsøkere hadde selvsagt mye av de samme behovene, men hadde først og fremst bruk for arbeid, og ofte mer grunnleggende utdanningsbehov.

I og for seg var jo dette noe som mange av bedriftene, skolene og kommunene hadde drevet med før, gjennom de mange prosjektene de hadde deltatt i opp gjennom årene. Det nye med denne satsingen var for det første at arbeidet ikke ble organisert som prosjekt, men som permanente arbeidsoppgaver i både bedriftene, næringsforeningene og de offentlige institusjonene. Det skapte en helt annen stabilitet og kontinuitet i arbeidet. Faste stillinger i stedet for kortvarige engasjement for de som jobba med rekruttering og integrering bidro til å bygge gode fagmiljø.

Siden trainee-ordninger var blant de rekrutterings- og integreringstiltakene som syntes å ha god effekt, var et omfattende tilbud av slike ordninger noe av det første en satset på. Både offentlige institusjoner og private bedrifter opprettet hospitant- og trainee-ordninger, for ulike kunnskapsnivå. Det vil si at både personer med høy utdanning og personer med lite utdanning kunne komme inn under ordningene. For de som hadde behov for det, ble deltakelsen kombinert med språkkurs eller annen opplæring, samt tilbud om veiledning om veier inn i ulike fritidsaktiviteter. Svært mange fikk fast jobb etter den første trainee-perioden, og valgte å bli boende i regionen – i alle fall noen år. Andre gikk gjennom en eller flere perioder før de hadde funnet en jobb de passet i. FoU-institusjoner var aktivt med i denne satsinga. Ved hjelp av ekstern finansiering satte de i gang følgeforskning som gikk over flere år, og som ga nyttig kunnskap om hva som fungerte godt og hvilke deler av satsingen som måtte endres.

Ny kunnskap til mange næringer

Stort sett alle næringene, både petroleumsnæringa, prosessindustri, annen industri, bergverk og servicenæringene, hadde god nytte av denne måten å trekke til seg kompetanse på. En god del var pendlere, men flere enn ventet valgte å flytte til regionen, i alle fall for noen år. Følgeevalueringa viste at den gode tilrettelegginga hadde mye av æren for det. De samme erfaringene gjorde både industribedriftene, primærnæringene og servicenæringene seg. Prosessindustrien konkurrerte på globale markeder med lavkostland men greide seg overraskende bra gjennom sin spisskompetanse, kontinuerlige kompetansesatsing og stadige innovasjoner å være i forkant av omstillinger.

I tillegg til det at mange gikk sammen om å satse i felles retning, og langsiktighet framfor korte prosjekter, var det en tredje nøkkelfaktor for at satsingen ble vellykket, nemlig forståelsen av at kunnskapsstrømmen ikke bare skulle gå en vei – fra skolen eller bedriften til studenten/traineen. Det var også svært viktig at de nye fikk formidlet sin kunnskap om hvordan ting kunne gjøres, til omgivelsene. Ikke minst gjaldt dette de som kom fra land der forholdene var svært annerledes enn på Ytre og Midtre Helgeland. Gjennom at man på en systematisk måte var oppmerksomme på denne kunnskapen, ble den tatt i bruk gjennom mange små og

store forbedringer og nyskapinger. Noen av dem i offentlig sektor, som i undervisning og omsorg, andre i privat sektor. Servicenæringene, hadde spesielt stor nytte av dette nye tilfanget av kulturkunnskap og brukte det i utviklinga av nye produkter og for å nå nye kundegrupper. Ett eksempel er to italienske familier i Mosjøen som i samarbeid bygde opp en bedrift som tilbød kurs i italiensk i kombinasjon med mat og kulturkunnskap. Sammen med lokale overnattingsbedrifter kunne de også tilby helgekurs og sommerkurs. Den systematiske og gjennomtenkte starthjelpen til nye innbyggere bidro også til at flere av dem enn før startet egen virksomhet. Mange av dem rekrutterte nye ansatte fra det landet de kom fra og bidro på den måten til flere innbyggere i regionen.

Nye utdanningstilbud på høyskolenivå kom også i stand. Gjennom et spleiselag mellom ulike offentlige aktører og næringslivet ble det etablert et nytt og svært moderne kunnskapssenter i Sandnessjøen, med virtuelt klasserom i Mosjøen og i Herøy. Her ble både landsdelens og andre universitet og høyskoler engasjert til å gjennomføre utdanningstilbud på alle nivå. Ett av disse var innenfor forebyggende helsearbeid, som det viste seg å være stort behov for. Innføringen av Samhandlingsreformen gjorde nettopp dette tydelig. Regionen var tidlig ute med dette tilbudet og tilstrømmingen av studenter var god. Andre utdanningstilbud på høyskolenivå som kan nevnes, var akuttmedisin, bedrifts- og teknologiledelse, havbruk og undervisning.

Regionen Ytre og Midtre Helgeland opparbeidet seg i løpet av en drøy tiårsperiode år et rykte som en framtidretta og kompetent region. De gode erfaringene og mangfoldet i så vel næringsliv som kompetanse og befolkning trakk til seg ikke bare nye innbyggere, men også ny kapital. Investorer utenfra fattet interesse for det som skjedde og ville være med på utviklinga.

Lokaliseringsdebatt er uunngåelig

Utviklinga foregikk naturligvis ikke uten debatt, friksjon og konflikt. De nye utdanningstilbudene skulle lokaliseres og det førte stort sett alltid med seg diskusjoner. Lokalpolitikken var like levende som før – om ikke mer.

Etter hvert som Samhandlingsreformen skred fram ble kommunene stadig mer kompetente både til å ta seg av sine syke innbyggere og til å holde dem friske lenger, ikke minst gjennom kompetansesatsinga. Dermed ble behovet for spesialisthelsetjenester betydelig redusert. Det ble stadig vanskeligere å argumentere for å opprettholde et sykehustilbud både i Mosjøen og Sandnessjøen. Det at kjøretiden mellom de to stedene var vesentlig kortere som følge av Toven-tunnelen og andre veiforbedringer, var også et argument for de som mente det var fornuftig å samle spesialisthelsetjenesten på ett sted. Debatten

om denne lokaliseringen varte lenge. Den endte med ei delt løsning. De somatiske avdelingene ble lagt til Sandnessjøen, mens psykiatridelen ble lokalisert til Mosjøen. Argumentet for dette var blant annet at nærheten til flyplass var viktig for de somatiske pasientene. Flyplassen i Mosjøen ble nedlagt ei tid etter at Toven-tunnelen var offisielt åpnet. For pasienter som måtte hurtig videre til mer spesialisert behandling, kunne kort avstand til flyplassen bety mye. Da avgjørelsen var tatt, var den alminnelige oppfatningen at debatten hadde vart lenge nok og at man måtte slå seg til ro med den løsninga som kom.. Selv om det nok var enkelte som hadde problemer med å akseptere utfallet, og tok til orde for å se på saken på nytt, var det ikke stor stemning for noen omkamp. Den store kompetansesatsingen hadde skapt en ny giv i regionen, og motivert flere unge mennesker til å gå inn i politikken. De var opptatte av at ikke gamle uenigheter skulle få leve evig og være en bremse for det som var positivt med utviklingen i regionen. I mange saker og debatter viste denne felles oppfatninga seg å prege den nye generasjonen lokalpolitikere. De hadde lært at å satse i fellesskap og heller se framover enn å dvele ved gamle uenigheter skapte spennende muligheter for Ytre og Midtre Helgeland.

Sentraliseringstendenser

Folketallsutviklingen og sysselsettingen i regionen var god, både på grunn av veksten i den petroleumsrelaterte aktiviteten og fordi kompetansesatsingen hadde gitt resultater i form av ny virksomhet på flere områder. Samtidig viste det seg at det var først og fremst i sentrumsområdene folk ville bo. Ikke minst gjaldt det de som kom flyttende. Svært få var interesserte i å bo i utkantene, og uttynningen i disse områdene fortsatte, med noen unntak. Unntakene var de stedene der aktører i reiselivsnæringen valgte å satse med litt større anlegg. I omegnen av disse dukket flere mindre bedrifter opp, slik som produsenter av lokal mat, kunsthåndverkere, kunstnere og små kafeer.

Regionen ble ”mindre” fordi avstandene mellom steder ble redusert gjennom at forbedringene i veinettet skapte kortere reisetid. Uttynningen og de bedrede kommunikasjonene banet også veien for å slå sammen kommuner. Det samme gjorde de økte kravene til kommunale helse- og omsorgstjenester. Dette var også en utvikling som ble sterkt tilskyndet av staten, og påvirket blant annet gjennom måten tilskudd til kommunen ble utformet på. Kommunesammenlutningene skjedde rundt sentrene Sandnessjøen, Mosjøen, Mo og Brønnøysund. Disse kommunene ble avgrensa etter reisetidsvurderinger, og kommunene inkluderte omland med inntil en times reisetid, altså omtrent det som i 2012 var BA-regioner. Noen småkommuner ble ikke inkludert i denne sammenslåingsprosessen, slik som Bindal, Vega, Nesna, Rødøy og andre.

Når kommuner ble slått sammen, bidro også det til sentralisering. Antallet kommunesentra ble selvsagt også redusert, og innbyggertallet i de tidligere kommunesentrene gikk noe ned. Denne nedgangen ville trolig vært vesentlig større, om det ikke hadde vært for at de offentlige myndighetene, ofte i samarbeid med næringslivet og frivillige organisasjoner, samtidig gjorde mye innenfor stedsutvikling på en del av disse stedene. Ulike grep for stedsutvikling gjorde sitt til at stedene ble attraktive boområder, også at de ble attraktive for bedrifter som ikke er avhengige av å være lokalisert i de større sentrene. Det var selvsagt ikke mulig å prioritere alle steder like høyt, og det var ikke fritt for at noen opplevde at deres hjemsted ble svært stemoderlig behandlet av politikerne.

På den andre siden ga utviklingen mot større kommuner et bedre grunnlag for å bygge kompetansemiljø i den enkelte kommune. Behovet for interkommunale samarbeid ble mindre når kommunene ble større og kunne greie flere oppgaver på egen hånd, og mye av den energien som gikk med til å administrere slike samarbeid, kunne nå sluses inn i arbeidet med kompetanseutvikling.

Identitetsendring i lokalsamfunnene

Et interessant utviklingstrekk var at de ulike tettstedene utviklet til dels ny kulturell identitet. En faktor som bidro til dette, var at innvandrere som kommer fra samme land har hadde en tilbøyelighet til å ville bo i nærheten av hverandre. Slik fikk enkelte steder mange innbyggere med somalisk kulturbakgrunn, andre mange med afghansk bakgrunn og atter andre en stor andel innbyggere med spansk og portugisisk bakgrunn. Ei stund var det en del som fryktet at dette skulle skape motsetninger mellom de nyankomne og de som bodde der fra før. Det skjedde nok, men i veldig liten grad, blant annet fordi den målretta innsatsen for kompetanse og arbeid til de nyankomne fikk de aller, aller fleste ut i jobb nokså raskt.

Mange av tilflytterne var også raske med å opprette nye arbeidsplasser, alt fra teknologibedrifter til kafeer, service innen pleie og omsorg, og undervisning. Det siste var helt klart i tråd med kontinuerlig kompetanseutvikling som den bærende ideen i utviklinga av regionen. Det var også en vesentlig faktor for den vellykkede integreringen mellom fastboende og tilflyttere. En annen vesentlig faktor var at tilflytterne ofte er unge mennesker, som gjerne har barn. Barna skaper liv i lokalsamfunnene og er viktig for å opprettholde infrastrukturen, som skole, barnehage, bussruter og fritidsaktiviteter. De har også en betydningsfull rolle som "oversettere" mellom kulturer.

Folk på Midtre og Ytre Helgeland ble både vant til, og kom til å sette pris på den bevegelsen som innvandringen og kompetansesatsingen skapte. Det ble ikke slik at alle de som kom flyttende til regionen, bosatte seg og ble værende resten av

sitt liv. Mange ble boende, mens mange også flytta igjen etter noen år – noen etter flere år enn andre – og det var forskjellige grunner til det. Samtidig kom det hele tida nye folk inn i regionen, slik at det nærmest var en jevn strøm av folk både inn og ut. Men forskjellen fra før var at de som kom flyttende ble kjent med mange flere mennesker enn tilflytterne før de hadde gjort. De deltok i aktiviteter og fikk på den måten sterke bånd, både til mennesker, til sted og til regionen som sådan. Det var en av grunnene til at de ble gode ambassadører for Midtre og Ytre Helgeland både mens de bodde der og etter at de var flytta. På den måten gjorde de sitt til at det stadig kom nye folk.

Selv om ikke alle blir boende resten av livet, opplevde mange flere nå enn før det som hyggelig og berikende å bli kjent med nye mennesker, og ofte fortsatte de å holde kontakten også etter at de har flytta. Mange av de som flytta, skaffet seg også hytte før de dro, slik at de hadde et sted å komme tilbake til. Det gjorde de ikke minst på grunn av barna, som hadde hatt store deler av oppveksten sin på Helgeland. Det nye var at folk i større grad enn før så denne dynamikken som en ressurs – en kilde til nye impulser og ny kunnskap – heller enn som en ubetinget ulempe og en grunn til å ikke engasjere seg i de nye som kom til stedet.

Midtre og Ytre Helgeland i 2032 – en kompetent region i utvikling

Midtre og Ytre Helgeland er en region med sterk bevissthet om egen kompetanse og det en har fått til gjennom samarbeid. Regionen er med rette stolt av seg selv, og selvtilliten trekker stadig til seg nye mennesker.

Midtre og Ytre Helgeland er på den måten attraktiv for flere typer ungdom – både de ”heimkjære” og de ”eventyrlystne”. De som trives med det regionen har å by på av utdanning, arbeidsmarked, kultur og natur, kan bli boende og ha et godt liv med det. De som ønsker nye impulser kan involvere seg i de nye tingene som skjer, både på arbeids- og kulturområdet. De kan bli kjent med de nye menneskene som kommer, kanskje starte en bedrift eller få i gang et arrangement sammen med dem, eller de kan flytte ut og eventuelt komme tilbake seinere. Selv om de flytter, kan de regne med at det finnes et miljø og en jobb til dem om de får lyst å komme tilbake.

En region som kontinuerlig får både kulturelle og faglige impulser både utenfra og innenfra, er en region som er i stadig utvikling. Nettopp dette preger Midtre og Ytre Helgeland. Utviklinga viser seg i at nye bedrifter etableres og at det oppstår nye kulturelle uttrykk. Ikke alle viser seg å være levedyktige over tid, men folk i regionen opplever det som en naturlig ting at slike forandringer skjer. Det er jo dette som er risikoen ved å prøve noe nytt.

Sentrene i regionen er blitt færre, men sterkere. Sandnessjøen har vokst, av flere årsaker; større sykehus, basen på Horvnes, flere undervisnings tilbud og forskjellige former for service som har kommet i kjølvannet av denne utviklinga. Mosjøen har ikke vokst. Stedet har beholdt sin industriprofil, men har utviklet ei livskraftig og driftig kulturnæring, mye gjennom de kreative møtene som har foregått mellom tilflytterne og lokalbefolkningen. Turistene vil gjerne dit, på grunn av den spesielle kombinasjonen av gammelt industristed og mangfoldet i kulturelle uttrykk. Stedsutvikling har stått mer sentralt her enn de fleste andre steder i regionen og mangfoldet i kulturaktiviteter er større enn noen andre steder i regionen. Flere kjente kunstnere bor i Mosjøen store deler av året. Satsingen i psykiatrien har også vært viktig for utviklingen av Mosjøen.

Det er satt i gang en utredning om nytt sykehus, lokalisert i Leirfjord. Bygningsmassen i Sandnessjøen trekker på årene og mange har klaget over at den er uhensiktsmessig. Samhandlingsreformen er for lengst godt innarbeidet og kommunene, særlig de større kommunene, viste seg godt i stand til å ta hånd om pasienter med mer omfattende pleiebehov enn de var vant med. Sykehusene utvikler stadig mer spesialiserte tilbud, som stiller andre krav enn før til utforming og utstyr. For å skaffe dyktig personell, er det viktig å være mest mulig oppdatert. Når Leirfjord har pekt seg ut som en aktuell lokalisering, kommer det av at værforholdene her gir lettere tilgang for helikopter enn i Sandnessjøen. I forbindelse med denne utredningen er det også en diskusjon om hvorvidt faglige hensyn tilsier at også den psykiatriske delen av sykehuset bør flyttes fra Mosjøen til Leirfjord.

Bedriftene i regionen er blitt flere, større og mindre. Det har skjedd en polarisering av næringslivet, slik at det nå i hovedsak består av relativt store bedrifter og mikrobedrifter, men færre mellomstore. Dette er en konsekvens av flere faktorer. For det første at det har vært nødvendig med større bedrifter, særlig i petroleumsrelatert virksomhet, for å kunne beholde fagfolk og holde ved like sterke, konkurransedyktige fagmiljø. Også innenfor annen industri og i tjenesteyting har denne konkurransen gjort det naturlig med oppkjøp og fusjonering. Samtidig finner vi mange mikrobedrifter – med en eller bare et par-tre ansatte. Disse er ofte kulturbedrifter eller finnes innenfor enkelte former for tjenesteyting. For eksempel finner vi dem gjerne i pleie- og omsorgssektoren, innenfor reiseliv og i noen grad i undervisningssektoren.

7 REFERANSER

Arbo, Peter, Sveinung Eikeland og Arild Hervik (2007): Regionale ringvirkninger av olje- og gassnæringen. En oppsummering av foreliggende kartlegginger. Norut NIBR Finnmark-rapport 2007:4

Bullvåg, Erlend, Bjørn Olsen og Jon-Arild Johannessen (2010): Framtidens Helgeland. Helgeland i dag og fram mot 2020

Engebretsen, Øystein og Anne Gjerdåker (2010): Regionforstørring: Lokale virkninger av transportinvesteringer. TØI-rapport 1057/2010

Juvkam, Dag (2002): Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner. NIBR-rapport 2002:20

Juvkam, Dag (2003): Bo-, arbeids- og serviceregioner i Nordland. NIBR-notat 2003:112

Kunnskapsparken Bodø (2011): Levert! Petroleumsrelatert leverandørindustri i Nord-Norge

Lie, Ivar og Inge Berg Nilssen

Nasjonal transportplan 2014-23: www.ntp.dep.no/2014-2023

Nilssen, Inge Berg, Elisabeth Angell, Bjørn Greger Bergem, Lasse Bræin, Arild Hervik, Trond Nilsen og Stig Karlstad (2012): Erfaringsstudie om ringvirkninger fra petroleumsvirksomhet for næringsliv og samfunnet for øvrig. Rapport 2012:08 Norut Alta

Statens Vegvesen: www.vegvesen.no/vegprosjekter

Thune-Larsen, Harald og Jon Inge Lian (2009): Helgeland lufthavn – marked og samfunnsøkonomi. TØI-rapport 1014/2009.

Vatne, E(2007): Regional fordeling av sysselsetting i norsk petroleumsrelatert leverandørindustri. SNF-prosjekt 2455

VEDLEGG

Tabell I: Folketall i kommuner og BA-regioner på Midtre Helgeland 1987-2012

Kommuner og BA-regioner	1987	1992	1997	2002	2007	2012
Alstahaug	7503	7496	7418	7434	7225	7372
Herøy	2100	1995	1934	1835	1682	1711
Leirfjord	2357	2357	2349	2200	2123	2107
Dønna	1936	1786	1678	1556	1489	1433
Alstahaug BA-region	13896	13634	13379	13025	12519	12623
Vefsn	13217	13497	13635	13484	13571	13258
Grane	1761	1701	1654	1569	1540	1455
Vefsn BA-region	14978	15198	15289	15053	15111	14713
Rana	25128	24850	25261	25350	25190	25652
Hemnes	4854	4832	4733	4580	4510	4585
Rana BA-region	29982	29682	29994	29930	29700	30237

Norut - Northern Research Institute

er et forsknings- og innovasjonskonsern med hovedkontor i Tromsø og datterselskap i Alta og Narvik. Norut er landsdelens største anvendte forskningsinstitutt med aktiviteter innen teknologi og samfunn. Norut har 130 ansatte og største eier er Universitetet i Tromsø.

Northern Research Institute Tromsø

I Norut Tromsø er kunnskapsproduksjon og oppdragsforskning samlet i fire forskjellige forskningsgrupper:

- Bioteknologi
- Informasjons- og kommunikasjonsteknologi
- Jordobservasjon
- Samfunnsforskning

Les mer om oss på www.norut.no

ISBN 978-82-7492-265-5



Postadresse: Postboks 6434, N-9294 TROMSØ
Besøksadresse: Forskningsparken i Tromsø
Telefon: (+47) 77 62 94 00
E-post: post@norut.no
URL: www.norut.no