Byregionen Finnsnes –
samspill mellom by og bygd

By og land – hand i hand

Samfunnsanalyse

Ragnvald Storvoll,
Marit Alvig Espenes,
Kjell-Sverre Myrvoll

01 03 2015

Dyrøyseminarsenteret KF

Forord

Byregionprogrammet er et program som er igangsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Til sammen 33 norske byregioner er med i programmet. Noen andre byregioner, som Finnsnes med sitt omland, har gjennomført fase I med en helhetlig samfunnsanalyse uten å være tatt opp i programmet. Alle byregionene kan søke opptak for fase II.

Tanken bak programmet er at samhandling og samarbeid mellom kommuner som tilhører samme byregion, kan bidra til økt vekstkraft i regionen som helhet. Som en vesentlig del av arbeidet skal det gjennomføres en helhetlig samfunnsanalyse, der regionen selv har bestemt hvilke tema som skal fokuseres.

Lenvik kommune med de sju nabokommunene Bardu, Berg, Dyrøy, Målselv, Sørreisa, Torsken og Tranøy utgjør byregionen Finnsnes og alle kommunene er med i fase I. Regionen utlyste høsten 2014 et prosjekt med tittelen ««Byregionen Finnsnes – samspill mellom by og bygd». Dyrøyseminarsenteret KF ble valgt som leverandør.

Prosjektet er gjennomført fra 01.10.14 frem til 28.02.15. Faglig sett hviler prosjektet på de problemstillinger som var definert av i konkurransegrunnlaget for prosjektet, Dyrøyseminarsenteret KFs tilbud og drøftinger med eier og styringsgruppe underveis. Prosjektleder har vært Ragnvald Storvoll.

Senja Næringshage har gjennomført dybdestudier på reiseliv og sjømat, hovedansvarlige henholdsvis Stig Stokkland og Martin Lyngstad. Empiri og funn som er brukt i samfunnsanalysen er hentet fra disse dybdestudiene.

Metodisk har en valgt å gjennomføre en transparent prosess der funn fortløpende er presentert i flere sammenhenger; til styringsgruppe, arbeidsgruppe, ungdom, politikere og næringslivsaktører. Intensjonen har vært både å dele kunnskap og ta den i bruk i pågående regionalt planarbeid, skape eierforhold og få innspill underveis.

Ungdoms medvirkning er avgjørende for utvikling av regionen. Ungdom har derfor fått en sentral rolle i samfunnsanalysen.

Dyrøyseminarsenteret KF takker for samarbeidet. Videre takker vi alle aktører som har vært villig til å bruke tid i intervju og fokusgruppesamtaler.

Ragnvald Storvoll
Prosjektleder

Tittel	Samfunnsanalyse i Midt-Troms **«Byregionen Finnsnes – samspill mellom by og bygd»**
Utgitt:	Mars 2015
Utgitt av:	Dyrøyseminarsenteret KF
Oppdragsgiver:	Lenvik kommune
Kontakt:	Ragnvald Storvoll
Postadresse:	Tverrveien 1, 9311 Brøstadbotn
Forfatter:	Ragnvald Storvoll i samarbeid med Marit Alvig Espenes, Kjell-Sverre Myrvoll Delrapport - Sjømat, Martin Lyngstad, Senja Næringshage - Reiseliv, Stig Stokkland, Senja Næringshage
Utgitt i samarbeid med:	Lenvik kommune

1 Innholdsoversikt

1 Innholdsoversikt 3
Tabelloversikt 6
Figuroversikt 6
2 Bakgrunn 8
2.1. Programmets oppbygging 8
2.2. Byregionen Finnsnes – samspill mellom by og bygd 9
2.2.1. Forankring 9
2.2.2. Organisering 10
2.2.3. Metode 10
3 Sammendrag 12
4 Teoretisk bakteppe 18
4.1. Vekst i regioner 18
4.1.1. Porters klyngemodell 19
4.1.2. Smaragdmodellen 20
4.1.3. Attraktivitetsmodellen og Programteori for attraktivitet 22
4.1.4. Trippel Heliks 25
5 Region Midt-Troms 27
5.1. Geografi 27
5.2. Befolkningsutvikling 27
5.2.1. Fremskriving av befolkningen frem til 2040 29
5.2.2. Fremskriving av aldersgrupper frem til 2040 30
5.2.3. Innvandring 31
5.3. Deltidsinnbyggere 32
5.4. Bo og arbeidsmarkedsregioner 35
5.4.1. Senterstruktur og regionforstørring 36
5.5. Arbeidspendling 37
5.5.1. Utpendling fra Midt-Troms 37
5.5.2. Innpendling til Midt-Troms 39
5.6. Helseinstitusjoner og helsetransporter 39
5.7. Utdanningsinstitusjoner og innovasjonsstruktur 40
5.8. Kommunale årsverk per 1.000 innbyggere 40
5.8.1. Barnehage 41
5.8.2. Grunnskole 41
5.8.3. Pleie og omsorg 42
5.9. Samarbeid i Midt-Troms 42
6 Kommunikasjon/infrastruktur 44
6.1. Kollektivtransport 44
6.2. Veg 45

6.2.1. Vegnett ... 45
6.2.2. Trafikk ... 45
6.2.3. Gang og sykkelveger ... 49
6.2.4. Regionbusser ... 50
6.3. Fergesamarbeid ... 51
6.4. Hurtigbåt ... 51
6.5. Farleder og havner ... 51
6.5.1. Farleder ... 51
6.5.2. Havner ... 52
6.6. Luftfart ... 53
6.7. Jernbane ... 54
6.8. Godstransport ... 55
7 Næringslivet i Midt-Troms ... 57
7.1.1. Etableringer i Midt-Troms ... 57
7.1.2. Midt-Tromsregionen i Nærings-NM ... 58
7.1.3. Midt-Tromskommunene i Nærings-NM ... 60
7.1.4. Kommunenes snittplassering i tiårsperiode ... 64
7.1.5. Handelsstatistikk ... 65
7.1.6. Næringsstruktur i Midt-Troms ... 66
7.1.7. Verdiskaping i Midt-Tromsregionen ... 68
7.1.8. Finnsnes som regionsenter og Lenvik som regionsenterkommune ... 72
7.1.9. Finnsnes er regionens handelssenter ... 74
7.1.10. Industriregionen Midt-Troms ... 74
7.2. Sjømat som vekstområde i Midt-Troms ... 78
7.2.1. De største sjømatbedriftene i Midt-Troms ... 78
7.2.2. Status sjømat i regionen ... 80
7.2.3. Verdiskaping i sjømatnæringen ... 82
7.2.4. Antall sysselsatte i sjømatnæringen ... 82
7.2.5. Potensial for vekst ... 83
7.2.6. Muligheter i sjømatnæringen i nord ... 84
7.3. Reiselivet som vekstområde i Midt-Troms ... 87
7.3.1. Sammendrag ... 88
7.3.2. Verdien av norsk reiselivsnæring – nøkkeltall ... 89
7.3.3. Reisemålsselskapsstrukturen – sett fra region Midt-Troms ... 90
7.3.4. Reisemål- og lokalsamfunnsutvikling ... 91
7.3.5. Overnattingsstatistikk ... 93
7.3.6. De største utenlandsmarkedene – Senjaregionen ... 97
7.3.7. De største utenlandsmarkedene – Indre Troms ... 98
7.3.8. Hytteturisme ... 101

7.3.9. Noen «signalprodukter» i Midt-Troms-regionen 103
7.3.10. Noen viktige trafikktall 104
7.3.11. Noen sentrale utfordringer for reiselivet i Midt-Troms 106
7.3.12. Sentrale vekstmuligheter innenfor reiseliv i Midt-Troms 109
7.4. Forsvaret som vekstområde i Midt-Troms 112
7.4.1. Beregning av verdiskaping, direkte effekter 113
7.4.2. EBA-investeringer 115
7.4.3. Personell i forsvaret 115
7.4.4. Vernepliktige 117
7.4.5. Oppsummering 119
8 Intervju og fokusgruppesamtaler 120
8.1. Fokusområder fra respondentene 120
8.2. Fremmere for regional vekstkraft i Midt-Troms 127
8.3. Hemmere for regional vekstkraft i Midt-Troms 128
8.4. Forutsetning for nytt samspill i Midt-Troms 129
9 Unges medvirkning i regional vekst 130
9.1. Etablering av regionalt ungdomsråd 131
9.2. Elektronisk undersøkelse 132
9.2.1. Undersøkelse blant trainee 138
9.2.2. Trainee som strategisk grep 139
9.2.3. Kampen om de høyt utdannede unge 139
9.3. Oppsummering 142
10 Mulige vegvalg/målområder 144
11 Referanser 146

Tabelloversikt

Tabell 5.1 *Antall hytter i Midt-Troms*
Tabell 5.2 *Utpendling fra Midt-Troms*
Tabell 5.3 *Innpendling til Midt-Troms*
Tabell 5.4 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*
Tabell 5.5 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*
Tabell 5.6 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*
Tabell 6.1 *Vegnettet i Midt-Troms, vist er riksveger, utvalgte fylkesveger og ferger*
Tabell 6.2 *Kystlinje og veglengder*
Tabell 6.3 *Regionbusser med passasjertall (2013)*
Tabell 6.4 *Hurtigbåt med passasjertall*
Tabell 6.5 *Passasjerer Nasjonale og Regionale lufthavner 1998 og 2013*
Tabell 7.1. *Privat og offentlig sysselsetting*
Tabell 7.2. *Næringssammensetning i Midt-Troms*
Tabell 7.3 *Antall personer med fiske som hoved- eller tilleggs yrke, og antall fiskefartøy*
Tabell 7.4 *Antall fiskere blad A og B - 2005-2013*
Tabell 7.5 *Situasjon på arbeidsmarkedet i sjømatnæringen i Midt-Troms 2008 og 2013 og antall innbyggere 4. kv. 2014*
Tabell 7.6 *Kapasitet – antall bedrifter i reiselivsnæringen totalt*
Tabell 7.7 *Kapasitet – antall rom i hoteller og camping totalt*
Tabell 7.8 *Hotellovernattinger i Midt-Troms*
Tabell 7.9 *Utenbygds hytteeiere i Midt-Troms*
Tabell 7.10 *Hurtigruten – trafikkutvikling Finnsnes*
Tabell 7.11 *Flytrafikk – Bardufoss og nærmeste flyplasser*
Tabell 7.12 *Senjafergene*
Tabell 9.1 *Fremskriving 16 – 19 åringer kommunevis i Midt-Troms*

Figuroversikt

Figur 4.1 *Smaragdmodellen*
Figur 4.2 *Attraktivitetspyramiden*
Figur 4.3 *Telemarksforsknings attraktivitetsmodell – med attraktivitetsfaktorer*
Figur 4.4 *Trippel Heliks-modellen*
Figur 5.1 *Befolkningsendring i regioner fordelt på fødsels- og flytteoverskudd 2000-2014*
Figur 5.2 *Befolkningsendring i regioner fordelt på fødsels- og flytteoverskudd 2000-2014*
Figur 5.3 *Befolkningsutvikling i Midt-Troms 2014 – 2040*
Figur 5.4 *Fremskrevet utvikling med fem aldersgrupper i Midt-Troms 2014 - 2040*
Figur 5.5 *Prosentvis befolkningsendring 2008 - 2014 fordelt på landbakgrunn*
Figur 5.6 *Befolkning fordelt på ulik innvandrerbakgrunn. 2014- tall*
Figur 5.7 *Befolkningssentra i Midt-Troms. Sentrene (med befolkningstall) i blått og hele kommunen i rødt*
Figur 6.1 *Oversiktskart over årsdøgnstrafikk (ÅDT) i Midt-Troms*
Figur 6.2 *Nasjonal sykkelrute gjennom utredningsområdet*
Figur 6.3 *Fiskerihavner i Midt-Troms*
Figur 6.4 *Andre havner i Midt-Troms*
Figur 7.1 *Etableringer Midt-Troms 2010-2014*
Figur 7.2 *Midt-Troms i region-NM*
Figur 7.3 *Lenvik kommune i Nærings-NM*
Figur 7.4 *Målselv kommune i Nærings-NM*
Figur 7.5 *Bardu kommune i Nærings-NM*

Figur 7.6 *Sørreisa kommune i Nærings-NM*
Figur 7.7 *Tranøy kommune i Nærings-NM*
Figur 7.8 *Dyrøy kommune i Nærings-NM*
Figur 7.9 *Torsken kommune i Nærings-NM*
Figur 7.10 *Berg kommune i Nærings-NM*
Figur 7.11 *Midt-Tromskommunenes snittplassering i Nærings-NM, 2004 -2014*
Figur 7.12 *Handel pr innbygger i Midt-Troms 2008-2013*
Figur 7.13 *Total omsetning i varehandelen i Midt-Troms – detaljhandel*
Figur 7.14 *Samlet verdiskaping i Midt-Troms*
Figur 7.15 *Samlet verdiskaping Senjaregionen*
Figur 7.16 *Oversiktskart over vegnett og årsdøgnstrafikk (ÅDT) i Midt-Troms*
Figur 7.17 *Reisemål*
Figur 7.18 *Benchmarking Nord-Norge*
Figur 7.19 *Hotellovernattinger begge regioner*
Figur 7.20 *Trafikkfordeling Senja*
Figur 7.21 *Trafikkfordeling Indre-Troms*
Figur 7.22 *Overnattinger på campingplasser*
Figur 7.23 *Campingovernattinger begge regioner*
Figur 7.24 *Overnattingsdøgn Senjaregionen, 2014*
Figur 7.25 *Utviklingen overnattingsdøgn i Senjaregionen, 2014*
Figur 7.26 *De største utenlandsmarkedene, Indre Troms, 2014*
Figur 7.27 *Utviklingen overnattingsdøgn i Indre Troms, 2014*
Figur 7.28 *Langsiktig utvikling - hotellovernattinger i perioden 2000-2011*
Figur 7.29 *Langsiktig utvikling – campingovernattinger 2000-2012*
Figur 7.30 *Utvalgte reiselivsprodukter i Midt-Troms*
Figur 7.31 *Oppgavefordeling reisemålsselskaper*
Figur 7.32 *Total estimert verdiskaping av direkte effekter fordelt på region for perioden 2010–2013 i milliarder 2013-kroner*
Figur 7.33 *Total estimert verdiskaping av direkte effekter fordelt på fylke i perioden 2010–2013, i millioner 2013-kr*
Figur 7.34 *Personellutgifter for Forsvarets og NSMs ansatte fordelt på region for perioden 2010–2013, i milliarder 2013-kroner*
Figur 7.35 *Personellutgifter for Forsvarets og NSMs ansatte fordelt på fylke for perioden 2010–2013, i milliarder 2013-kroner.*
Figur 7.36 *Estimert verdiskaping av vernepliktige, fordelt på region, i millioner 2013-kroner*
Figur 7.37 *Estimert verdiskaping av vernepliktige fordelt på fylke, i millioner 2013-kroner*
Figur 7.38 *Prosentvis fordeling av estimert verdiskaping av vernepliktige for regioner i 2013*
Figur 7.39 *Fordeling av antall fullførte personer i førstegangstjeneste og befalsskole i 2012 og 2013*
Figur 9.1 *Hvilke næringer tror ungdom har økonomisk vekstpotensial i Midt-Troms?*
Figur 9.2 *Hvilke faktorer tror ungdom bidrar til god vekst i Midt-Troms?*
Figur 9.3 *Hvilke faktorer tror ungdom hindrer god vekst i Midt-Troms?*
Figur 9.4 *Planlegger ungdom å bli i Midt-Troms?*

2 Bakgrunn

Meld. St. 13 (2012–2013) «Ta heile Noreg i bruk» peker på at små og mellomstore byer er viktige for utviklingen av sine respektive omland. Departementet ønsker derfor å legge til rette for positiv utvikling i små og mellomstore byregioner. Ingen byer og byregioner er like, og hver region må analyseres for seg. En måte å bedre rekrutteringen av arbeidskraft til virksomhetene på, og samtidig spre veksten i et større omland, er å koble sammen byene og områdene omkring.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har initiert «Utviklingsprogrammet for byregioner» som regional vekstkraft. Programmet skal øke kunnskap om byenes funksjon for omlandet og regionens næringsmessige potensial. Programmet er en tilskuddsordning som skal bidra til kunnskap om byenes rolle for regional utvikling, og om betydningen av samspillet mellom byene og omlandet.

2.1. Programmets oppbygging

Programmet er delt opp i to faser, og nettverksarbeid står sentralt i begge. KMD la til rette for at fase 1 skulle gå over et år og hovedsakelig gjennomføres i 2014, mens fase 2 går over tre år og gjennomføres i 2015 – 2017[1]. 33 byregioner (187 kommuner) er med i fase 1, mens flere andre byregioner gjennomfører prosessen utenfor programmet, men søker opptak til fase 2 på samme premisser som de som har deltatt i fase 1. Troms fylkeskommune inviterte Lenvik kommune til å søke midler fra fylkeskommunen for å kunne delta i utviklingsprogrammet for byregioner. Tromsø og Harstad/Sør-Troms har vært med i fase 1. «Byregionen Finnsnes – samspill mellom by og bygd» har hatt fem måneder til å gjennomføre samfunnsanalysen. Tilskuddsmidlene til fase 2 ble utlyst 1. februar 2015 med søknadsfrist 1. mai 2015.

Målet for tilskuddsordningen er at tilskuddsmottakerne skal komme frem til lokalt forankrede strategier og tiltak med utgangpunkt i samhandling mellom byen og omlandet. En helhetlig samfunnsanalyse skal ligge til grunn for strategier og tiltak som skal implementeres over en treårsperiode i fase 2. Programmet skal bidra til økt kunnskap om samspill mellom by og omland og styrke disse områdenes regionale vekstkraft, med sikte på utvikling i regionen som helhet.

[1] http://distriktssenteret.no/byregionprogrammet/

Formålet med fase 1 er etablering og konsolidering av samarbeidet internt i søkerregionen, og valg av tema/saksområde den enkelte region ønsker å jobbe videre med. Involvering av for eksempel næringsliv, utdanningsinstitusjoner, andre offentlige institusjoner, fylkeskommune, ungdom og frivillige organisasjoner må konkretiseres og gjennomføres.

Valg av tema gjøres på grunnlag av en helhetlig analyse av samhandling i regionen. Denne kan gjøres langs parameter som for eksempel arbeidsmarked, boligmarked, arealdisponering, infrastruktur, næringsliv og kompetanse. Formålet med analysen er å finne flaskehalser i samspillet mellom byen og omlandet som kan hindre regional utvikling.

2.2. Byregionen Finnsnes – samspill mellom by og bygd

2.2.1. Forankring

Alle åtte kommunene i Midt-Troms er med i forprosjektet. Søknad om deltakelse ble sendt Troms fylkeskommune i juni 2014. Programmet ble behandlet i Lenvik formannskap i mai 2014 og i Midt-Troms Regionråd juni 2014. Tilsagnet fra Troms fylkeskommune ble gitt i august 2014. Møte med rådmenn i Midt-Troms ble avholdt i september 2014, og oppstart av programmet 1. oktober 2014.

Forankring er avgjørende for å lykkes i samhandlingsprosjekt der mange sektorer og aktører i lokalsamfunn involveres, på kort sikt og i enda større grad i et langsiktig perspektiv. Med denne kunnskapen som base har prosjektledelsen investert mye tid i alle åtte kommunene i møte med politisk nivå (ordfører, kommunestyrer, formannskap og næringsutvalg) og næringsaktører for informasjon, dialog og kunnskapsinnhenting. Videre har en møtt på flere regionale arenaer; regionråd, regionalt ungdomsråd (under etablering), regionalt næringsforum, næringshager og møter med tilbydere av regional utdanning (ledelse på videregående skoler, Forsvarets studiesenter og Studiesenteret Finnsnes).

Det er en målsetning at samfunnsanalysen skal bidra til å frembringe nyttig kunnskap for kommunene i regionen, uavhengig av en eventuell deltakelse i fase 2 i Byregionprogrammet. Her avdekkes potensial for vekst og muligheter for samspill som kan utnyttes benyttes i videre plan- og utviklingsarbeid for alle åtte kommunene i Midt-Troms.

2.2.2. Organisering

Prosjekteier

Lenvik kommune

Styringsgruppe

Ordfører i Lenvik, Geir-Inge Sivertsen (H) (leder)

Regionrådets leder, ordfører i Sørreisa, Paul Dahlø (Ap)

Regionrådets nestleder, ordfører i Målselv, Helene Rognli (H)

Administrativ ansvarlig for prosjektet

På vegne av rådmannen i Lenvik: Næringssjef Irene Lange Nordahl

Prosjektleder

Ragnvald Storvoll, Dyrøyseminarsenteret KF

Arbeidsgruppe

Bardu kommune:	Lennarth Kvernmo, næringssjef
Berg kommune:	Bjørn Fredriksen, rådmann
Dyrøy kommune:	Frank Moldvik, rådgiver plan- og næring
Lenvik kommune:	Irene Lange Nordahl, næringssjef (leder)
Målselv kommune:	Elin Byberg, næringskonsulent
Sørreisa kommune:	Ann Kristin Trondsen, rådmann
Tranøy kommune:	Audun Sivertsen, plan- og næringssjef
Torsken kommune:	Lena Hansson, rådmann
Midt-Troms regionråd:	Herbjørg Valvåg, daglig leder

2.2.3. Metode

Samfunnsanalysen bygger i stor grad på kvantitative metoder der det er innhentet data og informasjon fra mange kilder (eksempelvis SSBs statistikkbank, Purehelp og NHOs Næringsbarometer) og også tidligere rapporter relatert til Midt-Troms. En viser til følgende større nylige gjennomførte prosjekter med tilhørende rapportering; *«Finnsnes som regionsenter», «Senja som sjømatregion», «Midt-Troms-pakken» og «Stedsuavhengige arbeidsplasser»*. Videre er flere kvalitative metoder brukt for å analysere og belyse materialet. En har brukt elektronisk spørreskjema til medlemmer i de åtte regionale ungdomsrådene (47

svar) og de seks traineene i Midt-Troms. Ungdomsrådsmedlemmer er fulgt opp i fokusgruppesamtaler[2]. Det er gjennomført mange intervju, de fleste telefonintervju. Ca. 25 næringsledere er intervjuet, alle åtte rådmenn og åtte ordførere. Videre er det gjennomført intervju av utdanningsledere, det vil si begge rektorene ved videregående skoler i Midt-Troms, daglige ledere av Studiesenteret Finnsnes og Forsvarets Studiesenter. Fokusgruppesamtaler er brukt som metode både i arbeidsgruppa og i regionalt næringsforum.

Dialog med mange parter har flere hensikter i denne samfunnsanalysen. Det er essensielt å fremskaffe kunnskap og synspunkter fra mange. Innspill og refleksjoner bidrar i tolkning av data og tallmateriale, fremtidsperspektiver og forståelse av vekstkraft. At mange kommer til orde og blir hørt, bidrar til kunnskapsdeling og bygger relasjonell tillit. Et felles arbeid for å oppnå resultater styrker den regionale plattformen for vekst i Midt-Troms. Funn er presentert fortløpende i møte med aktører. En slik prosessuell metode har til hensikt å bidra konkret inn i kommunenes og regionens arbeid underveis, og det kan ses i et aksjonslæringsperspektiv[3]. Et eksempel på nytteverdi er at alle åtte kommuner er inne i større planarbeid og funn i samfunnsanalysen er relevante i mange av disse. Valget om å bruke fokusgruppesamtaler i flere sammenhenger, har vist seg som en godt egnet metode for å diskutere spørsmål knyttet til hvordan en kan bedre samhandlingen. Metoden er benyttet i oppfølging av regionalt ungdomsråd, regionalt næringsforum og også i forhold til utdanning. For å være i stand til å intervjue mange, er tre prosjektledere i Dyrøyseminarsenteret KF brukt i intervjufasen. Dette kan representere både en styrke og en svakhet. Svakheten kan være at alle ikke kjenner de kvalitative funn og programmet like godt, mens styrken er høyere kvalitet i utforming av intervjuguide, gjennomføring av intervju og fokusgruppesamtaler og ikke minst tolkning av funn og resultater. I flere fokusgrupper har to vært til stede, den ene med rollen som moderator og den andre med hovedoppgave å skrive og følge opp spørsmål.

[2] Fokusgruppeintervju er en kvalitativ forskningsmetode brukt i samfunnsstudier. Enkelt sagt er det en metode hvor en «liten gruppe mennesker samles for å diskutere et spesielt spørsmål under ledelse av en gruppeleder» (Wibeck, Dahlgren & Øberg 2007). Prosjektleder eller prosjektansvarlig har vært moderator. I denne studien har vi kombinert metoden med dybdeintervjuer. Metoden har vist seg å være anvendelig i undersøkelser av stedsoppfatninger, stedsidentiteter og andre stedsrelaterte analyser (Viken 2012). De senere år har flere samfunnsstudier (for eksempel Nyseth og Granås 2007; Nyseth og Viken 2009) brukt fokusgruppesamtaler som en sentral metode i analyser av folks oppfatninger av hva som skjer med et sted, av sosiale, kulturelle og politiske prosesser på stedet, eller som Dürrengberger, Kastenholz og Behringer sier (1999): Det er en metode egnet til å øke vår forståelse om offentlige og næringspolitiske anliggender.

[3] Kjennetegn på aksjonslæring er at forskeren ofte arbeider sammen med aktører i en virksomhet for å skape kunnskap om problemstillinger som er aktuelle for deltakerne gjennom felles fokus, gjerne med utgangspunkt i et praksisfellesskap med konkrete oppgaver som skal løses (Tiller 1999). Aksjonsforskning retter fokus mot hvordan bevisst aksjon kan føre til læring og utvikling (Berlin 2004).

3 Sammendrag

Midt-Troms er i dag en region på vel 30.000 innbyggere som står overfor store demografiske utfordringer. Gjennom arbeidet med samfunnsanalysen er to hovedkonklusjoner klare. For det første er det innenfor ***flere næringer stort potensial for fremtidig økonomisk vekst***, den mest åpenbare er sjømat. For det andre står Midt-Troms overfor ***ei stor utfordring når det gjelder mangel på arbeidskraft***. Selv om det blir noe befolkningsvekst i regionen, vil ikke veksten komme i yrkesaktiv alder. Antall eldre øker[4], mens andelen unge blir færre[5]. Det handler ikke bare om antall personer, men også om hva slags kompetanse arbeidstakerne har. Uten gode strategiske grep, kan fremtidsutsiktene for denne regionen være alvorlige. Underdekningen vil kunne ramme næringsliv og alle andre samfunnssektorer.

Kunnskap blir en stadig viktigere innsatsfaktor for bedriftene i Midt-Troms, som også må konkurrere med andre vekstregioner om arbeidskraften. Fremtidige strategier i Midt-Troms må kombinere en stor mulighet med en stor utfordring; regionen må evne å utnytte den muligheten som veksten i noen regionale næringer gir, og samtidig være en attraktiv bo- og arbeidsregion. Et godt regionalt samarbeid og en klar kunnskapsorientert tilnærming kan vise seg avgjørende i videre utvikling. Flere respondenter gir i intervju uttrykk for at Midt-Troms ikke har et bredt nok sammensatt utdanningstilbud i dag, slik at næringslivet ikke får dekket sine behov.

I regionen er det et relativt stort ***negativt flytteoverskudd*** (innflyttere-utflyttere) i perioden fra 2000 fram til 2014. Fra 2008 har dette bildet endret seg. Det er et lite flytteoverskudd først og fremst skapt av økende innvandring, mens det innenlands stort sett har vært netto utflytting. I hele perioden fra 2000 frem til 2014 har det vært ***fødselsoverskudd***, men fødselsoverskuddet er mindre de siste årene (fra 2008 – 2014). I nær fremtid må regionen ta stilling til hvordan man skal jobbe med integrering og inkludering, for å beholde innbyggere og tiltrekke seg nye, fra inn- og utland.

Regionen har mange ***hytter/fritidsboliger***. Deltidsinnbyggerne representerer på mange felt en stor til dels urealisert verdi. I perioden 2000-2014 har antallet private hytter i de åtte Midt-

[4] Pr 1.1.15 er det 30.244 innbyggere i alle åtte Midt-Troms-kommunene til sammen. En middels fremskriving fra SSB indikerer at folketallet vil stige til 33.375 fram til 2040. I all hovedsak, det vil si ca. 3.000, vil økningen komme i aldersgruppen over 67 år (se Figur 5.3 og Figur 5.4)

[5] I 2014 er var det 1.653 ungdommer i Midt-Troms i alderen 16-19, mens antallet i 2030 vil være gått ned til 1.490 (se Figur 9.1)

Tromskommunene økt fra 2.925 til 4.005[6], en økning på 30 prosent. Oppsummert kan en si at deltidsinnbyggere (hytteeiere) legger igjen vel 80 millioner i lokalt forbruk i regionen og tilbringer 700.875 gjestedøgn her. Selv om det er knyttet usikkerhet til disse tallene, er det en klar indikasjon på at de som har sitt andre hjem i Midt-Troms bør inkluderes i mange sammenhenger. Hytteeiere/deltidsinnbyggere skaper mulighetsrom i regionen på mange vis. De bidrar til å opprettholde servicetilbud for heltidsinnbyggerne, de etterspør håndverkstjenester og de bidrar i stor grad til inntektsgrunnlag for frivillige lag/foreninger. I alle kommunene er de er en del av grunnlaget for bredbåndsutbygging og vann. Videre vet vi at mange bruker sin kompetanse til utviklingsarbeid i hyttekommunen og representerer også et næringsutviklingspotensial.

Midt-Troms er en kompakt region med ***stor arbeidspendling*** mellom de ulike kommunene. I praksis er regionen en felles bo og arbeidsregion. Mer enn hver fjerde arbeidstaker i Midt-Troms (28, 8 prosent) bor i én kommune og jobber i en annen. Tre kommuner i regionen utmerker seg med stor utpendling; Sørreisa (48,5 prosent), Tranøy (47 prosent) og Dyrøy (39 prosent). Regionsenteret Finnsnes har stor betydning som arbeidssted for arbeidstakere i hele regionen. I alt er det over 1.300 arbeidstakere som pendler inn til regionsenteret Finnsnes/Lenvik fra kommunene i Midt-Troms og øvrige kommuner. Nærmere 500 av disse er bosatt i Sørreisa, over 200 i Tranøy og 140 i Målselv. Om lag 1.000 av totalt 5.600 arbeidstakere i Lenvik pendler ut av kommunen, og av disse pendler over 200 til Tromsø, 170 til Målselv, ca. 100 til Sørreisa og Tranøy. Målselv og Lenvik er de to kommunene som i vår region har større innpendling enn utpendling. Det betyr at det er mange arbeidsplasser er lokalisert der.

Samfunnsanalysen dokumenterer at det er sterke indikasjoner på vekts i næringslivet. Antall ***nyregistrerte firma i Midt-Troms*** har økt for hvert år, fra 190 i 2010 til 308 i 2014. Det utgjør en økning på 62 prosent. Av kommunene er det Lenvik (82 prosent) og Målselv (71 prosent) som står for den største økningen. Av de 308 nye foretakene i 2014 er det mange små foretak, såkalte levebrødsforetak, på hel- eller deltid.

Midt-Troms har hatt ***positiv trend i Nærings-NM***, med en klar stigning fra 2009 frem til 2013. Næringslivet i Lenvik og Berg er kommunene i regionen som har best plassering og

[6] Dette er hytteeier utenfra og også inkludert et lite antall hytter der en ikke har oversikt over hvem som eier

dermed størst suksess over tid, mens Dyrøy og Torsken ligger i den andre enden av skalaen og kommer dårligst ut. I intervju og fokusgruppesamtaler peker mange næringslivsledere og næringsarbeidere på behovet for en ny og sterkere regional samhandling i plan- og utviklingsarbeid.

Finnsnes er regionens største ***handelssenter*** og har den tredje største handelsomsetningen i Troms, med over 1,1 milliarder i total omsetning. Snitthandel pr. innbygger ligger godt over snitthandel for fylket og landet med drøyt 100.000 kr/innbygger. Handelsomlandet er i hovedtrekk Senjakommunene og Dyrøy og Sørreisa, men også Målselv, Bardu og Salangen er den del av grunnlaget. Totalt er det ca. 540 sysselsatte i varehandelen i Lenvik og det er registrert over 300 handelsforetak på Finnsnes. Bardufoss-området og Setermoen er også betydelige regionale handelssenter med et bredere utvalg av spesialvarer.

I Midt-Troms har den ***samlede verdiskapingen*** økt med 26 prosent fra 2008 til 2013, det vil si en økning fra 2,1 milliarder kroner (2008) til 2,7 milliarder kroner (2013). Av den totale verdiskapingen i lokalt eid næringsliv, er det de fire kommunene i Senjaregionen som står for største andel av verdiskapingen i næringslivet i Midt-Troms, fra 1,3 til 2,1 milliarder kroner samme periode.

Midt-Troms er et ***industrityngdepunkt i Troms fylke***. Noen store industribedrifter og et betydelig antall bedrifter totalt, gir høy sysselsettingsgrad innen industrivirksomhet i regionen. Midt-Tromsregionen er den tiende største eksportregionen av 48 regioner, basert på eksportgrad. Midt-Troms har en eksportgrad på 22 prosent, mens for eksempel Harstad ligger på 7 prosent og Tromsø ligger på 8 prosent.

Midt-Troms, Senjaregionen, er et viktig ***tyngdepunkt for sjømatnæringen i Nord-Norge***, og få andre områder i landet kan vise til en så stor bredde innen sjømatnæringen. Finnsnes er et viktig knutepunkt i regionen, med stedlig representasjon av Fiskeridirektoratet, Mattilsynet og en rekke private leverandører av utstyr, varer og tjenester til næringen.

Verdien av sjømatproduksjonen i Midt-Troms var nesten 50 prosent av verdien av sjømatproduksjonen i Troms i 2013. Det utgjør over 17 prosent av verdien av sjømatproduksjon i Nord-Norge. På landsbasis utgjør dette utgjør ca. 7 prosent av verdien av den totale sjømatproduksjonen i hele Norge. Samlet sett hadde bedriftene i sjømatregionen

Senja/Midt Troms en omsetning på 3,9 milliarder kroner i 2013. Havbruksnæringen har en større samlet omsetning, 2,3 milliarder kroner, enn den fiskeribaserte verdikjeden i regionen, 1,6 milliarder kroner.

Med utgangspunkt i de nasjonale målsettingene for sjømatnæringen og de aktørene vi har i regionen pr i dag, så viser beregninger at sjømatnæringen i Senja-regionen/Midt-Troms vil kunne passere ti milliarder i omsetning – ekskl. leverandørleddet i 2030.

Dersom alt «klaffer» så kan antallet arbeidsplasser i sjømatnæringen om ti år være økt til 1.600 i vår region – som følge av økt vekst i havbruksnæringen og sterkt satsing på leverandørnæringen. Ringvirkningene av næringen kan være formidable:
1,6 milliarder kroner. Slik oppsummerer redaktøren i lokalavisen funn fra byregionprogrammet lagt fram på et seminar om sjømat (02.02.15)[7]

> Et hovedbudskap fra sjømatseminaret er at aktørene må samarbeide. De kloke hodene, aktørene med kunnskaper og muskler, må finne sammen og stå tettere enn i dag i ei «sjømatklynge». For konkurransen står ikke mellom de lokale aktørene i et slags kretsmesterskap. Det er et nasjonalt og internasjonalt, verdensomspennende mesterskap vi deltar i. Derfor er det viktig å utrede mulige samarbeidsformer innen slakteri, videreforedling, biprodukter, kassefabrikk, transport og alt annet som kan forenkle, effektivisere og utvikle næringa.

Reiselivsnæringen er en av verdens raskest voksende næringer, og Nord-Norge opplever nå stor økning og stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. Midt-Troms har tilgjengelig naturgrunnlag i verdensklasse, fra ytre Senja til Indre Troms. Dette sammen med en spredt bosetting som medfører en godt utbygd infrastruktur og muligheten til å oppleve levende lokalsamfunn på kyst og innland, er våre fremste fortrinn sammenlignet med andre, sammenlignbare reisemål.

Over tid har både Senja og Indre Troms opplevd kraftig vekst i utenlandske ferie/fritidsreiser, med største økning fra 2013 til 14. Senja har også hatt økning i norske ferie/fritidsreiser, mens innlandet har hatt tilbakegang. Tyskere er suverent største nasjonalitet.

Største *utfordringer* for vekst i reiselivet generelt er et for fragmentert og lite kraftsamlet destinasjonsarbeid, for lav «fysisk og digital tilgjengelighet» og et for lite utbygd totaltilbud.

[7] www.troms.folkeblad.no 06.02.15, redaktør Steinulf Henriksen

Sammenlignet med mer konsentrerte byregioner har vår region mindre sesongutjevning i form av kurs/konferanse og lokaltrafikk. Vi mangler én eller flere store «kjedeaktører» som ville vært regionale motorer i reiselivet. Et styrket og samordnet destinasjonsarbeid vil kunne møte disse utfordringene.

Største *muligheter* for vekst i reiselivet er å lykkes med å utløse vinterturisme, med hovedvekt på Nordlys. Det vil kunne skape sesongutjevning og bidra til vekst og økt satsing i bedriftene.

Forsvarssektoren er en betydelig samfunnsaktør i Midt-Troms, med virksomhet som berører mange mennesker over hele landet, og bidrar til økonomisk verdiskaping for mange lokalsamfunn i Troms, direkte og indirekte. Troms er det tredje størst fylket av den samlede verdiskapingen, 40 prosent relateres til kjøp av varer og tjenester, 15 prosent kommer fra EBA (investering og drift) og 45 prosent er relatert til personell. I den samlede direkte verdiskapingen rangeres Troms som det tredje største fylke med om lag 2,8 milliarder kroner (Oslo har en verdiskapning på om lag 5,6 milliarder kroner og Akershus ca. 4,3 milliarder kroner). I 2013 var over 2.200 personer registrert med fullført førstegangstjeneste ved tjenestedene i Bardu/Sørreisa/Målselv-området.

I forbindelse med kunnskapsinnsamlingen har vi innhentet ***kvalitative data*** fra mange respondenter i regionen. De er nærmere femti ungdommer, åtte ordførere, åtte rådmenn, nærmere tretti ledere i næringsliv og utdanning, medlemmer av styringsgruppen og arbeidsgruppen og regionalt næringsforum. Alle er spurt om hva som fremmer (kap. 8.2.) og hemmer (kap. 8.3.) vekst i regionen. I tillegg er de bedt om å peke på én eller flere bransjer/næringer de tror har vekstpotensial i fremtiden. Alle respondenter peker på at sjømat og forsvar er viktige vekstnæringer i vår region.

Kompetanse er et nøkkelord hos svært mange. Det er behov for å rekruttere folk med bestemte typer kompetanse. Mange uttrykker bekymring for *demografiutviklingen* i regionen.

Både i fokusgruppesamtaler og individuelle intervju har mange uttrykt at ei vesentlig forutsetning for ny samhandling i regionen er *tillit*. Mange er opptatte av å utvikle *nye samarbeid*, både mellom kommunene og mellom næringsliv og myndigheter. Videre settes det søkelys på hvordan en kan *samhandle sterkere* for å lykkes med å imøtekomme fremtidens behov. Flere påpeker at alle kommunene, uavhengig av størrelse, i større grad kan

dra veksler på hverandre. En er gjensidig avhengig av både by og bygd der en må fremsnakke hverandre. Det må jobbes systematisk for å utvikle en *felles regional identitet*.

Flere er mener at det er store *naturressurser* i hele regionen som skaper mulighetsrom, både for bosetting og næringsutvikling fremover, innen jord/skogbruk, mineral/bergverksdrift osv. Samtidig har regionen *lite risikovillig kapital*.

Unges medvirkning i regional vekst er viet god plass i samfunnsanalysen. Byregion-programmet har innhentet empiri fra ungdom i Midt-Troms gjennom spørreundersøkelse og gruppefokussamtaler. I det ligger en sterk erkjennelse av at regionen i fremtiden står overfor store utfordringer. Det gjelder både demografisk nedgang i ungdomskullene og et stort sprik mellom tilgang på kompetanse og behov i næringslivet. Unges medvirkning i samfunnsanalysen, i valg av strategier og tiltak for fremtiden, og i gjennomføring av disse er avgjørende for regionens vekstkraft. I 2014 var det 1.653 ungdommer i alderen 16-19 år i Midt-Troms, mens SSB i sin fremskriving forteller at antallet i 2030 vil være nede i 1.490, altså en nedgang på ca. ti prosent. Dette er en utvikling som også de unge finner urovekkende.

Å etablere et regionalt ungdomsråd og tydeligere ungdomsmedvirkning i utviklingsarbeid, vil være viktig i plan- og utviklingsarbeid i regionen.

Oppsummert synliggjør samfunnsanalysen at byregionen Finnsnes med sitt omland har potensiale for vekstkraft i et fremtidsperspektiv. Arbeidsplasser og vekst som skapes i tiden som kommer må parres med strategiske, helhetlige grep for rekruttering og integrering av kompetent arbeidskraft.

4 Teoretisk bakteppe

4.1. Vekst i regioner

I en helhetlig samfunnsanalyse for Midt-Troms er det hensiktsmessig å ha en teoretisk forankring knyttet til vekstbegrepet. Modellene som kort presenteres her har vært gjenstand for drøftinger med styringsgruppe, arbeidsgruppe, regionalt næringsforum og regionrådet. Intensjonen har vært å lage en felles teoretisk plattform i videre regionalt utviklingsarbeid. Mange internasjonale studier om vekst i regioner har lav overføringsverdi til norske forhold, spesielt for en region av Midt-Troms sin størrelse på vel 30.000 innbyggere. Noen studier bruker næringslivet som viktigste forklaringsvariabel, kombinasjonsmodeller der flere faktorer spiller inn i tillegg til næringslivet, studier som ser på flyttemotiver og bolyst, og til slutt studier som fokuserer på økonomisk tetthet og samspill mellom by og omland - primært gjennomført i utlandet.

Vår analyse vektlegger tre modeller for teoretisk tilnærming til empirien: *Klyngemodellen videreført i Smaragdmodellen, Trippel Heliks og Attraktivitetspyramiden.* Det teoretiske fundamentet er ment som innspill til hvilke faktorer som er viktige for det framtidige arbeidet i regionen. Intensjonen her er ikke å sette modellene opp mot hverandre, men snarere se at de kompletterer hverandre og bidrar til en helhetlig tilnærming for vekst.

Flere teoriretninger tar utgangspunkt i bedriftsetableringer og næringsliv som forklaringsvariabel. I en rapport utarbeidet av Menon (Espelien 2014) går en inn på flere modeller som har relevans, mens denne samfunnsanalysen berører tre modeller som alle kan brukes mot områder som vil være av betydning for vekst og utvikling i Midt-Troms. Videre utfyller modellene hverandre og ivaretar på den måten de to overordnede utfordringene Midt-Troms står overfor; vekst i visse næringer (særlig sjømat) og negativ demografiutvikling (Midt-Troms får lavere ungdomskull).

Den første modellen er *Porters klyngemodell* (videreført i Smaragdmodellen). Modellen er viktig i tilnærmingen til vekstpotensialet for sjømat spesielt. Den andre modellen er *Attraktivitetspyramiden* som Telemarksforskning har utviklet (Vareide, 2011). Modellen er senere videreutviklet gjennom *Programteori for attraktivitet* (2013). Attraktivitetspyramiden tar utgangspunkt i at steder kan være attraktive på tre måter: for bosetting, bedrifter og besøk. Tanken bak er at miksen av disse skaper vekst i regionen og gir stedets identitet. Modellen har

høy relevans for vekst i reiseliv, nettopp i en region med spredt bosetting, der sammenheng mellom lokalsamfunnsutvikling og reiseliv har parallelle og gjensidig forsterkende effekter. Den tredje modellen kalles *Trippel Heliks* (Leydesdorff 1997) og er en næringsutviklingsmodell hvor utvikling skapes gjennom samarbeid mellom tre viktige samfunnssektorer: næringsliv, myndigheter og utdannings- og forskningssektoren.

4.1.1. Porters klyngemodell

Michael Porter beskriver klynger og bedrifter som sentrale drivere for utvikling av en region. Utgangspunktet for Porters forskning var å forklare hvorfor én næring blir en internasjonal suksess i enkelte land, men ikke i andre – til tross for at ressursgrunnlaget er likt i de to landene. Funnene fra studien (Porter 1990) ble oppsummert i en modell som senere har fått betegnelsen Porters diamant. Kjernen i teorien om næringsklynger er de fire oppgraderingsmekanismene som skaper selvforsterkende vekst:

– ***Innovasjonspress***; dette er et resultat av kombinasjonen av nærhet til krevende kunder og hard konkurranse om kundenes gunst. Presset forplanter seg til alle produkt- og faktormarkeder hvor det er tilstrekkelig intensiv konkurranse, fordi bedrifter som er utsatt for innovasjonspress selv blir krevende kunder i sine egne leverandørmarkeder.
– ***Kunnskapsspredning***; kunnskap akkumuleres og spres raskere som følge av høy mobilitet av ansatte, ledere og konsulenter, og som følge av at klynger har mange og varierte kommunikasjonsarenaer.
– ***Kritisk masse****;* dreier seg om at vekst og nyetableringer leder til at infrastruktur, investeringer og forretningsideer oppnår kritisk masse og dermed blir realisert. Dette vil øke områdets attraktivitet, noe som vil føre til ytterligere vekst og dermed råde grunnen for at nye prosjekter når kritisk masse.
– (Reduserte) ***transaksjonskostnader;*** disse er en følge av god informasjonstilgang, kontinuitet i relasjoner, tillit og lave transportkostnader.

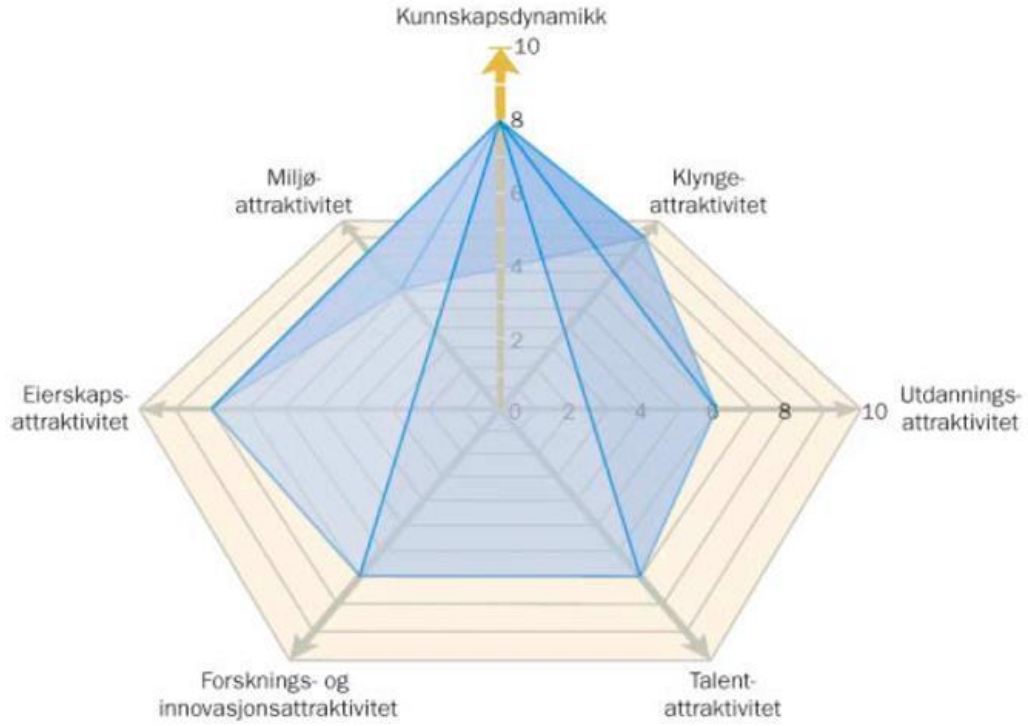
Rammeverket til Michael Porter er senere benyttet for å forklare norske regioners suksess med utgangspunkt i tilstedeværelsen av sterke klynger og næringer. Blant annet gjennom det nasjonale forskningsprosjektet *Et verdiskapende Norge* (Reve og Jakobsen 2001) og senere *Et kunnskapsbasert Norge* (2012), begge ledet av Torger Reve ved Handelshøyskolen BI. Porters diamantmodell er senere videreutviklet og gjort mer relevant for dagens kunnskapssamfunn gjennom forskningsprosjektet *Et kunnskapsbasert Norge* og Smaragdmodellen. Denne studien omtales under.

4.1.2. Smaragdmodellen

Smaragdmodellen ble utviklet gjennom det nasjonale forskningsprosjektet *Et kunnskapsbasert Norge* (Reve & Sasson, 2013). Modellen definerer næringslokalisering i en region langs seks attraktivitetsdimensjoner: (1) næringsattraktivitet (2) utdanningsattraktivitet (3) talentattraktivitet (4) FoU-attraktivitet (5) eierskaps-attraktivitet og (6) miljøattraktivitet. Disse seks attraktivitetsdimensjonene danner grunnlaget for å beskrive generelle forhold ved en regions konkurransekraft for en spesifikk næring. Disse utgjør næringens «kunnskapsalmenning» som er det myndighetene kan påvirke i sin næringspolitikk.

Tanken bak modellen er at næringer har forskjellig attraktivitet basert på deres evne til å samvirke med avanserte læreinstitusjoner, talentfulle medarbeidere, akademiske spesialister, forsknings- og utviklingsprosjekter, kompetente risikovillige investorer og eiere, mangfoldige og relaterte virksomheter, og fremvekst og implementering av miljøvennlige løsninger. Høy score på de seks dimensjonene er nødvendige (men ikke tilstrekkelige) betingelser for å skape et globalt kunnskapsnav – i tillegg har dynamikken mellom aktørene en avgjørende effekt på klyngens/næringens prestasjoner.

Figur 4.1 *Smaragdmodellen*



Kilde: Reve & Sasson, 2013

Næringsattraktivitet: En næringsklynge har en horisontal struktur (flere konkurrerende bedrifter på samme nivå i næringen) og en vertikal struktur (bedrifter i de ulike delene av

næringens verdikjede/nettverk). Gjennom geografisk samlokalisering kan eksternaliteter som oppstår utnyttes, bygges videre på, og gjøre klyngen sterkere. Næringsattraktivitet handler med andre ord i stor grad om næringers aktivitetsnivå i en utvalgt region og er en funksjon av størrelse, vekst og regional konsentrasjon.

Utdanningsattraktivitet: En nærings evne til å utvikle seg, møte fremtidige utfordringer og derigjennom forbli konkurransedyktig er i økende grad avhengig av investeringer i kunnskap og kompetanse. Satsing på utdannelse og kompetanse har gitt norske leverandører et kvalitetsstempel internasjonalt. Et slikt kvalitetsstempel vil være en konkurransefordel i et internasjonalt marked. Et høyt utdanningsnivå gir et høyt inntektsnivå. Et høyt lønnsnivå kan kompenseres gjennom innovasjon og effektiv ressursbruk. De største investeringene i human-kapital skjer gjennom nasjonale utdanningsinstitusjoner eller internasjonalt. Dimensjonen for utdannings-attraktivitet ser på om utdanningstilbudet gir nok og riktig tilgang til kvalifisert arbeidskraft. Dette kan både være førstegangsutdanning og spesialiseringer gjennom master og PhD.

Talentattraktivitet: Næringer og enkeltselskaper konkurrerer i arbeidsmarkedet om de mest talentfulle medarbeiderne. Næringer som har evnen til å tiltrekke seg kompetente talent har naturlig nok et bedre utgangspunkt enn næringer som tilbyr arbeidsplasser som oppfattes som mindre attraktive. For at en næring skal vedlikeholde eller bedre sin konkurranseevne er man avhengig av kontinuerlig tilgang til talent som kan utvikle næringen. Regioner med sterk konkurranseevne tiltrekker seg de beste talentene. Talentattraktivitet handler om hvor god næringen er til å tiltrekke seg den best kvalifiserte arbeidskraften.

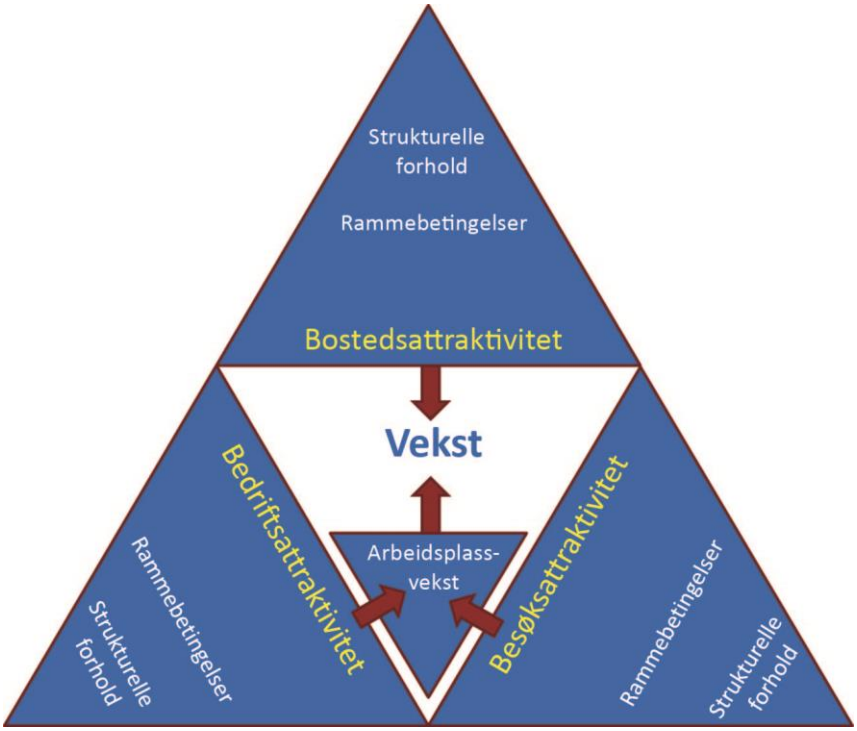
FoU-attraktivitet: Næringer som er globale kunnskapsnav er også forsknings- og innovasjonssentrene i verden. For næringer som konkurrerer internasjonalt er det interessant å se på hvordan Norge klarer å hevde seg innen forskning relativt til konkurrerende miljøer globalt. Selv om investeringer i FoU ofte brukes som en indikator på grad av innovasjon i en næring, er den ikke alltid egnet til dette. FoU påvirker kunnskapsutvikling og kunnskapsspredning i næringer på andre måter, for eksempel i form av at forskningsbasert kunnskap spres og tas i bruk av bedriftene i deres prosesser. Flere internasjonale studier har vist at den samfunnsøkonomiske avkastningen på forskning er svært høy (Williams 1998). Denne dimensjonen måler blant annet FoU- og innovasjonsaktivitet i de ulike næringene relativt til næringens størrelse.

Eierskapsattraktivitet: Når kunnskap, FoU og innovasjon effektivt blir koblet opp mot kompetent kapital kan verdiskapingen fra kunnskapssatsningen realiseres. Utvikling og bruk av avansert kunnskap og teknologi er avhengig av noen som ser økonomiske og markedsmessige muligheter og som kan tilføre eierskapsfortrinn gjennom nettverk, finansiell kompetanse, styringserfaring og industrielle koblinger. Eierskapsattraktivitet måles ved å se på strukturen til eierskapet i næringene.

Miljøattraktivitet: For å møte fremtidens miljø- og klimakrav må en næring være miljørobust. Å knytte utslipp til næringer er svært usikkert – også med tanke på at dette er en global utfordring. Nasjonalt har man en viss oversikt over utslipp av klimagasser fra næringer. Ifølge Reve og Sasson (2012) er det kunnskapsdynamikken – målt gjennom koblingene mellom aktørene i næringen – som er selve hovedvariabelen i smaragdmodellen. Kunnskap utvikles, men må spres, tas i bruk og kommersialiseres for å få næringsmessige konsekvenser. Kunnskapskoblingene er langt på vei næringens eget ansvar, men koblingene kan stimuleres gjennom ulike offentlige virkemidler.

4.1.3. Attraktivitetsmodellen og Programteori for attraktivitet

Figur 4.2 *Attraktivitetspyramiden*



Telemarksforsking har utviklet *Attraktivitetspyramiden* (Vareide, 2011) som senere er videreutviklet gjennom *Programteori for attraktivitet* (2013). Attraktivitetspyramiden tar

utgangspunkt i at steder kan være attraktive på tre måter: for bosetting, bedrifter og besøk. Tanken bak er at miksen av disse skaper vekst i regionen og gir stedets identitet. Attraktivitetspyramiden forklarer derimot i liten grad *hvorfor* utviklingen er slik den er og *hva* som skaper attraktiviteten.

Å forklare steders vekst og tilbakegang utelukkende på bakgrunn av ofte naturgitte, stedbundne næringsfortrinn har ikke lenger dominerende forklaringskraft, hevder Vareide (2011). Summen av de tre attraktivitetsdimensjonene definerer nivået på et steds vekst. Steder med høy bedriftsattraktivitet er steder som har høy andel sysselsetting knyttet til næringsvirksomhet, som produserer varer eller tjenester som kan selges ut av regionen – til et nasjonalt eller internasjonalt marked. Sjømat og industri er relevante eksempler i Midt-Troms, men også landbruk og andre basisnæringer.

Besøksattraktivitet handler om alle former for besøksnæringer. Felles for disse næringene er at de krever at kunden må møte opp personlig på stedet. Det handler med andre ord om stedets evne til å tiltrekke seg «import» av kjøpekraft. Det gjelder sysselsetting i virksomheter som butikker, overnatting, servering, kultur og aktivitet. Her er det sentralt sammenfall med behov som mennesker som bor på et sted, også de som har hytte/fritidsbolig der (second homes) og alle besøkende har, ikke minst turister.
Bostedsattraktivitet er avgjørende for at veksten i arbeidsplasser skal resultere i økt innflytting med påfølgende befolkningsvekst.

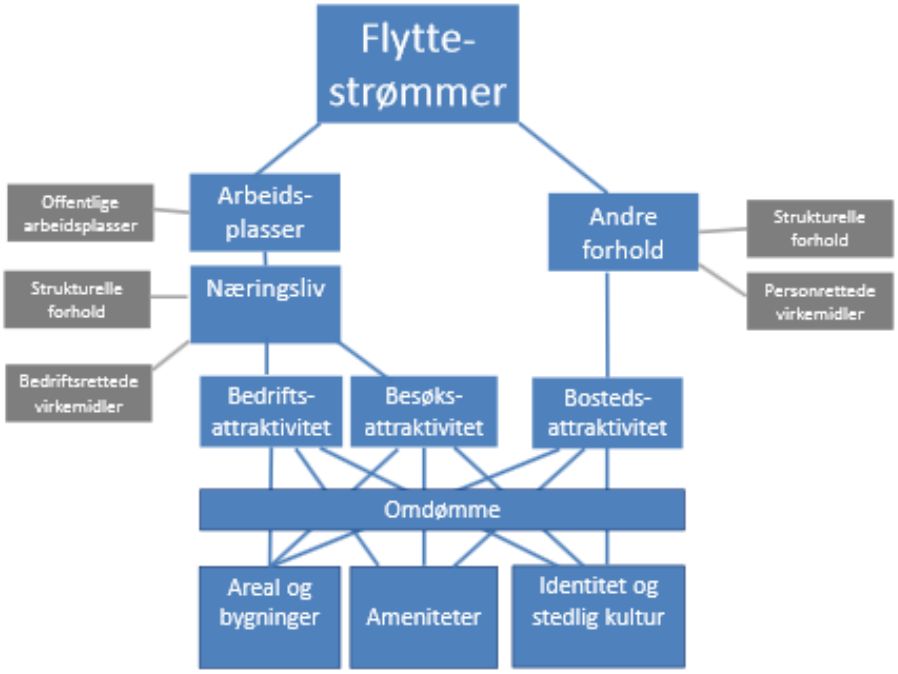
Utgangspunktet for vekst i regioner er, ifølge Telemarksforsking:

> *Attraktivitet er en stedlig egenskap som påvirker flyttestrømmen til et sted, enten ved at stedet tiltrekker seg næringsliv eller besøkende som skaper arbeidsplassvekst og derigjennom innflytting, eller at stedet er attraktivt som bosted uavhengig av arbeidsplassutviklingen.*

Programteorien for attraktivitet tar utgangspunkt i attraktivitetspyramidens tre dimensjoner: Attraktivitet for bedrifter, besøk og bosetting, og har videreutviklet forståelsen av sammenhengen av disse. Programteorien tar utgangspunkt i at attraktivitet er knyttet til unike egenskaper ved et sted, og skilt ut fra strukturelle forhold. De strukturelle forholdene er knyttet til stedets størrelse, om det inngår i et større arbeidsmarked og vekst i tilstøtende

områder. De strukturelle forholdene er vanskelig å påvirke lokalt, men kan forbedres gjennom bedre kommunikasjoner. Attraktiviteten er dermed knyttet til forhold som *kan* påvirkes lokalt, og som styrker vekst. Mange faktorer kan påvirke stedenes attraktivitet. Faktorene kan defineres inn i fire kategorier: Bygninger og areal, ameniteter (stedlige goder, tilbud, tjenester), omdømme og stedlig identitet og kultur (Vareide m.fl. 2013).

Figur 4.3 *Telemarksforsknings attraktivitetsmodell – med attraktivitetsfaktorer*



Kilde: Vareide og Nygaard 2014

Enkelte av forklaringsvariablene i modellen er knyttet til områder som politikerne lokalt kan påvirke. Dette er faktorer som arealer og arealtilgang, bostedsattraktivitet, infrastruktur. I samfunnsanalysen ser vi på flere forhold ved regionen som i stor grad styres politisk, eksempelvis samarbeid innen kommunikasjon, infrastruktur, arealplanlegging etc.

Det er fire grupper faktorer som kan være med å forklare bostedsattraktivitet.
Ameniteter; eller litt løselig oversatt som et samlet tilbud av goder. Dette er på en side de fysiske forutsetningene, både de naturlige og/eller bygde, og på en annen side tjenestetilbud, både kulturelle, offentlige og private.
Bygninger og arealer; om man vil ha nye tilflyttere må det være tilgjengelige boliger eller arealer for boligbygging.

Omdømme; et steds rykte eller omdømme kan også være viktig for å tiltrekke seg nye bosettere.

Identitet, lokal kultur; ikke fysiske faktorer, som relasjoner og emosjoner.

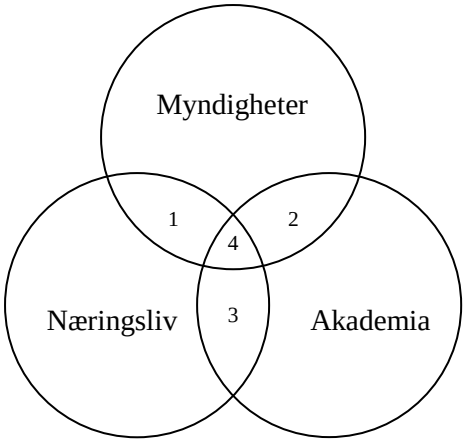
I en region vil en samlet strategi der alle kommunene enes om retning og tiltak, være mye mer kraftfull enn om hver enkelt kommune jobber hver for seg.

4.1.4. Trippel Heliks

Fokus på innovasjon og nyskaping er større enn noensinne. Praktikere, teoretikere og politikere er samstemte i at vekst avler vekst og at samarbeid og tilrettelegging er nødvendig for å skape regional næringsutvikling. Trippel Heliks (Leydesdorff 1997) betegner forholdet mellom næring, høgskole/universitet og myndigheter som relativt likeverdig der hver part kan overlappe og overta hverandres roller i for eksempel utviklingen av en bestemt næring[8].

Flere næringer kan forståes og ses i et Trippel Heliks-perspektiv. Reiselivsnæringen er et eksempel for slikt samarbeid på grunn av sine særtrekk: Mange små aktører som hver for seg er lite slagkraftige, arbeidsintensiv næring, avhengighet av felles ressurser, lav kompetanse og generelt lav lønnsomhet.

Figur 4.4 *Trippel Heliks-modellen*



Kilde: Leydesdorff 1997

[8] Forskningsrådets program Virkemidler for regional FoU og innovasjon (VRI) er tuftet på prinsippene som ligger i Trippel Heliks-modellen. VRI er Forskningsrådets særskilte satsing på forskning og innovasjon i norske regioner skal og skal bidra til økt innovasjon og verdiskaping i regionalt næringsliv.

Innovasjonsteori byr på modeller for innovasjon gjennom samarbeid. Myndigheter legger premisser og yter støtte til prosjekter, akademia bidrar med kompetanse og næringen selv er pådriver for utvikling av nye produkter og markeder.

Tradisjonelt har forholdet mellom de tre aktørene i Trippel Heliks-modellen vært at aktørene har vært frikoplet fra hverandre, samarbeid har skjedd innen hver gruppe, mens man på tvers av gruppene har vært passiv mottaker, tilrettelegger eller leverandør av generell og i noen grad spesialisert og tilpasset kunnskap. Der andre teorier (f.eks. Porters klyngeteori 1990, 2000) tillegger næringslivet en hovedrolle som ”motor” i utviklingsprosessene, tillegger Trippel Heliks hver av de tre grupper aktører lik betydning som medspillere i utviklingsprosesser. Med Trippel Heliks som rammeverk beveger myndigheter og akademia seg fra å være passive tilretteleggere og premissleverandører til å bli aktive partnere i regionale utviklingsprosesser.

Læringseffekter av samarbeid etter Trippel Heliks-modellen vil avhenge av aktivt bidrag fra hver av de tre partene i modellen. Læringsperspektivet, der det endelige resultatet (vekst) antas å være et resultat av læring vektlegges i mange sammenhenger (Porter 2000, 1998, Hassink 2001, Nilsson og Uhlin 2002, Velvin et.al 2002).

5 Region Midt-Troms

Midt-Troms regionen består av de åtte kommunene Dyrøy, Sørreisa, Bardu, Målselv, Lenvik, Berg, Torsken og Tranøy. Finnsnes er byen i Midt-Troms.

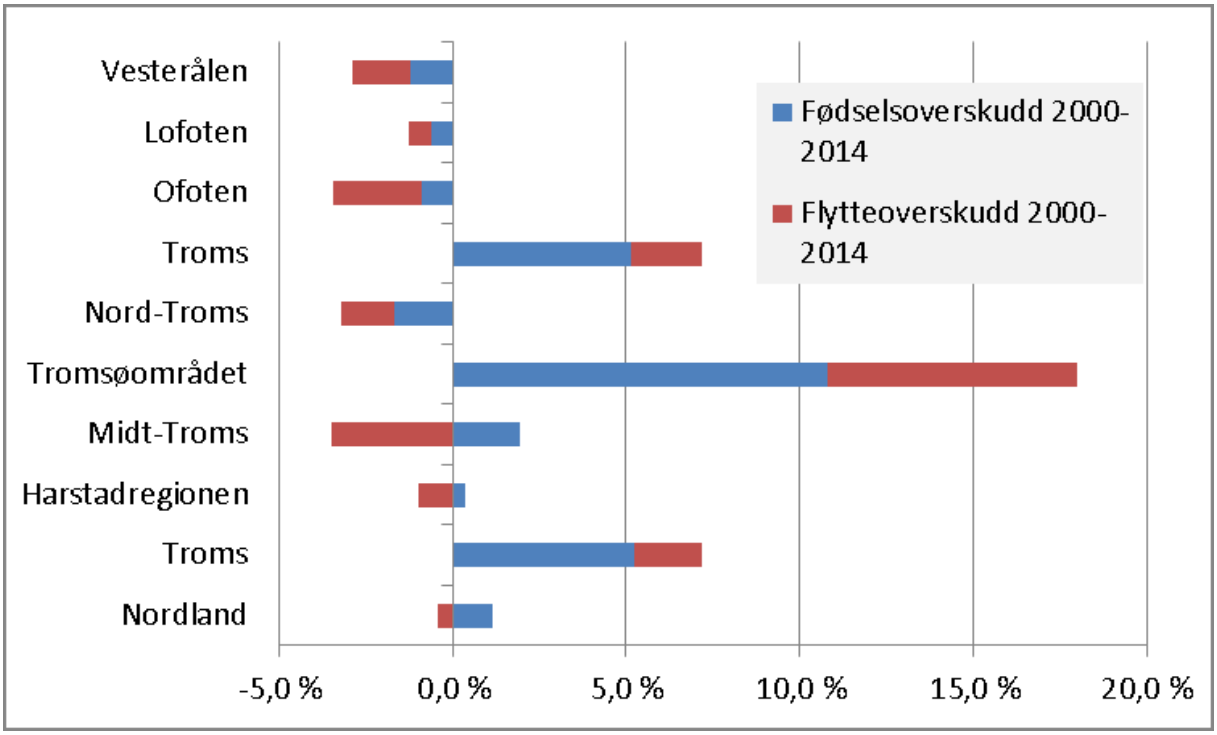
5.1. Geografi

Midt-Tromsregionen er svært variert i natur- og kulturlandskap. På innlandet er det store fjell og de største sammenhengende barskogområdene i Nord-Norge. Lakseelvene Målselva og Barduelva, øvrig jakt og fiske og nasjonalparkene Øvre Dividal og Rohkunborri er sentrale rekreasjonselementer i innlandet. Også dalførene i innlandet og Altevann er viktige rekreasjonsområder som er mye benyttet av folk fra hele regionen. Bygdene i mellom innlandet og ytre kyst har rike kulturlandskap med skog og landbruksareal. Den ytre kystsonen på Senja har svært spesiell natur med høye fjell som stuper i havet, og et variert kystlandskap med skjærgård, fjorder og sund. Havområdene utenfor Senja er blant Norges rikeste fiskefelt. I kystsonen er blant annet en del av Nasjonal turistveg, Ånderdalen nasjonalpark og flere rekreasjonsområder og reiselivsdestinasjoner av stor viktighet for regionen.

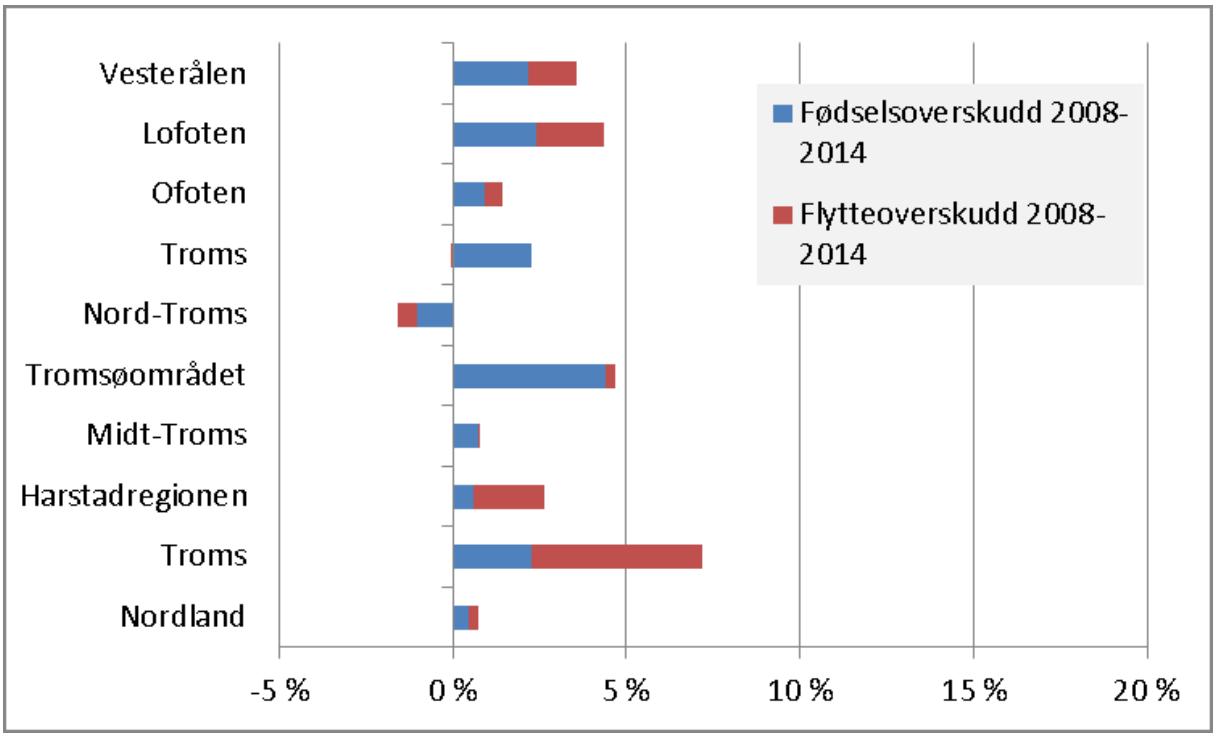
5.2. Befolkningsutvikling

Midt-Tromsregionen har en samlet befolkning på 30.244 (SSB 2015). Midt-Troms har hatt befolkningsnedgang siden 2001, men de siste årene har det vært en liten vekst i folketallet. I regionen er det et relativt stort negativt flytteoverskudd (innflyttere-utflyttere) i perioden fra 2000 fram til 2014. De siste årene, fra 2008, har dette bildet endret seg. Det er et lite flytteoverskudd først og fremst skapt av økende innvandring, mens det innenlands stort sett har vært netto utflytting. De siste 6 årene er det samlet sett kun Nord-Troms blant regionene i Troms som har negativt fødsels- og flytteoverskudd.

Figur 5.1 *Befolkningsendring i regioner fordelt på fødsels- og flytteoverskudd 2000-2014*



Figur 5.2 *Befolkningsendring i regioner fordelt på fødsels- og flytteoverskudd 2000-2014*



I hele perioden, fra 2000 fram til 2014 har det vært fødselsoverskudd, men som figurene viser er fødselsoverskuddet mindre de siste årene (fra 2008 – 2014). Tromsøområdet skiller seg noe ut fra de øvrige regioner i fylket med positivt flytte- og fødselsoverskudd for alle år siden

2000, og i Tromsøområdet har også den innenlandske tilflyttingen vært større enn utflyttingen til andre regioner innenlands. Netto innflyttingsvekst har riktig nok blitt noe avdempet Tromsø de siste årene.

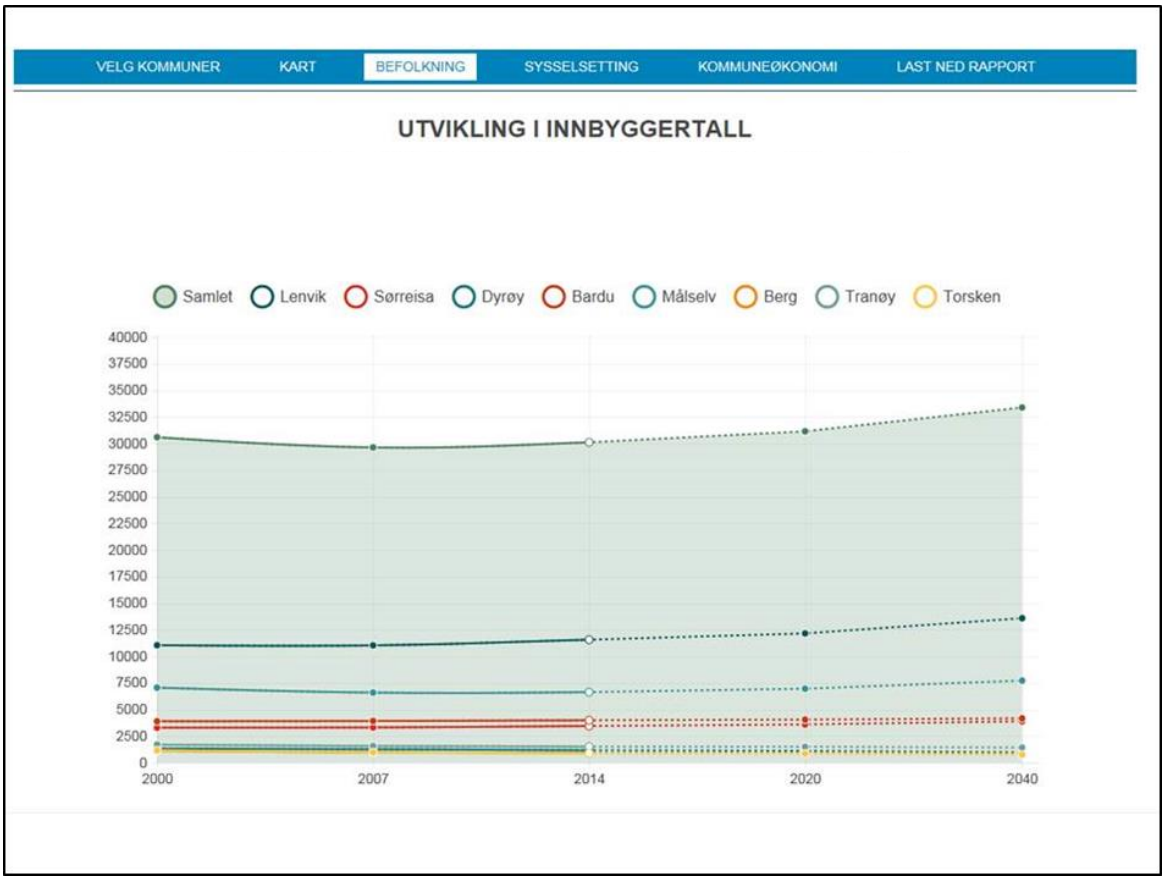
Midt-Tromsregionen har et fødselsoverskudd på 1,7 per 100, noe lavere enn gjennomsnittet for Nord-Norge. Regionen har høyest mobilitetsrate i fylket. Prognosen indikerer en positiv befolkningsutvikling i Midt-Tromsregionen i årene fremover, men særlig i mindre distriktskommuner på kysten (Berg, Dyrøy, Torsken, Tranøy) kan det forventes en fortsatt reduksjon i folketallet.

SSB sine prognoser, basert på middels vekst, viser en befolkningsøkning i Midt-Tromsregionen frem til 2040. Veksten vil i all hovedsak komme i tettstedene. Eksempelvis vil befolkningstallet i Lenvik kommune kunne gå opp mot 13.600 innbyggere, fra dagens rundt 11.600. I kommuner som Tranøy, Torsken, Berg og Dyrøy forventes en svak nedgang. Folketallet i disse fire kommunene er i dag 4.487 (01.01.15) og fremskrivingen fra SSB tilsvarer en samlet reduksjon på ca. 450 mennesker[9], med mindre man iverksetter strategier og tiltak som kan motvirke denne trenden. Forsvarets aktivitet tilsier at mange mennesker som arbeider i Midt-Troms ikke er registrert som bosatt her. Det er ca. 3.000 soldater og pendlere i Midt-Troms som ikke har bosted lokalt, men som likevel genererer transport- og tjenestebehov.

5.2.1. Fremskriving av befolkningen frem til 2040

[9] Tranøy 1544 (2015) – 1421 (2040), Dyrøy 1154 (2015) – 974 (2040), Berg 905 (2015) – 873 (2040) og Torsken 884 (2015) – 754 (2040) (http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram)

Figur 5.3 *Befolkningsutvikling i Midt-Troms 2014 - 2040*

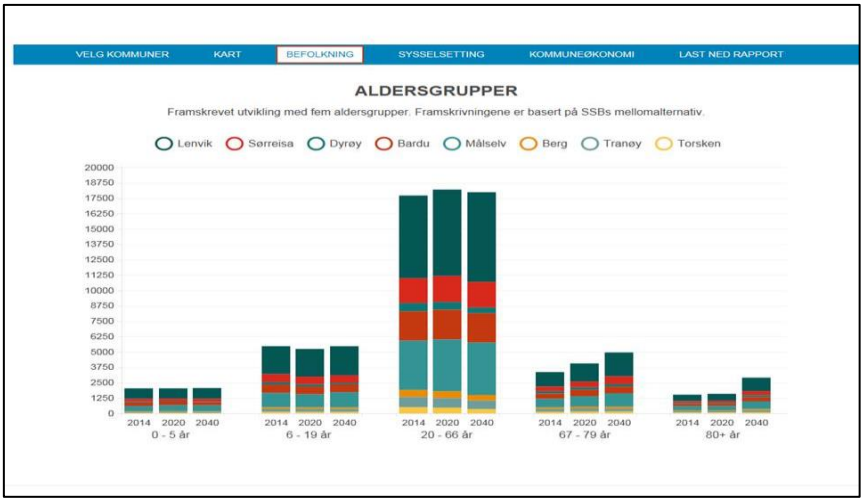


Kilde: SSB

Fra 2000 til 2014 har kun Lenvik, Bardu og Sørreisa hatt økning i folketall. Pr 01.01.14 er det 30.103 innbyggere i alle 8 Midt-Tromskommunene tilsammen. En middels fremskriving fra SSB indikerer at folketallet vil stige til 33.375 frem til 2040.

5.2.2. Fremskriving av aldersgrupper frem til 2040

Figur 5.4 *Fremskrevet utvikling med fem aldersgrupper i Midt-Troms 2014 - 2040*



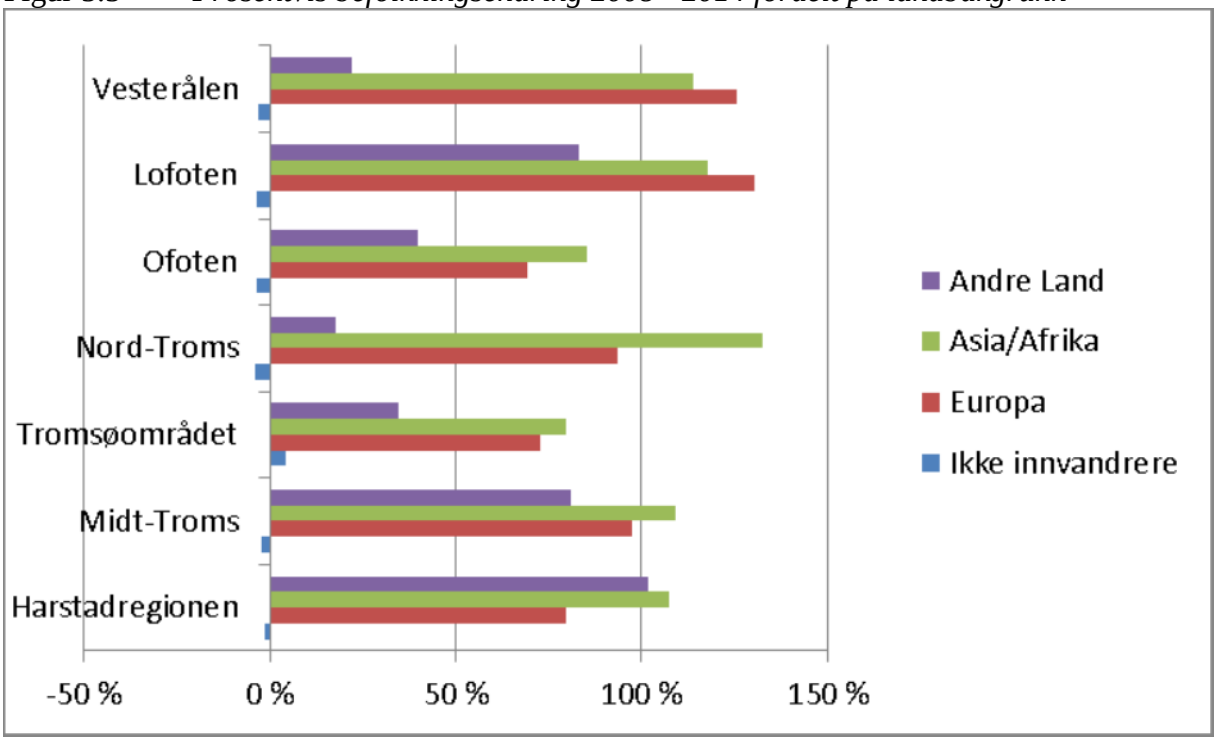
Kilde: SSB

Tallene er relativt klare, endringene er små i aldersgruppene fra 0-5 år, 6-19 år og 20-66 år, men store for aldersgruppene 67-79 år og 80 +. I 2040 vil det være nærmere 3.000 flere i disse to aldersgruppene i Midt-Troms.

5.2.3. Innvandring

Nasjonalt har den nye arbeidsinnvandringen vært motoren for befolkningsvekst de senere årene. Innflyttingen fra Asia og Afrika har vært relativt stabil siden 2000. Siden 2006 har innflyttingen fra Norden og Vest-Europa forøvrig økt noe, mens innvandringen fra Øst-Europa har hatt sterk vekst. Bildet i Troms stemmer ikke helt med den nasjonale trenden. Her har befolkningsveksten relativt sett vært sterkest blant dem med bakgrunn fra Afrika eller Asia. Om en også tar med Vesterålen og Lofoten ser en her at utviklingen er annerledes. Her er utviklingen mer i tråd med det nasjonale bildet, som viser sterkest relativ vekst i befolkningen fra europeiske land.

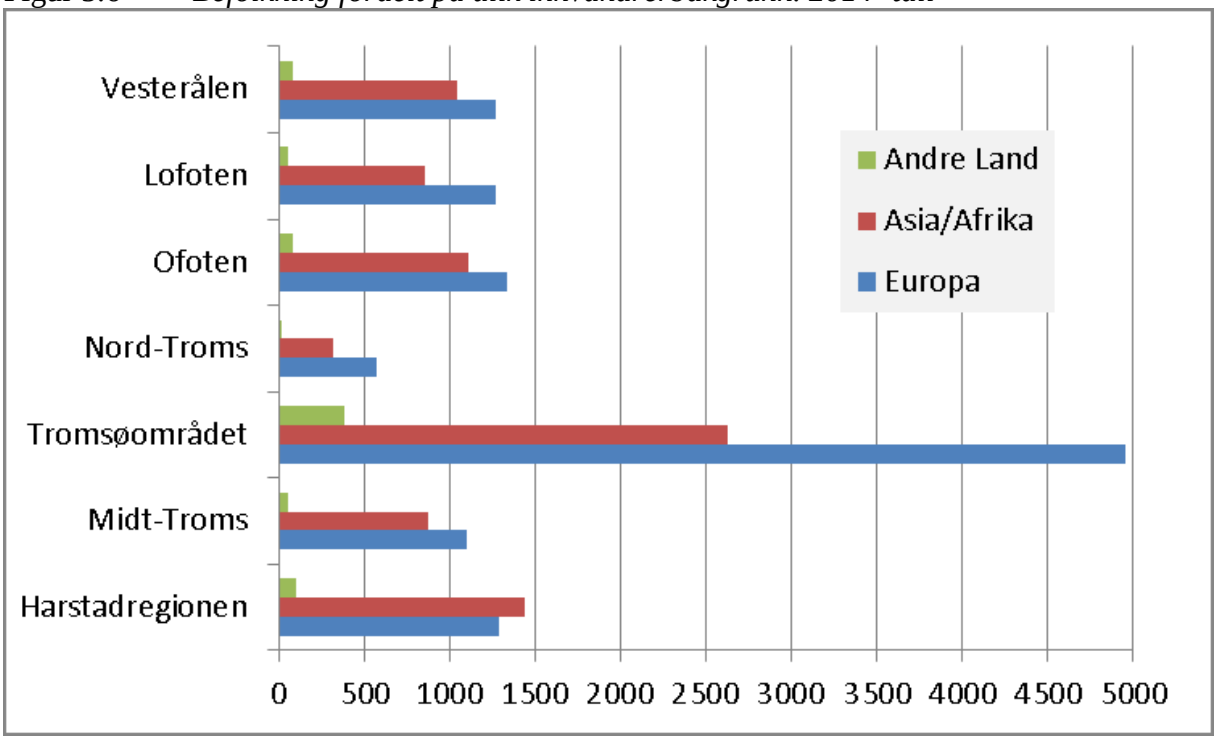
Figur 5.5 *Prosentvis befolkningsendring 2008 - 2014 fordelt på landbakgrunn*



I Midt-Troms er det en liten overvekt av innvandrere fra Europa, på lik linje med de andre regionene, bortsett fra Harstadregionen. I Harstadregionen er det en liten overvekt av innvandrere fra Asia/Afrika. Tromsområdet skiller seg fra de øvrige regioner med nær dobbelt så mange innvandrere fra Europa som fra Asia/Afrika. I sistnevnte region utgjør også innvandrerbefolkningen både relativt og i absolutte tall størst andel av befolkningen. 10

prosent av befolkningen er her innvandrere. I andre enden av skalaen finner vi Nord-Troms med en innvandrerandel på rundt 6 prosent, mens innvandrerbefolkningen i Midt-Troms utgjør ca. 7 prosent av totalbefolkningen.

Figur 5.6 *Befolkning fordelt på ulik innvandrerbakgrunn. 2014- tall*



5.3. Deltidsinnbyggere

Forskning har vist at det ligger et stort økonomisk potensial i at mennesker oppholder seg i kortere eller lengre tid på et sted uten at de har bostedsadresse der (Steineke 2007, Farstad, Rye og Almås 2008). Det har vært lite fokus på hva deltidsinnbyggerne betyr i stedsutviklingssammenheng. Disse «sovende ressursene» er sentrale for utviklingen av steder, men blir sjelden regnet med. Eksempler er hytteeiere/fritidsboligeiere, studenter, turister/reisende og også eksterne næringsaktører og stedsuavhengige ansatte.

Det er ingen tvil om at fritidsboligene mange steder bidrar til at kommunene styrker sitt økonomiske fundament. Utnyttelse av turistenes kjøpekraft og tankekraft krever bevisst satsing. Få lokale planer og utredninger har tatt dette inn over seg. Som borger av flere kommuner ønsker mange å være en ressurs, mer enn bare en konsument og forbruker av tjenester. Mange vertskommuner og vertsteder kan utnytte potensialet dette gir for næringsutvikling, innovasjon, rekruttering og bosetting.

Tabell 5.1 *Antall hytter i Midt-Troms*

Kommuner	**Innbyggertall** Pr.01.01.15	**Totalt antall hytter**	**Eksterne hytteeiere**[1]
Bardu	4 078	621	417
Målselv	6 693	911	604
Lenvik	11 535	1 744	832
Sørreisa	3 451	454	229
Dyrøy	1 154	660	537
Tranøy	1 544	821	715
Berg	905	376	307
Torsken	884	448	364
Totalt	**30 244**	**6 035**	**4 005**

Kilde: SSB og Agderforskning.no/hyttestatistikk

Regionen har mange hytter/fritidsboliger. I perioden 2000-2014 har antallet private hytter i de åtte Midt-Tromskommunene økt fra 2.925 til 4005, en økning på 30 prosent (jf. reiselivskapitlet). Nyere forskning i Norge[10] dokumenterer en økning i antallet hytteeiere/fritidsboligeiere og at disse tilbringer flere dager i året i sine second homes (andre hjem). En stor endring i fleksibilitet både i jobb og studier gjør at deler av arbeidet skjer andre plasser enn stedet en bor flest dager. Moderne høystandard fritidsboliger gir et langt bedre utgangspunkt for å drive kombinasjon av hobbybaserte fritidsaktiviteter, kombinert med stedsuavhengig arbeid, enn det hytter ga før. (Ericsson m.fl. 2011, Skjeggedal m.fl. 2009)

Mens hytta tradisjonelt har blitt ansett som en del av fritidssfæren der rene rekreasjonsperspektiver og virkninger for natur og landskap har stått i fokus, har dagens moderne fritidsboliger en utforming, de oppfyller krav til standard og de representerer økonomiske investeringer for eierne som gjør det interessant å se nærmere på, også i næringsøkonomisk og sysselsettingsmessig sammenheng (Ericsson 2011).

Med økt velstand og bedre infrastruktur, bor og jobber folk fra ulike plasser. Det potensielle pendlingsomlandet fra by til distrikt og vise versa, har økt. Det skjer delvis fordi byboliger er blitt dyrere, fordi valg av bosted i økende grad er knyttet til valg av livsstil og fordi karrierer og jobbskifte fører til lengre pendling.

[1] Dette er hytteeier utenfra og også inkludert et lite antall hytter der en ikke har oversikt over hvem som eier
[10] Se Statistisk Sentralbyrå, http://tinyurl.com/m49qv6, for detaljer.

Gjennom forstudien[11] (Storvoll og Espenes 2012) ble det tydeliggjort at mange små kommuner er lite bevisst på potensialet i stedsuavhengige arbeidere. Utvikling i lokalsamfunn har derfor i liten grad ivaretatt disse ressursene. Imidlertid synes det som om god tilrettelegging gjennom f.eks. fleksible kontorfasiliteter for stedsuavhengig arbeid og læring i lokalsamfunn, har gitt positive ringvirkninger for lokalsamfunnene.

Deltidsinnbyggerne utfordrer vår tradisjonelle forståelse av bolig- og arbeidsmarkedsregioner. Mange innbyggere i f.eks. Tromsø har sitt andre hjem i Midt-Troms. Dette gir økonomiske ringvirkninger i regionen. Midt-Troms har et potensial til å være fritids- og rekreasjonsomland for innbyggere fra andre regioner/byer. Om lag en tredjedel av hytteeiere i Midt-Troms har bostedsadresse i Tromsø eller Harstad. «Workation» er en internasjonal trend som er et godt eksempel på kobling mellom jobb, opplevelser og ferie (work + vacation). Se reiselivskapitlet.

I Norge er det vel 400.000 fritidsboliger der ca. 50 prosent har såkalt boliglik standard (Skjeggedal m.fl. 2009). Undersøkelser fra Skandinavia viser at antall bruksdøgn kan variere fra under 30 til opp mot 70 døgn pr år (Janson og Müller 2003; Ericsson m.fl. 2011, Farstad m.fl. 2008). Høystandards fritidsboliger brukes omtrent dobbelt så mye i flere av de undersøkte kommunene med et gjennomsnitt på vel 60 bruksdøgn, og med regelmessig bruk gjennom hele året.

Når en tar utgangspunkt i antall fritidsboligeiere i Midt-Troms, ser en at antallet i 2008 (siste gjennomførte undersøkelse) er 6.035 fritidsboliger der 4.005 var eid av personer utenfor kommunen (og her inkluderes også noen hytter der en ikke har oversikt over eierskapet). Med utgangspunkt i nyere forskning (Janson og Müller 2003; Ericsson m.fl. 2011) der antall personer pr hytte i snitt er fire og et gjennomsnittlig antall bruksdøgn er 60, indikerer det at mange flere tusen mennesker oppholder seg i Midt-Troms enn de vel 30.000 som bor der. Det er gjort lignende beregninger i Norge, for eksempel er det undersøkelser fra blant annet Oppdal / Rennebu. I denne undersøkelsen sier at hver hytte legger igjen mellom 20 000 kr og 50 000 kr i året. Et enkelt regnestykke for Midt-Troms vil se slik ut (om en bruker det laveste grunnlaget)

[11] Forstudien (2010) hadde til hensikt å kartlegge utfordringer, erfaringer og kunnskap om stedsuavhengig arbeid hos tre fokusgrupper; arbeidstakere, arbeidsgivere og kommuner. Sistnevnte i rollen som tilrettelegger og vertskap for stedsuavhengige arbeidere.

4005 hytter * 20 000 kr = 80,1 millioner i lokalt forbruk

Videre vet vi at det er mange «gjestedøgn» av de som bor på hyttene. Undersøkelser (bl.a. Oppdal/Rennebu) sier at det er i snitt 50 overnattingsdøgn på ei hytte + at det er i snitt 3,5 personer i hver hytte. Oppdal / Rennebu bruker dermed et litt lavere anslag enn noen nyere undersøkelser (Janson og Müller 2003; Ericsson m.fl. 2011) som sier 60 overnattingsdøgn og 4 personer i hver hytte. Det vil alltid være en viss usikkerhet knyttet til denne type beregninger der mange lokale forhold kan gi variasjoner. I samfunnsanalysen velger vi derfor et nøkternt anslag også brukt flere andre plasser i Norge (for eksempel Oppdal/Rennebu). Regnestykket vil da se slik ut:

4005 * 50 * 3,5 = 700 875 gjestedøgn fra utenbygds hytteeiere

Oppsummert kan en si at våre deltidsinnbyggere (hytteeiere) legger igjen vel 80 millioner i lokalt forbruk i vår region og tilbringer 700 875 gjestedøgn her. Selv om er knyttet usikkerhet til disse tallene, er det en klar indikasjon for at de som har sitt andre hjem i Midt-Troms bør inkluderes i mange sammenhenger.

Hytteeiere / deltidsinnbyggere skaper mulighetsrom i Midt-Troms på mange måter. De bidrar til å opprettholde servicetilbud for oss som bor her, de etterspør håndverkstjenester og de bidrar i stor grad til inntektsgrunnlag for frivillige lag/foreninger. I alle kommunene er de er en del av grunnlaget for breibåndsutbygging og vann. Videre vet vi at det er mange kompetente personer som er interessert i å bidra i utvikling og dermed representerer et næringsutviklingspotensial. Det finnes flere eksempler på at personer har gått fra å være hytteinnbygger/ deltidsinnbygger, til å melde flytting til den kommunen de har hytte i

5.4. Bo og arbeidsmarkedsregioner

I Kommunal og moderniseringsdepartementets stortingsmelding 13 (2012-13) «Ta heile Noreg i bruk» finner vi Norsk institutt for by og regionalforskning (NIBR) sin fininndeling av BA-regioner:

- Småbyregioner 1, 138 - Lenvik (Tranøy/Sørreisa/Dyrøy)
- Bygdesentraregioner 1, 136 - Målselv (Bardu)
- Regioner med små eller ingen sentra 2, 137 - Torsken/Berg

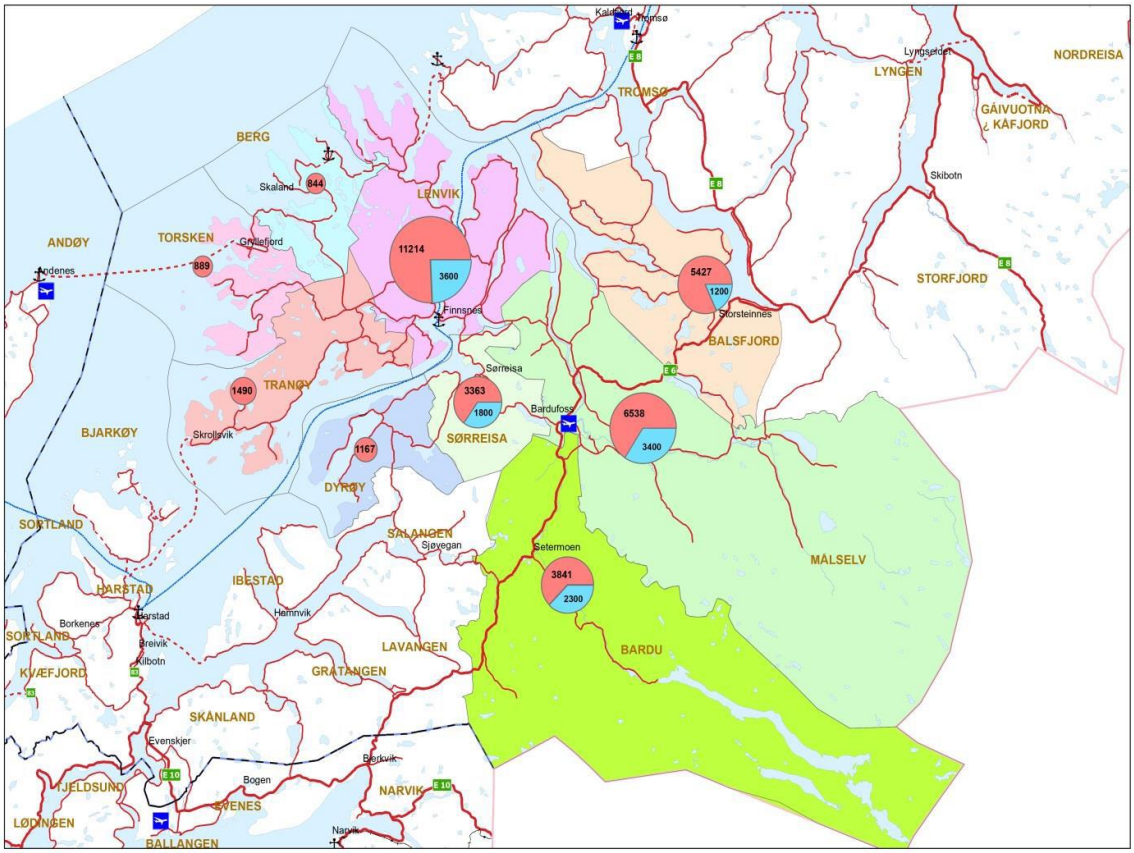
5.4.1. Senterstruktur og regionforstørring

Definisjonen av regionforstørring er at man ved bruk av samferdselsinvesteringer får forbedringer i forbindelsene mellom periferi og sentra og mellom sentra. I Midt-Tromsområdet er det fire sentra med over 1.000 innbyggere:

- Finnsnes (inkl. Silsand)
- Bardufoss (Andselv, Andslimoen og Heggelia)
- Setermoen
- Sørreisa

I tillegg ligger Storsteinnes/Nordkjosbotn i nord som et senter. Imidlertid er ikke dette senteret like tilknyttet til Midt-Tromsregionen, men har mer Tromsø og Storfjord som influensområder. Også for Midt-Tromsområdet er det tilknytninger til Tromsø, Harstad og Narvik. Men når det gjelder *regionforstørring* er det de fire nevnte sentraene i Midt-Troms som regnes innenfor Midt-Tromsregionen.

Figur 5.7 *Befolkningssentra i Midt-Troms. Sentrene (med befolkningstall) i blått og hele kommunen i rødt*



5.5. Arbeidspendling

Statistikken viser at arbeidstakerne ser på regionen som et felles arbeidsmarked. Svært mange bor i én kommune og jobber i en annen. Kommunenes nærings- og utviklingsplaner gjenspeiler dette i liten grad. Her er det et stort potensial for bedre samspill. Nyere forskning viser fortsatt at det er slik at bare et fåtall, 5-10 % av arbeidsstokken, som bruker mer enn 45-60 minutter i reisetid en veg mellom hjem og arbeidssted (Engebregtsen 2012). I Midt-Troms kan svært mange pendle innenfor et slikt tidsintervall.

5.5.1. Utpendling fra Midt-Troms

Tabell 5.2 *Utpendling fra Midt-Troms*

Samlet	14 979 Arbeidstakere	13 356 Pendler ikke	520 Tromsø	156 Oslo	89 Harstad	88 Balsfjord	76 Narvik	694 Andre
Bardu	2 114 Arbeidstakere	1 692 Pendler ikke	190 Målselv	56 Tromsø	31 Salangen	23 Lenvik	22 Oslo	100 Andre
Berg	453 Arbeidstakere	375 Pendler ikke	24 Lenvik	23 Tromsø	4 Rakkestad	3 Målselv	3 Sørreisa	21 Andre
Dyrøy	527 Arbeidstakere	323 Pendler ikke	32 Sørreisa	31 Tromsø	30 Lenvik	23 Salangen	14 Målselv	74 Andre
Lenvik	5 595 Arbeidstakere	4 562 Pendler ikke	205 Tromsø	170 Målselv	100 Sørreisa	96 Tranøy	63 Oslo	399 Andre
Målselv	3 512 Arbeidstakere	2 912 Pendler ikke	141 Lenvik	115 Tromsø	97 Bardu	43 Balsfjord	35 Oslo	169 Andre
Sørreisa	1 704 Arbeidstakere	878 Pendler ikke	478 Lenvik	135 Målselv	55 Tromsø	16 Dyrøy	15 Oslo	127 Andre
Torsken	412 Arbeidstakere	315 Pendler ikke	26 Lenvik	15 Karlsøy	12 Tromsø	8 Tranøy	6 Narvik	30 Andre
Tranøy	662 Arbeidstakere	351 Pendler ikke	218 Lenvik	23 Tromsø	11 Målselv	9 Harstad	5 Berg	45 Andre

Denne tabellen viser i første kolonne fra venstre totalt antall arbeidstakere bosatt i kommunen. Kolonne to fra venstre viser antall arbeidstakere som arbeider i kommunen og er bosatt i kommunen (hvor mange av de fra kolonne 1 som jobber i samme kommune som de er bosatt i). De fem neste kolonnene viser de kommunene hvor flest pendler til, og den siste kolonnen viser summen av antall pendlerne til andre kommuner. Data er hentet fra SSBs pendlingstall for 2013.

Regionsenteret Finnsnes har stor betydning som arbeidssted for arbeidstakere i hele regionen. Midt-Troms er en kompakt region med stor arbeidspendling mellom de ulike kommunene. Dette styrker regionens totale muligheter for utvikling. En betydelig andel av arbeidstakere bosatt i Lenvik som pendler til Målselv, har jobb i Forsvaret. Dette viser viktigheten av å ha et regionalt perspektiv på arbeids- og næringslivet i regionen. Midt-Troms er den regionen i fylket med størst arbeidsmobilitet.

I alt er det over 1.300 arbeidstakere som pendler inn til regionsenteret Finnsnes/Lenvik fra kommunene i Midt-Troms og øvrige kommuner. Nærmere 500 av disse er bosatt i Sørreisa, over 200 i Tranøy og 140 i Målselv. Om lag 1.000 av totalt 5.600 arbeidstakere i Lenvik pendler ut av kommunen, og av disse pendler over 200 til Tromsø, 170 til Målselv, ca. 100 til Sørreisa og Tranøy.

De to kommunene som har størst utpendling til Lenvik, er Sørreisa med nærmere 30 prosent og Tranøy med 33 prosent.

Mer enn hver fjerde arbeidstaker i Midt-Troms (28, 8 prosent) bor i en kommune og jobber i en annen. Tre kommuner i regionen utmerker seg med stor utpendling; Sørreisa (48,5 prosent), Tranøy (47 prosent) og Dyrøy (39 prosent). De andre fem kommunene er relativt lik, litt under eller litt over 20 prosent av arbeidstakere har sin jobb i en annen kommune.

Sørreisa har svært stor utpendling, nærmere 50 prosent jobber i andre kommuner, men er også den kommunen som prosentvis færre pendler inn til for å jobbe, 888 personer pendler ut, mens det bare er 178 personer som pendler inn til kommunen.

Målselv og Lenvik er de to kommunene som i vår region har større innpendling enn utpendling. Det betyr at det er mange arbeidsplasser her.

En har forløpende presentert funn i møter med regionråd (alle ordførere), regionalt næringsforum og også styrings- og arbeidsgruppen. Funn knyttet til inn- og utpendling i Midt-Tromsregionen er viet tid. Bevisstheten om den store arbeidsmobiliteten både i og mellom disse kommunene skaper forståelse for større regional samhandling på flere felt knyttet til næringsområdet. Pendling internt i regionen er dagpendling.

5.5.2. Innpendling til Midt-Troms

Tabell 5.3 *Innpendling til Midt-Troms*

Samlet	13 356 Pendler ikke	219 Tromsø	142 Balsfjord	115 Salangen	58 Harstad	28 Lavangen	409 Andre
Bardu	1 692 Pendler ikke	97 Målselv	42 Salangen	18 Tromsø	12 Lavangen	10 Sørreisa	64 Andre
Berg	375 Pendler ikke	33 Lenvik	13 Tromsø	6 Dyrøy	5 Tranøy	5 Torsken	21 Andre
Dyrøy	323 Pendler ikke	16 Sørreisa	12 Salangen	6 Lenvik	5 Ringerike	3 Målselv	15 Andre
Lenvik	4 562 Pendler ikke	478 Sørreisa	218 Tranøy	141 Målselv	107 Tromsø	31 Salangen	329 Andre
Målselv	2 912 Pendler ikke	190 Bardu	170 Lenvik	135 Sørreisa	117 Balsfjord	51 Tromsø	179 Andre
Sørreisa	878 Pendler ikke	100 Lenvik	32 Dyrøy	11 Målselv	8 Tromsø	4 Harstad	23 Andre
Torsken	315 Pendler ikke	18 Lenvik	6 Tromsø	3 Berg	2 Harstad	1 Skedsmo	5 Andre
Tranøy	351 Pendler ikke	96 Lenvik	14 Tromsø	13 Lebesby	10 Gamvik	8 Torsken	36 Andre

Denne tabellen viser i første kolonne antall personer som er bosatt og arbeider i kommunen (samme som kolonne 2 i utpendlingstabellen). I kolonne 2 til kolonne 5 er de kommunene hvor flest pendler fra, og siste kolonne er summen av de som pendler fra andre kommuner. Summen av alle kolonnene gir totalt antall sysselsatte i kommunen. Data er hentet fra SSBs pendlingstall for 2013.

Pendling ut av regionen er sannsynligvis i større grad ukependling/alternative turnusordninger.

5.6. Helseinstitusjoner og helsetransporter

Universitetssykehuset Nord-Norge har avdelinger i Tromsø, Harstad og Narvik. I tillegg finnes det distriktsmedisinsk senter på Finnsnes og distriktspsykiatrisk enhet på Silsand. Helsetransportene i området går både på veg, sjø og som lufttransport. Av pasienttransporter ut fra Midt-Troms går ca. 85 prosent til Tromsø, mens 15 prosent går til Harstad og Narvik. Over 70 prosent av pasienttransportene internt i Midt-Troms går til Finnsnes. De aller fleste

pasienttransportene går enten på veg eller med hurtigbåt. På innlandet er Helseekspressen viktig, en spesialbuss for pasienttransporter som går hver dag mellom Narvik og Tromsø. I tillegg til den går noe pasienttransporter med andre busser, eller med privatbil. Tilsvarende viktig for kystkommunene er hurtigbåt. På sommeren benyttes også sommerfergen mellom Senja og Kvaløya til pasienttransporter.

5.7. Utdanningsinstitusjoner og innovasjonsstruktur

Av høyere utdanningsinstitusjoner har man UiT Norges arktiske universitet, i tillegg er det høgskoler i Harstad og Narvik. Studiesenteret på Finnsnes og Forsvarets studiesenter på Heggelia er formidlere av høyere utdanning. Kunnskapsparker, bibliotek, næringshager, studiesentre og kontorhotell kan betraktes som en sentral del av innovasjonsstrukturen der det ikke er høgskoler eller universitet. For mange voksne er det avgjørende av læring kan skje der de bor. Nye måter å tilegne seg kunnskap på, og få formell utdanning, er en mulig strategi for Midt-Tromsregionen for å imøtekomme fremtidens kompetansebehov.

De videregående skolene som er lokalisert i Midt-Troms er Bardufoss Høgtun VGS på Bardufoss og Senja VGS på Gibostad, i Finnfjordbotn og Sørreisa. Mange videregående elever søker seg også inn på skoler som ligger utenfor Midt-Troms. Størstedelen av transportene relatert til skoleskyss og utdanning er på veg, selv om noe også går på sjø og da særlig pendlerreiser til Harstad og Tromsø.

5.8. Kommunale årsverk per 1.000 innbyggere

De neste tre figurene viser antall kommunale årsverk per 1.000 innbyggere i yrkesaktiv alder (20-66 år) i barnehage, grunnskole og pleie- og omsorg i 2013. På bakgrunn av tjenestenivå i 2013 og anslag på befolkningsutviklingen vises et anslag på behovet i antall årsverk per 1.000 innbyggere i yrkesaktiv alder (20-66 år) i 2020 og 2040.

I beregningene er det tatt utgangspunkt i samme dekningsgrad og standard på tjenestene som i 2013. Tjenestedataene er hentet fra KOSTRA 2013. Framskrivningene er basert på SSBs mellomalternativ. Selvsagt vil dette ikke gi hele bildet, men grafene forteller med all tydelighet at det store behovet for årsverk vil ikke komme i barnehage og skole, men i pleie og omsorg.

5.8.1. Barnehage

Tabell 5.4 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*

Kommune	2013	2020	2040
Samlet	**25,7**	**24,0**	**24,8**
Bardu	**29,7**	**24,3**	**24,4**
Berg	**25,0**	**31,2**	**30,9**
Dyrøy	**19,3**	**16,1**	**21,4**
Lenvik	**27,9**	**25,5**	**26,0**
Målselv	**22,9**	**22,7**	**23,4**
Sørreisa	**23,3**	**21,7**	**22,1**
Torsken	**28,2**	**29,9**	**38,0**
Tranøy	**21,0**	**19,3**	**22,8**

Kilde: SSB

5.8.2. Grunnskole

Tabell 5.5 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*

Kommune	2013	2020	2040
Samlet	**27,6**	**26,5**	**27,9**
Bardu	**28,0**	**26,4**	**26,5**
Berg	**26,7**	**27,6**	**33,1**
Dyrøy	**23,8**	**25,8**	**25,7**
Lenvik	**27,4**	**27,0**	**27,0**
Målselv	**28,4**	**24,9**	**28,6**
Sørreisa	**23,3**	**20,7**	**21,6**
Torsken	**46,4**	**49,0**	**70,2**
Tranøy	**27,9**	**33,5**	**34,2**

Kilde: SSB

5.8.3. Pleie og omsorg

Tabell 5.6 *Anslått framtidig tjenestebehov i årsverk per 1.000 innbyggere 20-66 år*

Kommune	2013	2020	2040
Samlet	**60,3**	**62,7**	**89,1**
Bardu	**46,2**	**45,8**	**65,5**
Berg	**78,4**	**77,2**	**119,2**
Dyrøy	**89,3**	**95,0**	**149,9**
Lenvik	**60,4**	**62,8**	**88,4**
Målselv	**54,7**	**56,8**	**80,7**
Sørreisa	**44,1**	**47,6**	**78,3**
Torsken	**121,0**	**132,2**	**204,7**
Tranøy	**93,1**	**109,4**	**143,9**

Kilde: SSB

5.9. Samarbeid i Midt-Troms

Gjennom Midt-Troms regionråd er en stor del av det interkommunale samarbeidet i Midt-Troms formalisert. Regionrådet og enhetene er organisert med utgangspunkt i Kommunelovens § 27. § 1 i vedtektene for Midt-Troms regionråd uttrykker formålet med samarbeidet slik:

- Effektivisere og bedre den kommunale tjenesteyting.
- Etablere felles tjenester overfor befolkningen der hvor dette er hensiktsmessig og hvor oppgavene bedre kan løses i fellesskap enn av den enkelte kommune alene.
- Ta initiativ til aktiviteter som tjener kommunene, nærings- og arbeidsliv i regionen.
- Ivareta felles interesser overfor fylke, stat og andre organ på fylkes- eller riksplan.
- Bidra med tjenester til kommuner som midlertidig eller permanent har behov for et samarbeid om tjenester.
- Samarbeidet skal bygge på likeverdighet, åpenhet og gjensidig tillit.

Midt-Tromstinget, som består av deler av formannskapene i de åtte kommunene, er inntil høsten 2015 samarbeidets øverste formelle organ. Fra dette tidspunkt vil dette organet være borte. Denne funksjonen vil da overtas av regionrådet, som består av ordførerne i de åtte samarbeidskommunene. Rådmennene i de samme kommunene utgjør administrativt råd (AR). AR har rådgivende funksjon i forhold til regionrådet, koordinerer samarbeid og er i tillegg

styre for de enkelte samarbeidsenhetene. Regionrådet er det sterkest utadrettede organet i samarbeidet, dette som en følge av at rådet ivaretar mange politiske funksjoner på vegne av fellesskapet i Midt-Troms. I større saker, så som i arbeidet med Midt-Tromspakken og ny kommunereform, henter regionrådet alltid fullmakter fra det enkelte kommunestyre.

Samarbeidsenheter i Midt-Troms Regionråd

ENHET	*Samarbeids-kommuner*	*Arbeidsoppgaver m.m.*
PPT - Pedagogisk-psykologisk tjeneste for Midt-Troms	*Berg, Lenvik, Sørreisa, Torsken, Tranøy*	*Lovpålagt tjeneste med hjemmel i opplæringsloven.* *Målselv og Bardu har egen tjeneste, Dyrøy er tilsluttet tjeneste sammen med Lavangen og Salangen.*
PS - Pedagogisk senter	*Berg, Lenvik, Torsken, Tranøy*	*Følger opp kommunenes ansvar for pedagogisk utviklingsarbeid i barnehage, skole og SFO.* *Prosjekter* *Nettverk* *Bardu og Målselv ivaretas av en koordinator for PU delt med Lavangen og Salangen.*
Senja Lab	*Berg, Lenvik, Sørreisa, Torsken, Tranøy*	*Leverer laboratorietjenester til kommuner og næringsliv uten kommunale tilskudd. Miljørettet helsevern for kommunene.*
MTAK - Midt-Troms arbeidsgiverkontroll	*Bardu, Berg, Dyrøy, Målselv, Sørreisa, Torsken, Tranøy*	*Lenvik har egen ordning.*
Løkta	*Bardu, Berg, Dyrøy, Lenvik, Målselv, Sørreisa, Torsken, Tranøy*	*Følger opp kommunenes ansvar for kvalitetsutvikling og opplæring ihht Helse- og omsorgsloven.* *Prosjekter* *Nettverk*
Sekretariatet – daglig leder Midt-Troms regionråd	*Bardu, Berg, Dyrøy, Lenvik, Målselv, Sørreisa, Torsken, Tranøy*	*Har ansvar for drift, saksforberedelse, planlegging og oppfølging med tilhørende sekretærfunksjoner.*

PPT, PS, Løkta og sekretariatet har kontor i Kunnskapsparken på Finnsnes. Senja Lab er etablert i andre lokaler på Finnsnes. Disse fem enhetene har Lenvik som administrasjonskommune med ansvar for regnskap, lønn og formelle ansettelsesforhold. MTAK med sine to medarbeidere har kontor i Sørreisa med tilsvarende ansvar for Sørreisa kommune.

Ordningene har samlet årsbudsjett på 14,25 millioner kroner, der 9,57 millioner er tilskudd fra eierkommunene. Kommunenes tilskudd til ordningene fordeles solidarisk etter fordelingsnøkkel basert på folketall (Løkta og sekretariatet), barnetall (PPT og PS) eller bedrifter i den enkelte kommune (MTAK).

Samarbeidsenhetene, spesielt Løkta, PS og sekretariatet, planlegger og gjennomfører prosjekter som det søkes eksterne midler til. Slik tilføres regionen og kommunene ekstra utviklingsressurser. Det er mange eksempler på prosjektarbeid. *Trinnvis utviklingsarbeid med Samhandlingsreformen* med Løkta som ansvarlig, *Regionalt vertskap i Midt-Troms* – et treårig bolystprosjekt i regi av KMD fra 2014 med ansvar i sekretariatet. Årlig gjennomføres *Yrkes- og utdanningsmesse* med prosjektledelse i Pedagogisk senter for hele regionen, pluss Lavangen og Salangen. *Forskningsdagene i Midt-Troms* gjennomføres også hvert år der regionrådet har sekretariatsansvaret og prosjektledelse fra Senja næringshage. *Kystplan Midt- og Sør-Troms* er et felles planprosjekt for 13 kommuner med delt prosjektansvar mellom sekretariatene for de to regionrådene.

6 Kommunikasjon/infrastruktur

6.1. Kollektivtransport

Troms fylkeskommune har ansvaret for driften av kollektivtransporten i fylket, infrastruktur for kollektivtransporten er et delt ansvar mellom kommune, fylke og stat.

Krav og forventninger til standard på materiell, holdeplasser, terminal/venterom har endret seg mye de siste årene. Kollektivtilbudet må være effektivt og enkelt, med frekvens best mulig tilpasset behovet og akseptabel reisetid. At befolkningen får høyere andel eldre, representerer utfordringer i forhold til å ha spesialtilpasset kollektivtransport. Dette sammen med betydelige kostnadsøkninger for kollektivtrafikk krever stadig økte offentlige tilskudd. Med dette som bakgrunn er hovedutfordringen, som i andre regioner, finansiering av et attraktivt og godt kollektivtilbud.

Det regionale kollektivtilbudet i Midt-Troms består hovedsakelig av hurtigbåtforbindelse til Harstad og Tromsø via Finnsnes (rute 2), og regionbusser til Tromsø og Narvik/Harstad, Bardufoss lufthavn (rute 100). Dette tilbudet gir en kobling av bo- og arbeidsmarked og virker regionforstørrende.

Skoleskyss er dimensjonerende for busstilbudet i distriktet, mens arbeidsreiser er bilbasert. Dette betyr at korrespondanse og ruteopplegg ofte må kobles mot skoletider og skolesteder.

6.2. Veg

6.2.1. Vegnett

Tabell 6.1 *Vegnettet i Midt-Troms, vist er riksveger, utvalgte fylkesveger og ferger*

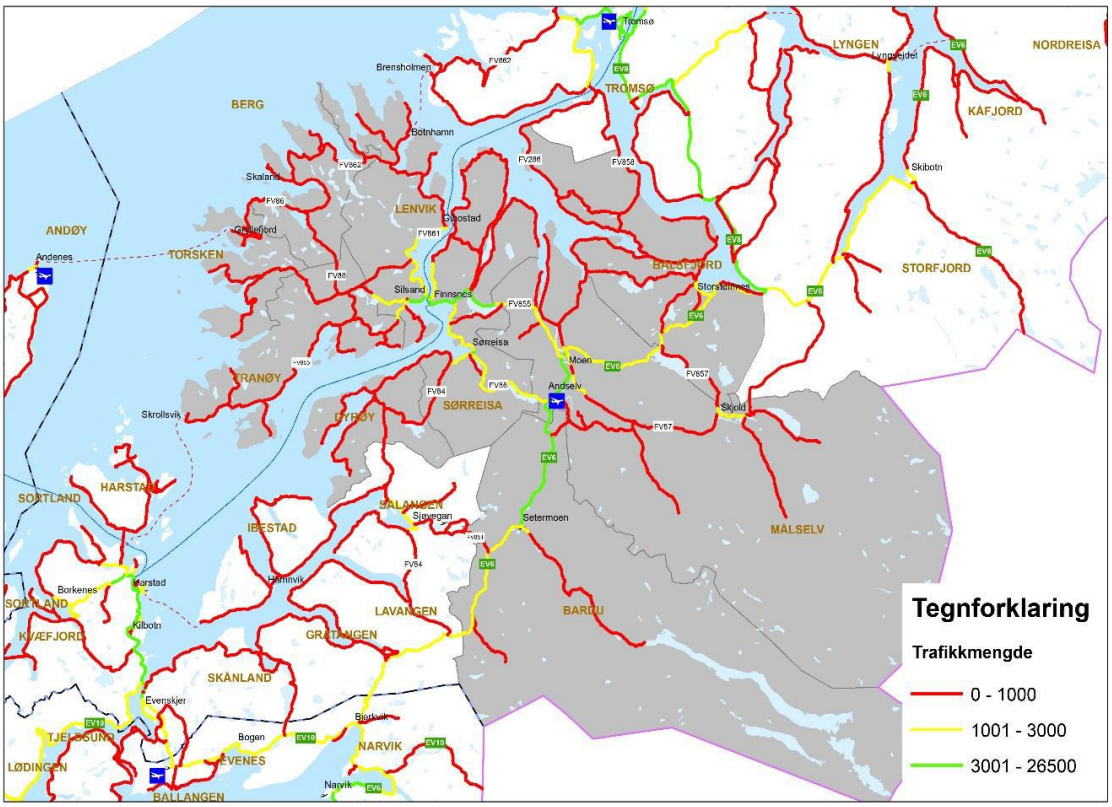
Område	Vegnr	Strekning	ÅDT	Lengde, km
Innlandet	E6	Brandvoll – Olsborg	3000-6000	49
Innlandet	E6	Olsborg – Heia	2700	23
Innlandet	E6	Heia – Nordkjosbotn	2200-3000	27
Innlandet	Rv. 853	Andselv – Bardufoss lufthavn	1000	2
Innlandet	Fv. 87	Elverumskrysset – Øverbygd	400	40
Innlandet	Fv. 854	Rundhaug – Olsborg	500-2000	21
Innlandet	Fv. 857	Heia – Øverbygd	200	22
Innlandet	Fv. 847	Setermoen – Altevatnet	250-2600	36
Innland/kyst	Fv. 855	Buktamoen – Finnfjordbotn	2200-4400	30
Innland/kyst	Fv. 86	Bardufoss – Sørreisa	1300-1800	26
Innland/kyst	Fv. 84	Brandvoll – Sjøvegan	800-1000	20
Kyst	Fv. 84	Sjøvegan – Sørreisa	500-1800	53
Kyst	Fv. 86	Sørreisa – Finnfjordbotn	2500-3000	14
Kyst	Fv. 86	Finnfjordbotn – Finnsnes	7500-10 000	5
Kyst	Fv. 86	Silsand – Gryllefjord	200-4700	62
Kyst	Fv. 860	Islandsbotn – Stonglandseidet	300-1300	44
Kyst	Fv. 861	Silsand – Stønnesbotn	500-2300	45
Kyst	Fv. 862	Botnhamn – Skaland – Straumsbotn	300-500	54
Nord	Fv. 858	Vikran – Storsteinnes	300-700	61
Nord	Fv. 286	Vikran – Mestervik	100-300	45
Nord	Fv. 856	Finnfjordeidet – Straumsnes	900	14
Nord	Fv. 265	Straumsnes – Tennskjær	100-200	16
Nord	Fv. 854	Olsborg – Målsnes	300-1200	23
Ferge	Fv. 862	Botnhamn – Brensholmen (sommer)		
Ferge	Fv. 86	Andenes – Gryllefjord (sommer)		
Ferge	Fv. 221	Harstad – Skrolsvik (ikke i drift)		

6.2.2. Trafikk

De største trafikkmengdene i området finnes på E6 rundt Setermoen, mellom Elverumskrysset og Olsborg, på fv. 86 gjennom Finnsnes og på fv. 855 mellom Buktamoen og Finnfjordbotn. På E6 gjennom Midt-Troms ligger andelen tunge eller lange biler, som busser, lastebiler og vogntog på rundt 20 prosent. På fylkesvegnettet i Midt-Troms er denne andelen på rundt 10 prosent. En oversikt over totale trafikkmengder på vegnettet er vist på kartet nedenfor. Inndelingen av skalaen er for hele Troms fylke, de høyeste trafikktallene i Midt-Troms er på

fv. 86 gjennom Finnsnes som har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 10.000. ÅDT som måleenhet er et gjennomsnitt på daglig trafikkmengde, over året.

Figur 6.1 *Oversiktskart over årsdøgnstrafikk (ÅDT) i Midt-Troms*



Flere av fylkesvegene både på innlandet og i de indre kystområdene er også omkjøringsveger for E6, sett i et beredskapsperspektiv. Og flere av vegstrekningene har også en spesiell betydning i forhold til Forsvarets transportbehov, for eksempel under militære øvelser.

Kommunene i Midt-Troms har til sammen en kystlinje på 1278 km av kystlinjen i Troms på 7100 km. Samlet lengde på europa- og riksvegnettet i Troms er 603 km. I Midt-Troms er det 87 km europa- og riksvegnett, mens fylkesveg omfatter 929 km. Fra første januar 2010 overtok fylkeskommunene en betydelig større del av ansvaret for riksveier med tilhørende fergesamband.

Tabell 6.2 *Kystlinje og veglengder*

Fylke/ Kommuner	**Kystlinje totalt** km	**Europaveg og Riksveg** Lengde i km	**Fylkesveg** Lengde i km
Berg	**211,0**	**0**	**84**
Lenvik	**393,0**	**0**	**250**
Tranøy	**273,0**	**0**	**122**
Torsken	**192,0**	**0**	**63**
Sørreisa	**44,1**	**0**	**72**
Dyrøy	**99,7**	**0**	**70**
Målselv	**65,5**	**39**	**206**
Bardu	**0**	**48**	**62**
Midt-Troms	**1278,3**	**87**	**929**
Troms	**7100,0**	**603**	**2908**

De tidligere riksveiene er nå fylkesveger fra 2010. Hovedveien, Fv 86 strekker seg tvers over Senja fra Torsken og Gryllefjord på "Yttersia" til Finnsnes, Sørreisa og Bardufoss. Fra Silsand går Fv 861 nordover langs Gisundet til Gibostad og Nord-Senja. Sørover fra Islandsbotn går riksvei 860 til Stonglandseidet. Og langs Nordvestsiden av Senja går Fv 862 fra Straumsbotn i Berg, via Senjahopen til Botnhamn i Lenvik. Fv 232 Grunnfarnes-Svanelvmo, Fv 243 Flakstadvåg-Sifjordbotn, Fv 277 Husøy-Huselv og Fv 263 Kårvikhamn-Gisundbrua er også viktige samferdselsårer i Senja-regionen i tilknytning til fiskeritransporter inn på riksvegene og Ev 6 i Målselv og Bardu, og videre transport til markedene. Fra Sørreisa fortsetter Fv 84 gjennom Sørreisa og Dyrøy til Salangen og Lavangen. I Sørreisa har vi ellers Fv 202 Sørstraumen X F84 - Øvermoen, Fv 203 Hemmingsjord X Fv 86 Fv - Målselv/Sørreisa og Fv 211 Skøelv X F84 - Dyrøy/Sørreisa. I Dyrøy har vi Fv 211 Dyrøy/Sørreisa-Sørfjord, Fv 212 Finnlandsmoan-Dyrøyhamn og Fv 214 i Brøstadbotn (Bergan).

For Finnsnes arbeides det med en Finnsnes-pakke. Deler av Torskenpakken er ferdigstilt. De fleste av 20 enkeltprosjektene ligger i Torsken kommune, men det er også noen i Berg, Tranøy og Lenvik kommuner fordi vegen mellom sør og nord i Torsken kommune går gjennom disse kommunene.

Sjømatnæringen er avhengig av transport i flere ledd avhengig av produktets utviklingsfase fordi anleggene er lokalisert på ulike steder. For eksempel kan transport av smolt gjennomføres både med brønnbåt og lastebil, men transport av levendefisk primært må foregå med brønnbåt. Fiskefor kan også transporteres både med lastebil og sjøveien.

Trafikk med vogntog og semitrailere antas å kjennetegne trafikken på vegene i Midt-Troms/Senja-regionen med hensyn på transport av fisk, og vegstandarden er en flaskehals spesielt på Senja. De fire Senja-kommunene har et omfattende vegnett med til dels stor andel av tungtransport til alle fiskerihavnene, lakseslakteriene og oppdrettsanleggene langs kystlinjen. Tungtransport på smale og kronglete veger på Senja med rasutsatte strekninger, og tunneler som ikke har kapasitet til møte mellom tungtransport og personbiler, medfører store utfordringer for både transport- og sjømatnæringen. Sjømatnæringen har krav om regularitet og forutsigbarhet for godstransport året rundt. En av de viktigste flaksehalsene i Troms er ikke overraskende knyttet til standarden på de lokale vegene som knytter slakteriene til E6, samt standarden på deler av E6. Økt sikkerhet, regularitet og fleksibilitet i transportene kan være en nødvendig forutsetning for videre satsning og omstilling i sjømatnæringen. Virkningen av veginvesteringer vil gi størst effekt når flaskehalser forsvinner, og det er et dermed et utviklingspotensial i Midt-Troms. Statens vegvesen har kartlagt og beregnet kostnadene for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet i Troms til ca. 5,8 mrd. kr. Forfallet er fordelt på vegdekke, drenering, vegutstyr, tunneler, bruer og fergekaier.

Gjeldende Nasjonal transportplan er for perioden 2014-2023. Nasjonal Transportplan (NTP) setter rammebetingelsene for arbeid med stamvegnettet - rute 8a: E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger. Ruta har forbindelse med Finnsnes havn fra Ev 6 på Buktamo via Rv 855 til Finnfjordbotn, og derfra Rv 86 til Finnsnes. Inn til Ev 6 foregår all landbasert næringstransport fra produksjonsstedene ute på kysten i Senja-regionen, som i det alt vesentlige leverer fiske- og skalldyrprodukter. Fra Ev 6 fortsetter de fleste av disse transportene til utlandet via Ev 8 over Kilpisjärvi (rute 8b) og Ev 10 over Bjørnefjell, eller omlastes til ARE-togene i Narvik. Nasjonal Transportplan har en planperiode på 10 år, men revideres hvert 4. år. Et nytt satsningsområde er å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø. Det er øremerket tre milliarder kroner de neste ti åra til tiltak som skal gjøre sjøtransporten mer effektiv og konkurransedyktig. Planlagte investeringer i fiskerihavner i Troms og Finnmark er 600 millioner kroner de neste 10 årene, og 750 millioner kroner til ulike farledstiltak. Et av de særskilte regionale målsettingene i fylkesvegplan for Troms 2010-2019 er: «Videre utbygging og oppgradering av fylkesvegnettet slik at det dekker næringslivets transportbehov».

Man kan konkludere med at tungtrafikken på vegene i sjømatregionen Senja/Midt-Troms er økende fra år til år. De marine næringene er spådd en årlig vekst på 4 % til 550 milliarder

kroner i 2050. Når sjømatindustrien i Midt-Troms skal ta del i denne veksten, vil transportmengdene øke betydelig langs vegene hvis ikke sjøtransport blir valgt. For Midt-Troms sin del kan sjømatnæringen nå en omsetning på 10 milliarder kroner i 2030. Det er en tre-dobling av omsetning/produksjon fra 2012. Sammenlignet med produksjon og antall VTE i 2012 kan man da si at transporten langs fylkesvegene i Midt-Troms og gjennom Finnsnes kan øke til ca. 30 000 VTE gjennom Finnsnes om 15 år.

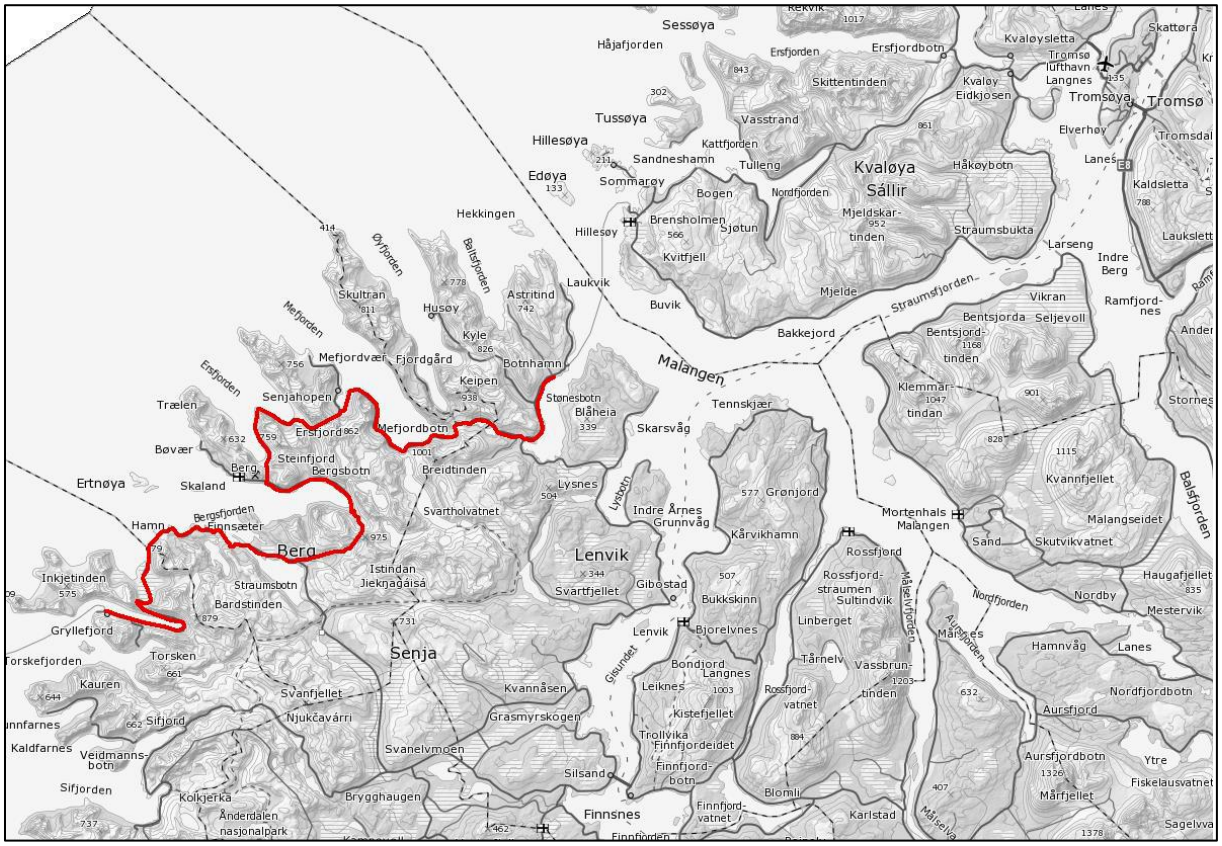
6.2.3. Gang og sykkelveger

Langs E6 er det delvis utbygd GS-veg på Setermoen, Elverum – Andselv og kortere strekninger på Buktamoen, ved Olsborg og Tømmerelv. Kommunalt vegnett binder sammen og forlenger strekningene tilrettelagt for GS-trafikk.
På fylkesvegnettet ligger GS-vegene ved tettsteder og skoler, de lengste strekningene er:

- Tømmerelv – Storsteinnes
- Moen
- Rossvoll – Karlstad
- Rundhaug
- Fv. 86 og Fv. 202 inn mot Sørreisa sentrum
- Engerud – Finnfjord
- Trollvikveien ved skolen

Finnsnes er i sluttfasen for en egen plan om gjennomgående sykkelvegnett.
På fylkesvegnettet vil fremtidig behov for planer og utbygging gjelde sammenbinding av eksisterende GS-nett og utbygging av nytt GS-nett i områder med mye bebyggelse. Typiske eksempel er fv. 86, 87, 854, 855. På E6 finnes det planer for forlengelse nord for Setermoen. Også E6 sør for Setermoen og Sollia – Takelvdal kan være aktuelt å se nærmere på.

Figur 6.2 *Nasjonal sykkelrute gjennom utredningsområdet*



Strekningen Gryllefjord – Botnhamn inngår i nasjonal sykkelrute. Sykkelruten følger ordinær veg. Steinfjordtunellen og Skalandtunellen mangler tilrettelegging for sykkel.

6.2.4. Regionbusser

Regionbusstilbudet skal i hovedsak betjene transportbehovet mellom regionale senter. Tilbudet dekker behov for pendling og helsetransport. I Troms er det pr. august 2013 følgende tilbud relatert til Midt-Troms

Tabell 6.3 *Regionbusser med passasjertall (2013)*

Rutenr	Strekning	Passasjertall/år
100	Tromsø – Buktamoen – Setermoen – Narvik	118 650
105	Tromsø – Nordkjosbotn – Storsteinnes – Øverbygd– Rundhaug – Buktamoen	13 050
106	Buktamoen – Rundhaug – Øverbygd – Heia	2 900
110	Finnsnes – Karlstad – Buktamoen (se også rute 301)	14 500
120	Finnsnes – Sørreisa – Sjøvegan – Tennevoll – Fossbakken	66 740
130	Buktamoen – Setermoen – Sjøvegan – Tennevoll	32 000

6.3. Fergesamarbeid

Det er tre sommerfergesamband i Midt-Troms, alle er knyttet til Senja.

- Harstad – Skrolsvik i sør (opprettes ikke i 2014)
- Andenes – Gryllefjord i vest
- Botnhamn – Brensholmen i nord.

Det er gjennom en utredning (Bedriftskompetanse, 2014) og dialogmøtet uttrykt behov for helårsferge mellom Botnhamn og Brensholmen på Kvaløya. Dette for å korte inn avstanden til Tromsø. Fra reiselivsnæringen viste dialogmøtet at også for Andenes – Gryllefjordsambandet i vest er uttrykt ønske om helårsferge.

6.4. Hurtigbåt

Hurtigbåt tilbudet i Midt-Troms består av følgende tilknyttede ruter:

Tabell 6.4 *Hurtigbåt med passasjertall*

Rute	Strekning	Passasjertall/år
2	Tromsø - Finnsnes - Brøstadbotn - Engenes - Harstad	205 200
4	Tromsø - Lysnes - Tennskjær - Vikran	27 240
5	Sommarøy - Tussøy - Sandneshamn	1 500
6	Harstad - Bjarkøystedene - Sør Senja	26 183

Rute 2 Tromsø-Finnsnes-Harstad er den desidert største ruten i antall reiser. Her ble det satt inn nye båter fra 1. juli 2011. Rute 2 har hatt utfordringer knyttet til materiell og oppstartsproblemer. Dette førte til færre passasjerer på grunn av usikkerhet. Båtene er nå ombygd og har god regularitet. Det har vært en passasjervekst på 6,6 prosent siden 2012. Drivstofforbruket er redusert til 40 prosent av forbruket på de gamle båtene på samme strekning, men på grunn av flere avganger er den samlede reduksjonen på 50 prosent.

6.5. Farleder og havner

6.5.1. Farleder

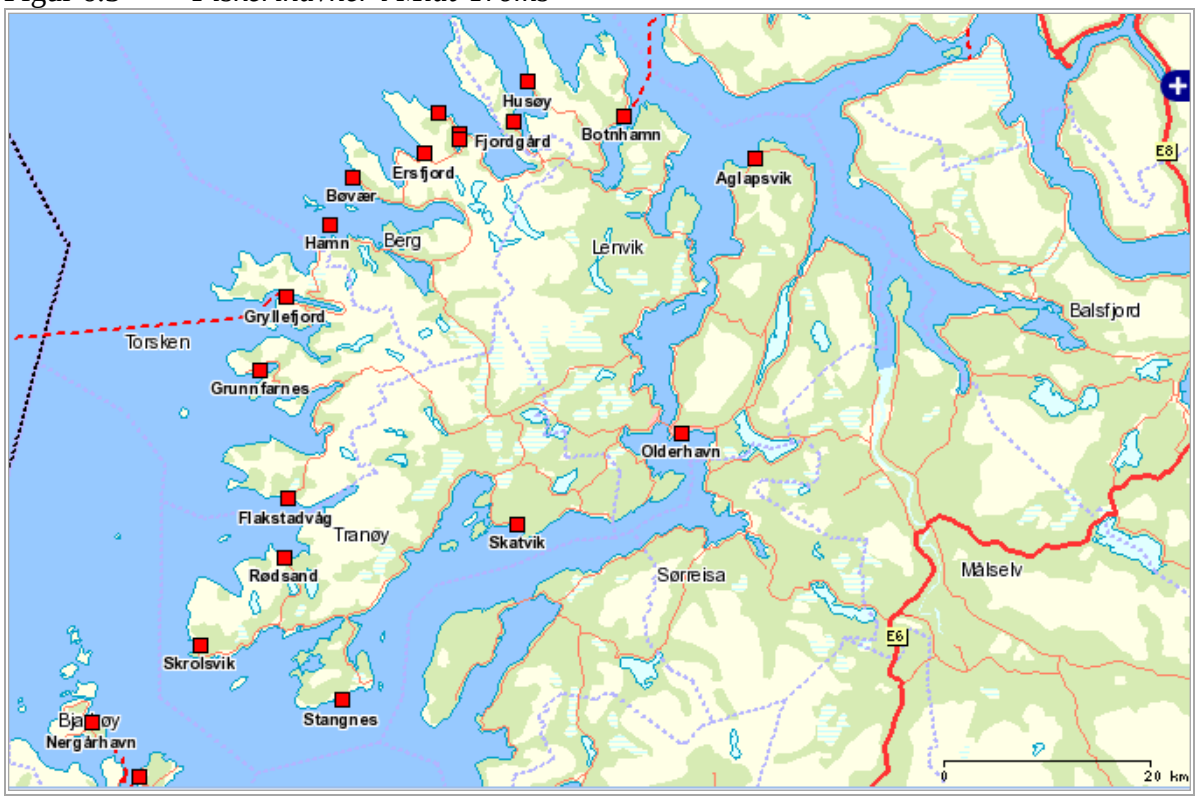
Store deler av godstransportene i Troms følger sjøvegen. Utbedring og vedlikehold av farleder er derfor en prioritert oppgave, også for å stimulere sjøtransporten generelt. Mange sjøruter benytter hovedleden som går fra Harstad mot Tromsø via Finnsnes. Kystverket har i de senere årene gjennomført farledstiltak på flere steder, blant annet i Gisundet. Transporten går i hovedsak inn og ut med båt via de store fryselagrene. Den mest fremtredende trenden i fiskerinæringen er bruk av større fiskefartøy. Dette kan skape behov for tiltak i havner og farleder. Det er viktig at infrastrukturen er tilpasset denne utviklingen. Malangen i Balsfjord

og Lenvik har status som nasjonale laksefjorder, noe som kan gi konsekvenser og medføre restriksjoner for næringsaktiviteter og infrastrukturutvikling.

6.5.2. Havner

I de tre nordligste fylkene er følgende stamnetthavner; Mo i Rana, Bodø, Narvik, Harstad, Tromsø, Alta, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes. Tromsø havn KF og Bodø havn har i tillegg status som utpekt havn. I Troms fylke er det i dag begrenset bergverksdrift, men nesten all drift skjer i Midt-Troms. Utover utskipingskaier for sand og grus er det registrert følgende: Finnsnes: Produksjon og utskiping av ferrosilisium fra Finnfjord AS. Trælen: Grafittverk på Skaland i Berg kommune. Det er 17 fiskerihavner i Midt-Troms. Kystverket har eierinteresser i disse og ønsker å avhende havner med lav fiskeriaktivitet. Herunder Olderhavn og Skrolsvik.

Figur 6.3 *Fiskerihavner i Midt-Troms*

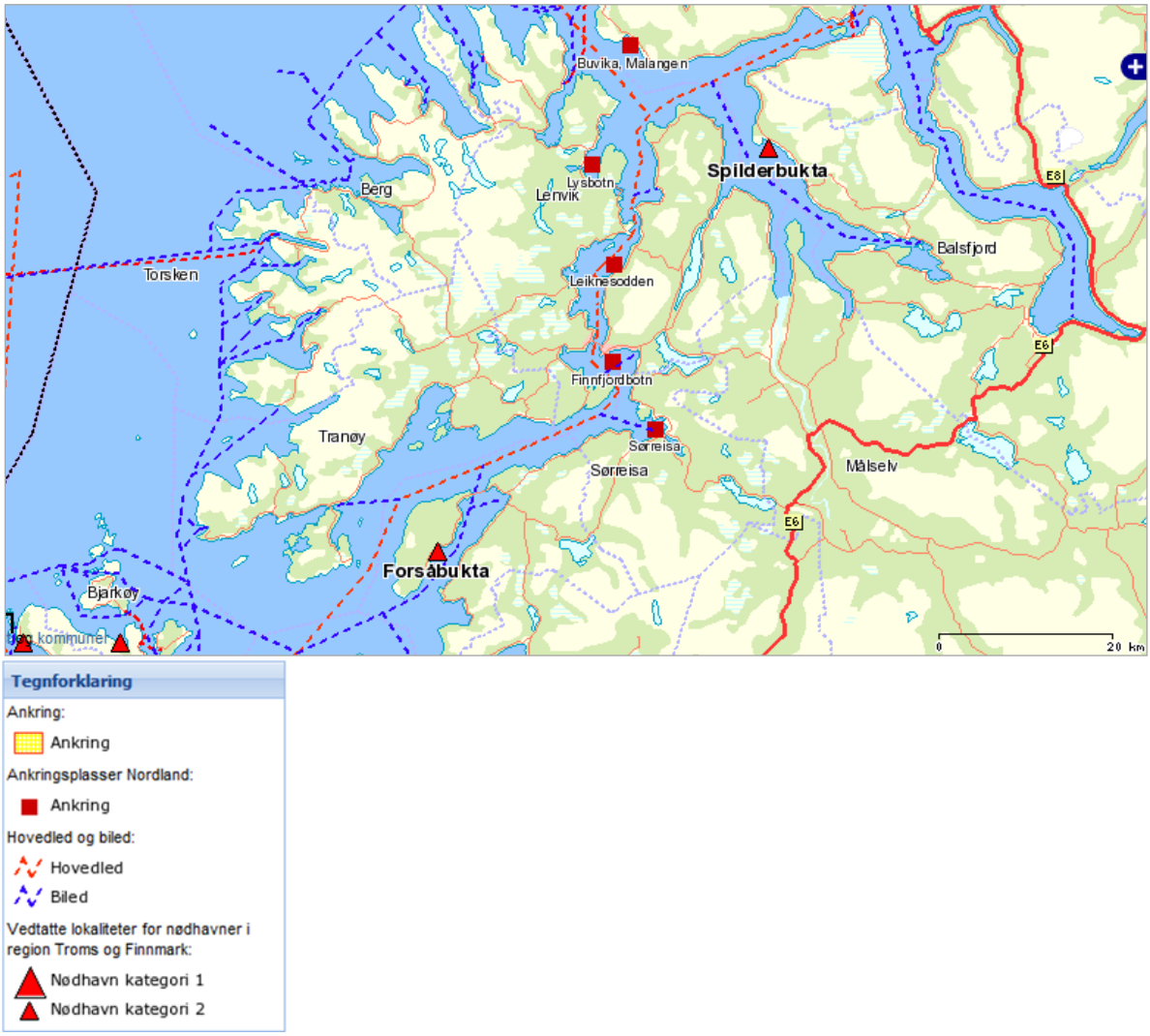


Om en definerer en fiskerihavn til å ha mottak og kaiplass for båter er det 9 fiskerihavner i Berg, Lenvik, Torsken og Tranøy kommuner;

- En i Berg kommune: Senjahopen
- Fire i Lenvik kommune: Kårvik, Botnhamn, Husøy og Fjordgård
- Tre i Torsken kommune: Grunnfarnes, Torsken og Gryllefjord
- En i Tranøy kommune: Rødsand, men her er bare båthavn – ikke mottak

Videre er det i regionen havner for ankring og nødhavner, se figur under

Figur 6.4 *Andre havner i Midt-Troms*



6.6. Luftfart

Nord-Norge er på bakgrunn av lange avstander den landsdel som i størst grad er av er avhengig av luftfart. Både for reiser til/fra landsdelen og innen landsdelen er andelen flytransport høyere enn i resten av landet. Flyandelen på reiser mellom Nord-Norge og Østlandet ligger på 90-98 prosent avhengig av reisestrekning. Videre er reisefrekvensen for innenlands flyreiser på 6 reiser per innbygger i Nord-Norge mot 2-3 reiser per innbygger i resten av landet. I perioden 1998 til 2013 har antallet passasjerer på nordnorske lufthavner økt med 29 prosent som tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,8 prosent. I denne perioden har veksten variert mye. Fra 1998 til 2003 ble det i gjennomsnitt 1,7 prosent færre passasjerer pr år, men fra 2003 – 2008 økte trafikken med 4,2 prosent pr år og fra 2008 – 2013 med 2,8 prosent pr. år.

Avinor eier og driver 46 lufthavner i Norge som i 2013 hadde 48,3 millioner terminalpassasjerer. Inkluderer man de private lufthavnene var passasjertallet 52 millioner. I området man her benevner Nordområdene er det 28 lufthavner (inkludert Svalbard). Disse lufthavnene hadde i 2013 6,1 millioner passasjerer.

I Nord-Norge er det 9 lufthavner (inkludert Svalbard) med lange rullebaner som kan betjene fly av typen Boeing 737 (Andøya har lang rullebane, men omtales her sammen med de lokale lufthavnene). Bodø og Tromsø benevnes i Avinor som «Nasjonale lufthavner» og er de som har flest passasjerer. Tromsø hadde i 2013 1,83 millioner passasjerer hvorav 100.000 fløy på internasjonale strekninger. De øvrige lufthavnene med lange rullebaner benevnes «Regionale lufthavner».

Tabell 6.5 *Passasjerer Nasjonale og Regionale lufthavner 1998 og 2013*

Flyplass/region	**1998***	**2013***	**Endring 1998-2013**	**Årlig vekst**
Evenes	457	642	40 %	2,3 %
Bardufoss	141	208	48 %	2,6 %
Tromsø	1 343	1 828	36 %	2,1 %

**1.000 passasjerer*

6.7. Jernbane

Nord-Norge har jernbaner bare i Nordland fylke; Nordlandsbanen og Ofotbanen. Ofotbanen fra Narvik til svenskegrensen er tilknyttet det svenske jernbanenettet og dette nettets internasjonale forbindelser, herunder transport til Oslo via Sverige (ARE-toget og Schenker). Godstransporten på banen til Narvik er viktig for dagligvareleveranser til bl.a. Midt-Troms. Det er en økende bruk av jernbanen til eksport av sjømat.

Det som er gjort tidligere av utredninger om jernbane i Nord-Norge, nord for Fauske og Bodø er på et overordnet, strategisk nivå. På 1990-tallet ble en forlengelse av Nordlandsbanen/Nord-Norgebanen utredet av NSB som den gang både var infrastrukturforvalter og togselskap. I Stortingets behandling av utredningen ble det konkludert med at forlengelse av Nordlandsbanen/Nord-Norgebanen/Tromsbanen skulle tas opp igjen hvis næringsstrukturen endret seg vesentlig i landsdelen og sett i sammenheng med utviklingen av samhandling med nabolandene i nord. Det ble i 2011 også gjort en jernbaneutredning for Nord-Norge i forbindelse med «Infrastruktur i Nord del II», en utredning som ble gjort som forarbeid for NTP 2014-2023. «Nordlysbanen» fra Kolari i Finland til Skibotn og Tromsø utgjør en av flere mulige akser i en overordnet strategi for å

knytte oss til det internasjonale jernbanenettet. Foreløpig har det ikke blitt foretatt noen prioritering av nye baner til fylket. Fra Midt-Troms pekes det på at Tromsbanen, forlengelse av Ofotbanen til Tromsø er eneste realistiske jernbanealternativ, og at det er ønske om at utredninger om denne må komme i gang.

6.8. Godstransport

Pelagisk fisk og tradisjonelle produkter av hvitfisk som tørrfisk, klippfisk og frossen filet, fraktes i all hovedsak sjøvegen til markedene. Saltfisk fraktes i all hovedsak med bil. Fersk filet transporteres med bil og tog. Havbruksnæringen har i stor grad et vegbasert logistikksystem med direkte transport fra slakteri til markedene, eller via et knutepunkt som Gardermoen eller Alnabru. Fra Nord-Norge går imidlertid en økende andel av fersk fisk på veg og videre på jernbane. Det meste av sjømatproduksjonen i Troms går mot Narvik for videre transport til Oslo med jernbane over Bjørnfjell og eller via grenseovergangene ved Kivilompolo (Fv 93) og Kilpisjärvi (E8). For Senjaregionen sin del går 40-50 prosent over Bjørnfjell i dag. Disse transportstrømmene endres raskt.

I Troms er de viktigste flaskehalsene for sjømattransporter knyttet til standarden på de lokale vegene som knytter slakteriene til E6, samt standarden på deler av E6 og tverrforbindelser til riksgrensen.

Sjøtransporter til og fra Midt-Troms går hovedsakelig med NorLines, Hurtigruten, bulktransport av sand/grus, kvarts til Finnfjord og fisk og sjømat. Det er også endel andre sjøtransporter for eksempel tre og tømmer. Nor Lines anløper Harstad, Finnsnes, Tromsø og Skjervøy. De samme havnene anløpes av Hurtigruten der godskapasiteten, med unntak av biler, markedsføres og selges av Nor Lines. Inntil høsten 2013 gikk containerbåten Tege som var driftet av Tollpost, og koplet mot jernbanen i Bodø. Denne ruta som gikk med avløp i mange havner nordover til Alta er i dag ute av drift.

Sjøtransporten har hatt en negativ trend, men i forbindelse med regjeringens nærskipsstrategi og arbeidet med NTP 2018-27 ser man på løsninger for å snu dette, det vil si få mer gods over fra veg og bane til sjø. Markedene og dagens avgiftssystem for sjøtransport fører til ulike konkurranseforhold for bil og båt. Likevel ser man at en stor andel av det godset som transporteres inn/ut av Troms går på kjøl. Varer med høy verdi og kort holdbarhet transporteres stort sett med bil. For å styrke sjøtransportens konkurranseflate mot andre

transportformer vil det være nødvendig at det foretas en omlegging av avgiftssystemet samtidig som det satses på utviklingen av hurtiggående godsruter. Virkemidlene overfor sjøtransport ligger på nasjonalt/internasjonalt nivå, men det er viktig at lokale/regionale myndigheter kartlegger utfordringer og problemstillinger og synliggjør disse overfor nasjonale myndigheter. Det har vært en klar dreining de siste tiårene innenfor sjømat og fiskeri at transportene går fra sjø- til vegtransport. Stort sett all sjømattransport går fra Senja via Finnsnes til E6. Fra Senja og til Tromsø via Kvaløya (sommerferge) går det en del emballasje og produksjonsutstyr til sjømatnæringen på Ytre Senja, og det er uttrykt behov for at denne også bør gå vinterstid. Noe man mener vil gi effektivisering for næringen fordi mye av dette kommer fra Tromsø.

Godstransporter på fly eksisterer pr. i dag ikke i utstrakt grad. En del fiskeprodukter går med fly. Små volum kan «buklastes» i ordinære fly fra for eksempel Tromsø til Oslo for videretransport. Schenker er Norges største transportør av fisk på fly og de har ett ukentlig fly fra Oslo til Hong Kong. Vanligvis ruter Schenker større frakter via den sentrale huben i Frankfurt for videre transport til Asia.

Selv om man vet en del om godstransporter i Midt-Troms og Troms som helhet, er det likevel et fragmentert bilde av kunnskap som finnes pr. i dag. Man har for eksempel relativt god kunnskap om sjømattransporter, mens det for andre næringer er mye mindre data og kunnskap tilgjengelig. Derfor er det behov for å få gjort en bred godsdataanalyse for de viktigste næringene, for hele fylket.

Det er pr. i dag tillat med modulvogntog (60 tonn) fra finskegrensen til Tromsø, langs E8/E6. Fylkestinget er positiv til dette, men ønsker ordningen utvidet til alle riksveger i Troms. I en region uten jernbaneforbindelse vil dette være positivt for å redusere antall vogntog på vegene, og kan bidra til å redusere transportkostnader.

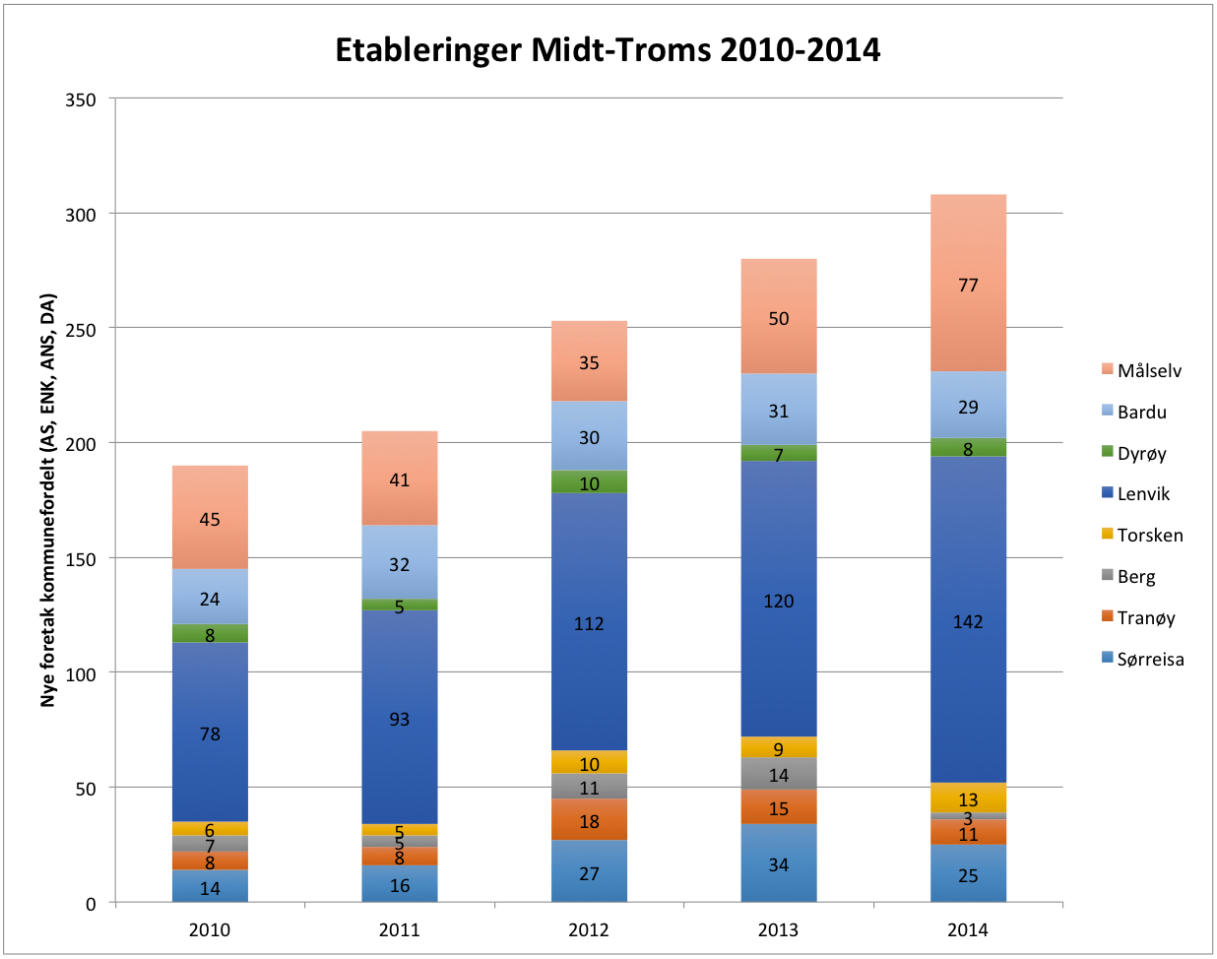
7 Næringslivet i Midt-Troms

I dette kapitlet presenteres et bilde av næringslivet i Midt-Troms, samt Finnsnes som region- og handelssenter. Deretter settes søkelyset på tre mulige vekstområder/næringer i regionen; sjømat, reiseliv og forsvar.

7.1.1. Etableringer i Midt-Troms

Etableringstakt i næringslivet er en indikator på antall initiativer i næringslivet. Vi har sett på antall nyregistrerte firma innenfor AS, ENK, ANS og DA i perioden 2010-2014.

Figur 7.1 *Etableringer Midt-Troms 2010-2014*



Kilde: Purhelp.no

Antall nyregistrerte firma i Midt-Troms har økt for hvert år fra 190 i 2010 til 308 i 2014. Det utgjør en økning på 62 prosent. Av kommunene er det Lenvik (82 prosent) og Målselv (71 prosent) som står for den største økningen.

Av de 308 nye foretakene i 2014 er det mange små foretak, såkalte levebrødsforetak, på hel- eller deltid. Følgende er en liste over de mest populære bransjene, grovt sortert:

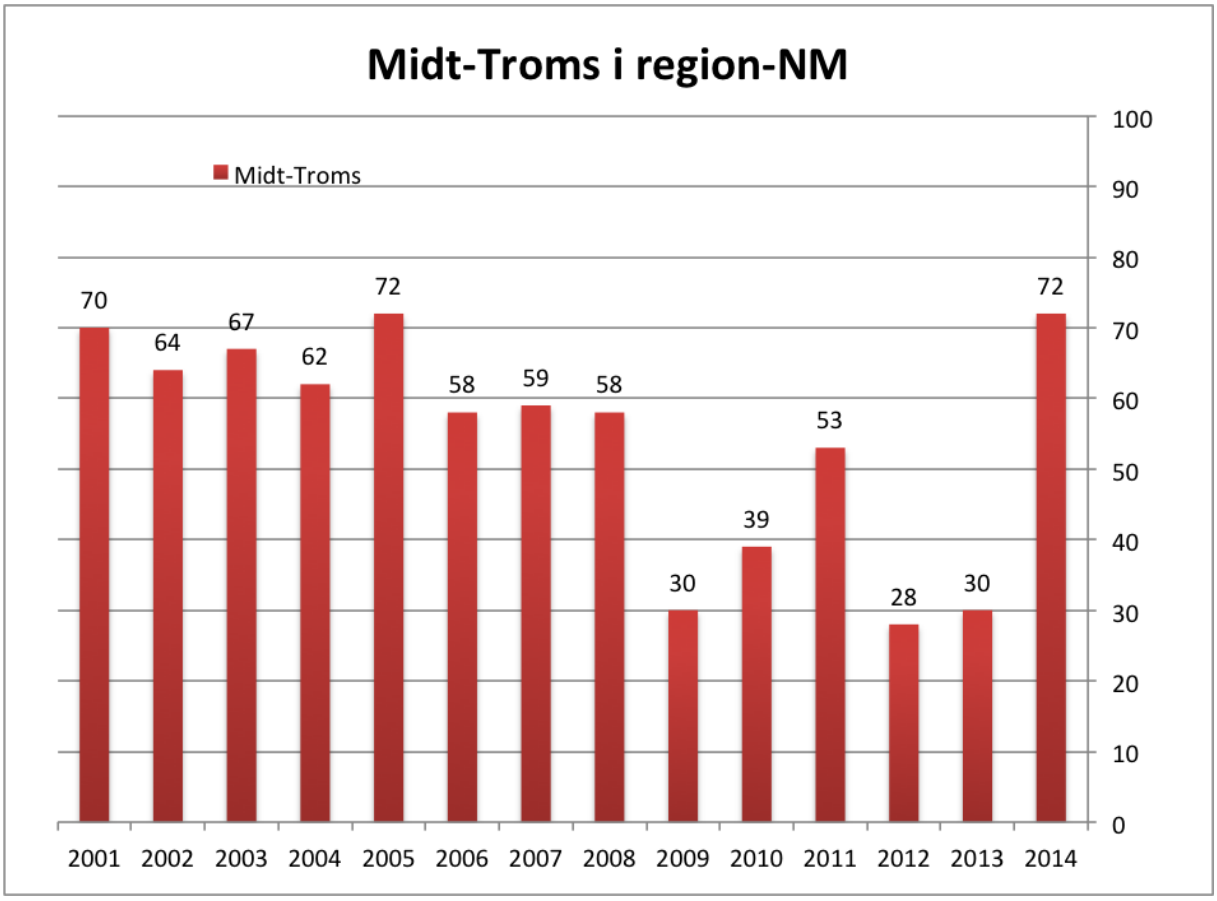
1. Helse- og omsorgsrelatert virksomhet: **70 foretak**, eller nesten hver fjerde nyetablering. Av disse er det en del freelancere/ikke ansatte lønnstakere som jobber for større private tilbydere.
2. Handelsvirksomhet av ulike slag: **26 nye foretak**
3. Bygg/Anleggsvirksomhet: **24 nye foretak**
4. Hav- og kystfiske: **22 nye foretak**
5. Kulturnæringer: **18 foretak**
6. Diverse rådgivning/konsulentvirksomhet**: 12 foretak**
7. Landbruk og skogbruk**: 11 nye foretak,** herav 7 innen melkeproduksjon storfe.

Disse næringene utgjør nesten 60 prosent av alle nye foretak i 2014.

7.1.2. Midt-Tromsregionen i Nærings-NM

Nærings-NM rangerer landets regioner etter næringslivets samlede suksess basert på fire forskjellige målekriterier for næringsutvikling; Lønnsomhet, vekst, nyetableringer og næringslivets størrelse. Hver at kriteriene er bygd opp av underkriterier, slik at det gis et sammensatt bilde av næringsutviklingen. NæringsNM måler og sammenlikner næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner. NHOs NæringsNM er basert på bedriftenes vekst og lønnsomhet, nyetableringer og næringslivets størrelse. Rangeringen gir uttrykk for hvilke steder hvor næringslivet gjør det best, målt på næringslivets egne premisser (https://www.telemarksforsking.no)

Figur 7.2 *Midt-Troms i region-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

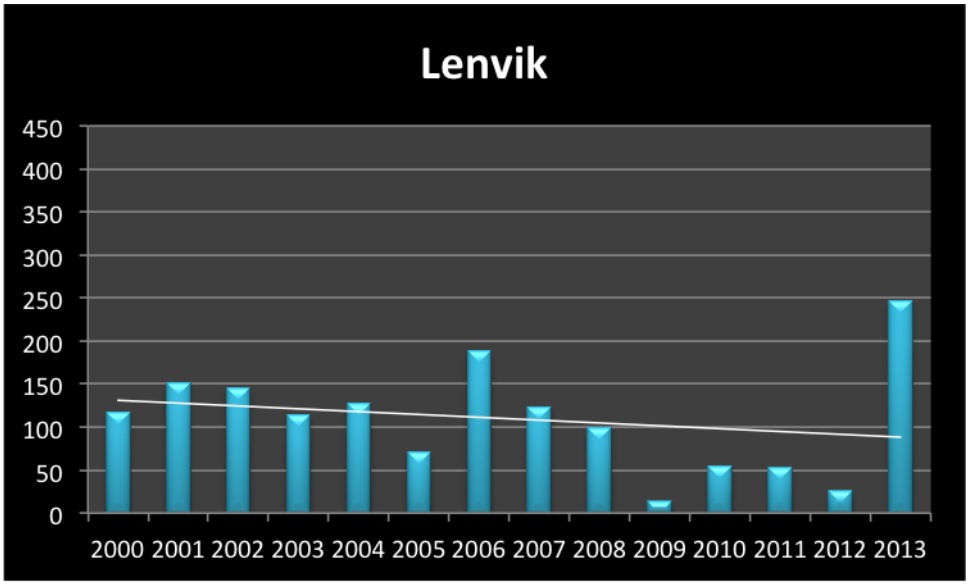
Midt-Troms har hatt positiv trend i Nærings-NM. I 2014-NM har imidlertid regionen dalt på rankingen, og er på 72 av 80 regioner. Investeringsnivået i regionen svinger fra år til år. Store utbyggingsprosjekter i Forsvaret og større industrielle satsinger kan skape store sprang i positiv og negativ retning fra år til år for regionens leverandørnæringer. Flere slike prosjekter ble avsluttet i 2012-13 og kan være en plausibel forklaring på regionens og enkelte kommuners fall i 2014-Nærings-NM.

Av kommende investeringsprosjekter i Troms-forsvaret i inneværende planperiode (2013–2016), som vil gi utslag på investeringsnivået i nær fremtid, kan blant annet nevnes etablering av ny hovedbase for helikopter på Bardufoss og ytterligere satsinger for Bardufoss leir. I tillegg kommer store utbyggingsprosjekter i sjømatnæringen.

7.1.3. Midt-Tromskommunene i Nærings-NM

Hvordan klarer kommunene seg i Nærings-NM[12]? Kommunene i Midt-Troms har ulik utvikling i næringslivets suksess. Nærings-NM er en indikator som brukes relativt mye, men for alle kommunene i denne regionen (særlig de minste), kan en enkelt bedrifts vekst og utvikling påvirke grafene i stor grad. Derfor er det viktig ikke å trekke for bastante konklusjoner om utviklingen. I figurene under presenteres derfor kommunene i et 10-års perspektiv slik at en ser trenden. Følgende diagrammer viser kommunenes plassering i Nærings-NM fra år 2000 og fram til 2013, med en lineær trendlinje som viser langsiktig utviklingstendens. Jo kortere søyle, jo bedre ligger kommunen sett i relasjon til de andre kommunene i Norge.

Figur 7.3 *Lenvik kommune i Nærings-NM*

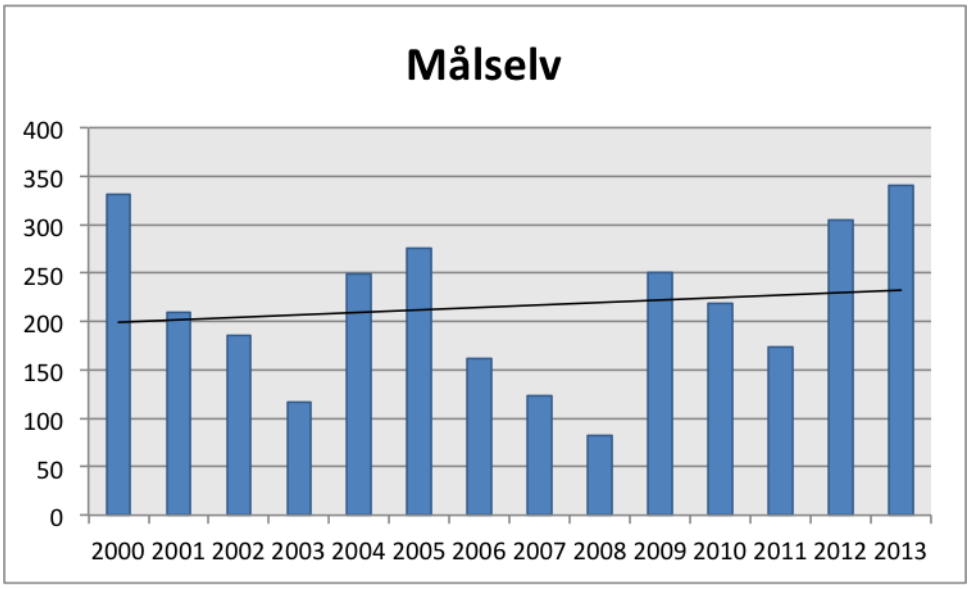


Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Lenvik har et robust næringsliv og en positiv tendens. Fall i 2013, se kommentarer for region-NM.

[12]. Telemarksforsking utarbeider NæringsNM for NHO. NæringsNM måler og sammenlikner næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner. NHOs NæringsNM er basert på bedriftenes vekst og lønnsomhet, nyetableringer og næringslivets størrelse. Rangeringen gir uttrykk for hvilke steder hvor næringslivet gjør det best, målt på næringslivets egne premisser.

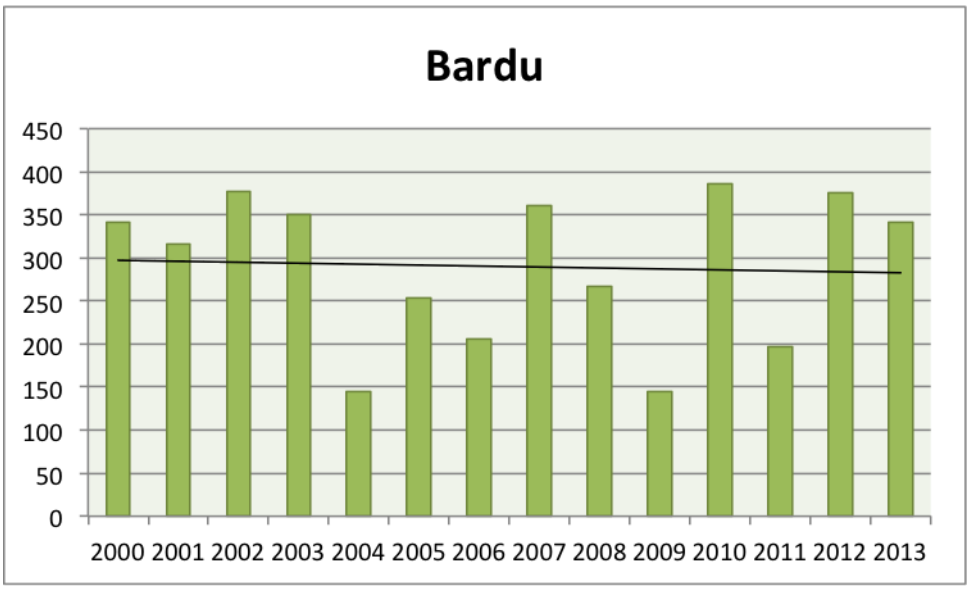
Figur 7.4 *Målselv kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Målselv har en svakt fallende tendens. For fall i 2012-13, se kommentarer for Nærings-NM. En del av utviklingen for både Lenvik og Målselv er sannsynligvis påvirkning av investeringstakt generelt og i Forsvaret spesielt. Det vil være interessant å følge utviklingen fremover sett opp mot planlagte større investeringer.

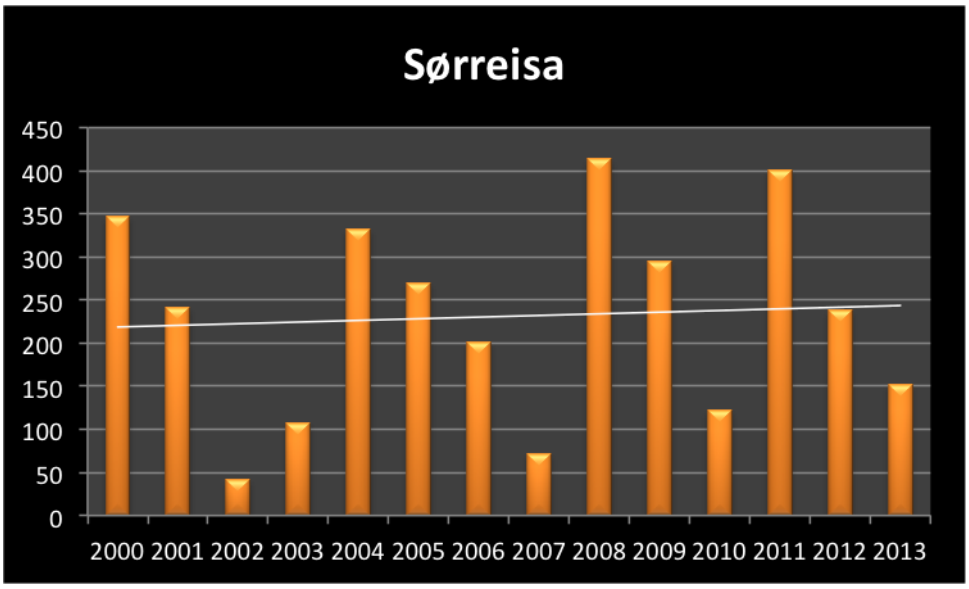
Figur 7.5 *Bardu kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Bardu har en noe varierende uttelling, men har en svakt stigende tendens. En kan se en mulig sammenheng med at kommunen har større grad av utpendling enn innpendling som indikerer relativt sett få arbeidsplasser.

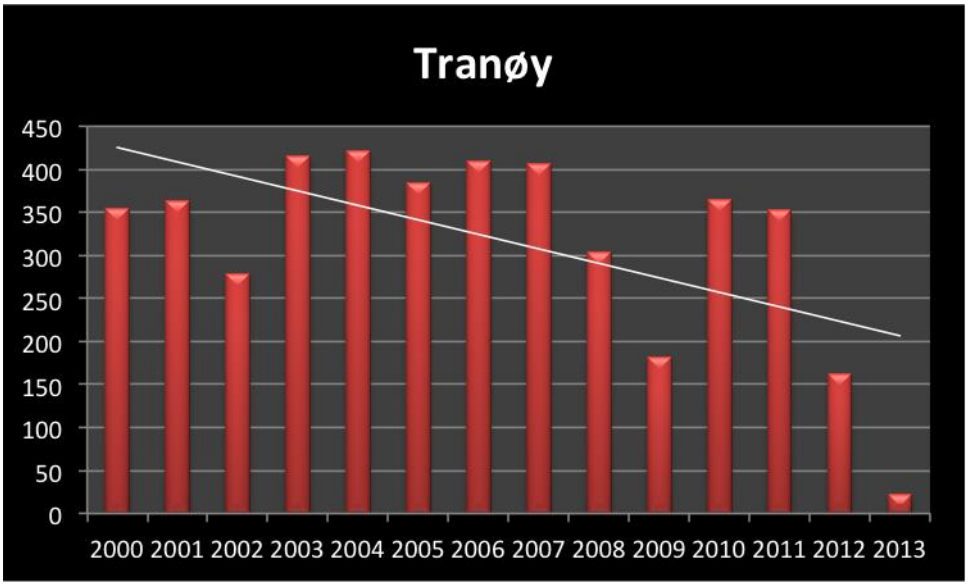
Figur 7.6 *Sørreisa kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Sørreisa har hatt en svært varierende uttelling i Nærings-NM, og en tydelig syklisk utvikling over tre-fireårsperioder. Tendensen er svakt synkende.

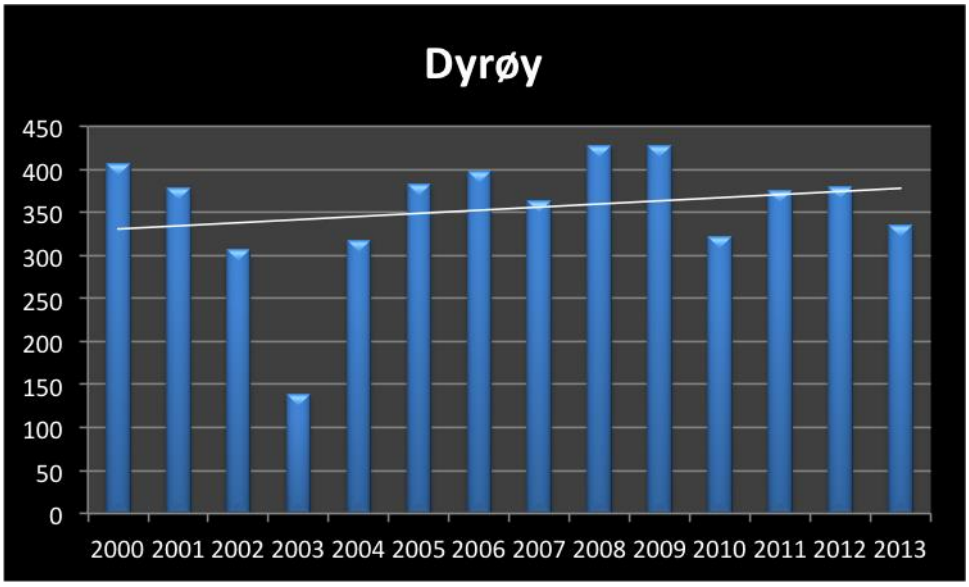
Figur 7.7 *Tranøy kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Tranøy har en tydelig positiv tendens. En viktig faktor til en positiv tendens i Tranøy er at oppdrettsselskapet SalMar Nord AS har stor aktivitet i kommunen. Selskapet har de siste årene hatt en sterk vekst, og dette gir verdiskaping og positive ringvirkninger for Tranøy.

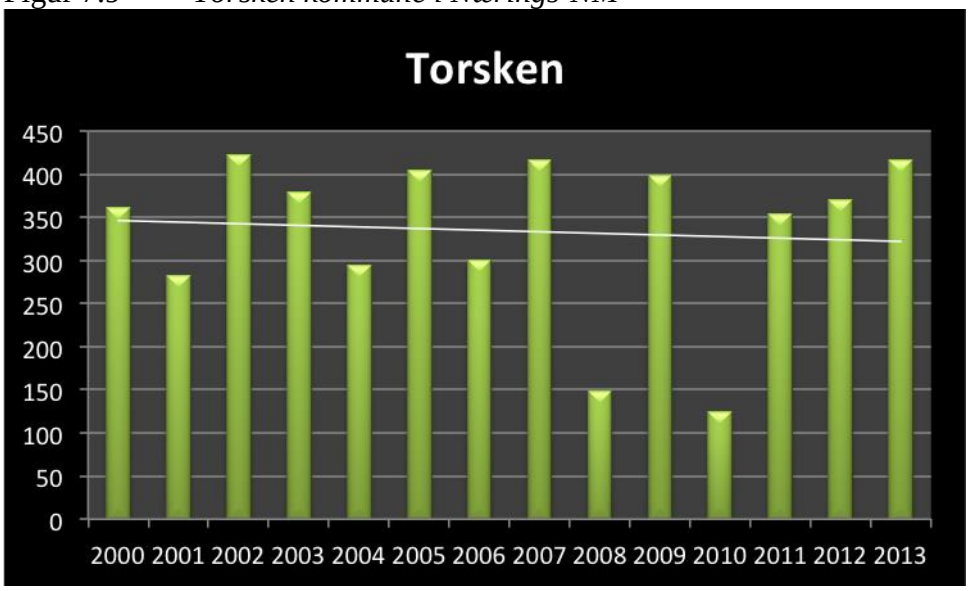
Figur 7.8 *Dyrøy kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Dyrøy har en svakt synkende tendens. På starten av 2000-tallet hadde kommunen relativt mange etableringer som påvirket næringsNM. Totalt sett har Dyrøy et forholdsvis lite næringsliv. Kommunen har stor utpendling og lite innpendling.

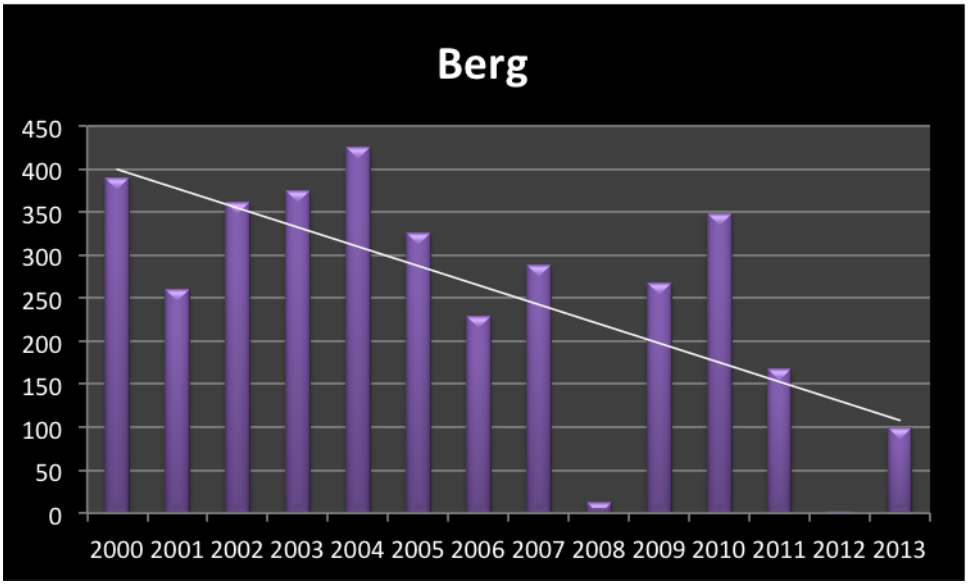
Figur 7.9 *Torsken kommune i Nærings-NM*



Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Torsken kommune har en svakt stigende tendens og har noen av de samme utviklingstrekk som for eksempel Dyrøy. For en liten kommune vil enkeltinvesteringer i kombinasjon med utvikling i for eksempel sjømatnæringen kunne gi store utslag.

Figur 7.10 *Berg kommune i Nærings-NM*



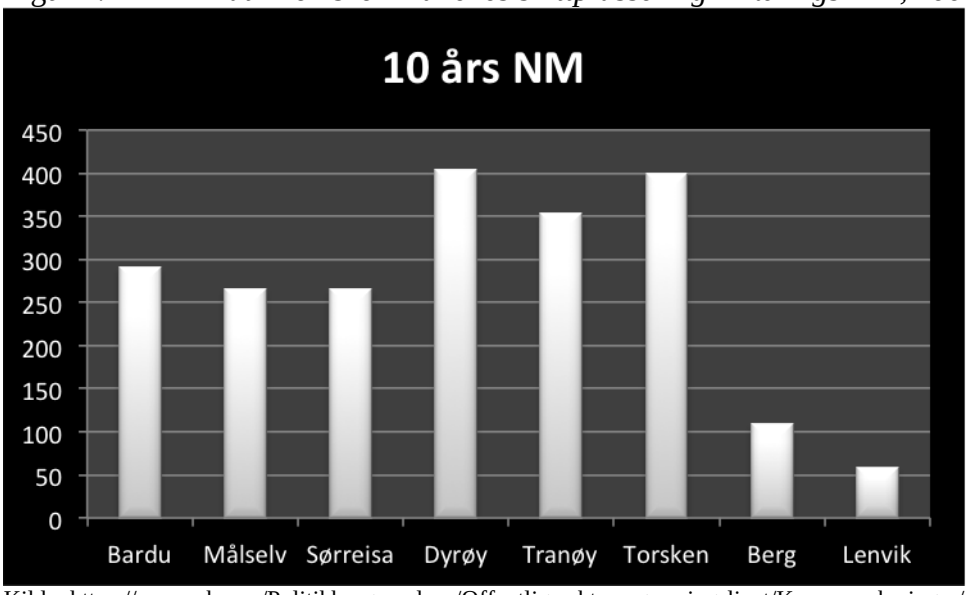
Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Berg har en tydelig positiv tendens. I 2012 var Berg nummer to i landet i Nærings-NM. Sjømatnæringen har stor betydning for både verdiskaping og ringvirkninger i kommunen og dermed for resultatet. Positiv utvikling i reiselivsnæringen i Berg kan være en faktor i tillegg.

7.1.4. Kommunenes snittplassering i tiårsperiode

Følgende diagram viser Midt-Tromskommunenes snittplassering i NæringsNM de siste ti årene.

Figur 7.11 *Midt-Tromskommunenes snittplassering i Nærings-NM, 2004 -2014*



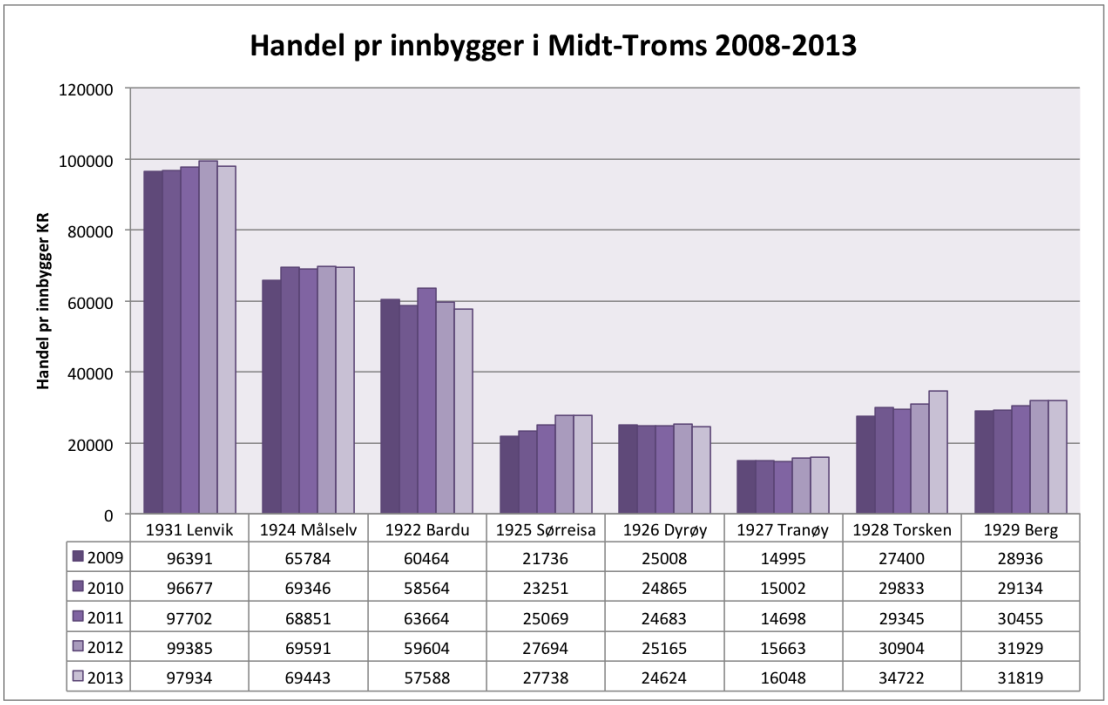
Kilde: https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Offentlig-sektor-og-naringslivet/Kommunekaringer/

Næringslivet i Lenvik og Berg er kommunene som har lavest plassering og dermed størst suksess over tid.

7.1.5. Handelsstatistikk

Følgende diagram viser utvikling i handel pr innbygger i Midt-Tromskommunene i perioden 2008-2013. Tallene er eksklusiv omsetning av motorkjøretøyer og bensin, og eksklusiv merverdiavgift.

Figur 7.12 *Handel pr innbygger i Midt-Troms 2008-2013*



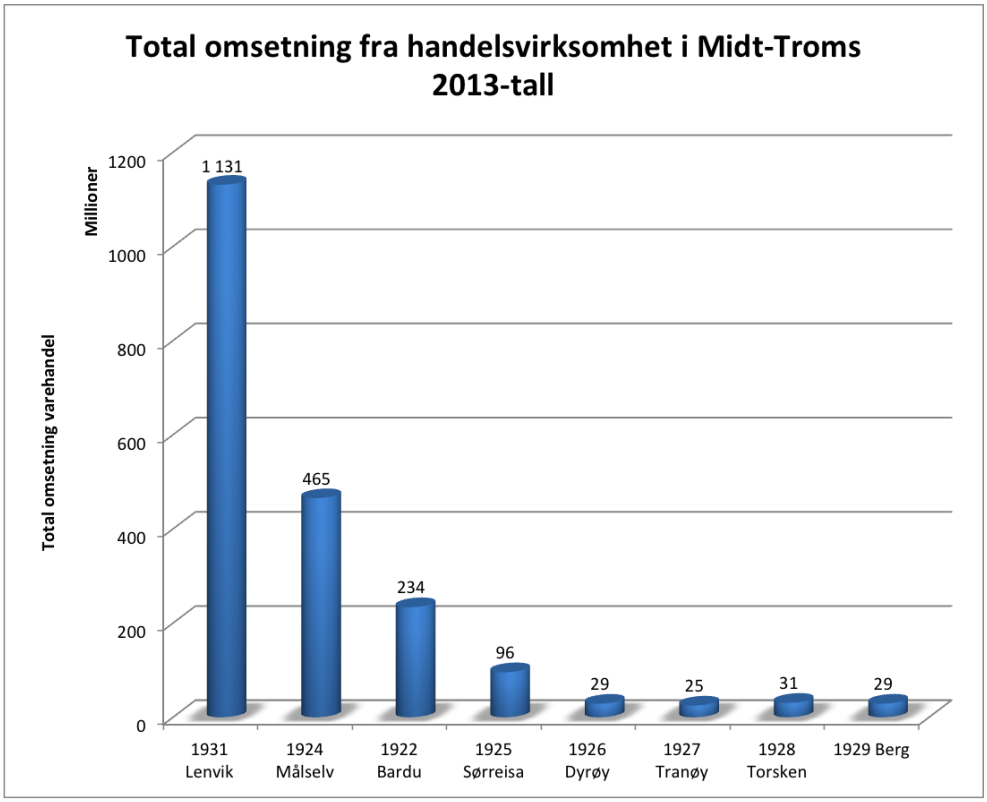
	1931 Lenvik	1924 Målselv	1922 Bardu	1925 Sørreisa	1926 Dyrøy	1927 Tranøy	1928 Torsken	1929 Berg
2009	96391	65784	60464	21736	25008	14995	27400	28936
2010	96677	69346	58564	23251	24865	15002	29833	29134
2011	97702	68851	63664	25069	24683	14698	29345	30455
2012	99385	69591	59604	27694	25165	15663	30904	31929
2013	97934	69443	57588	27738	24624	16048	34722	31819

Kilde: SSB

Sørreisa og Torsken er blant kommunene med stor handelslekkasje, men har samtidig hatt størst økning i handel pr innbygger i perioden. Sørreisas økning utgjør en samlet omsetningsøkning i handelen på over 20 millioner på fem år (27 prosent).

Følgende diagram viser samlet omsetning i varehandelen i Midt-Tromskommunene basert på 2013-statistikken.

Figur 7.13 *Total omsetning i varehandelen i Midt-Troms – detaljhandel*



Kilde: SSB

Finnsnes er regionens største handelssenter, med over 1,1 milliarder i total omsetning. Bardufoss-området og Setermoen er også betydelige regionale handelssenter med et bredere utvalg av spesialvarer, mens de mindre kommunene har mest dagligvarehandel og et begrenset utvalg av spesialvarer.

7.1.6. Næringsstruktur i Midt-Troms

Ytre Midt-Troms er tung på sjømat og industri, mens indre Troms er stor på landbruk og bygg/anlegg.

Sjømatnæringen i Midt-Troms er den næringen som står for den største verdiskapingen i regionen. Se kapittel 7.2. basert på Sjømatrapport Senja Næringshage AS.

Bygg/anleggsnæringen i Midt-Troms består av 550 registrerte foretak, med en samlet omsetning på over 1,3 milliarder i 2013. Bransjen består av virksomheter innen eiendomsutvikling, oppføring av bygninger, snekkervirksomhet, elektrisk installasjon, rørleggerarbeid, grunnarbeid og øvrige bygg/anleggsfag og relaterte virksomheter. 16 bedrifter har en omsetning på over 20 millioner kroner. Hovedtyngden av bygg- og anleggsnæringen er lokalisert i Lenvik og Målselv[13].

Transportnæringen er en betydelig næring i regionen, og utgjøres av ca. 215 registrerte foretak med samlet omsetning på ca. 500 millioner kroner i 2013. Bransjen består av aktører innen godstransport, lager, spedisjon, havne- og kaianlegg og ulike typer persontransport. Regionen har ni foretak med omsetning over 10 millioner kroner, der Cominor er suverent størst med 196 millioner kroner. Av disse er åtte lokalisert i Lenvik[14].

Handels og servicenæringene utgjør en stor og viktig del av næringslivet, med viktige servicetilbud til befolkning og øvrig næringsliv, mange arbeidsplasser og stor verdiskaping. Handelsnæringen utgjøres av foretak innen detaljhandel, agentur og engroshandel. Totalt er det registrert over 600 foretak innen handel i Midt-Troms, av dette ca. 30 med omsetning over 20 millioner kroner. Finnsnes er største handelssenter i Midt-Troms, med registrert handel på nesten 100.000 kroner/innbygger. Se for øvrig eget underkapittel om handel.

Reiselivsnæringen i Midt-Troms består av ca. 90 foretak fordelt på overnatting, servering, opplevelser og transport. Av dette åtte hoteller og 12 campingplasser/hyttebyer. Reiselivsnæringen er en relativt liten næring sammenlignet med ovenstående næringer, men har stort potensial og gir store ringvirkninger til lokalsamfunnet. Samlet omsetning ifølge Purehelp.no var ca. 150 millioner kroner i 2013. Se eget kapittel om reiseliv fra Senja Næringshage AS.

Landbruket i Midt-Troms har mange funksjoner og viktigst er produksjon av ren og trygg mat tilpasset det markedet etterspør. Viktigste produksjonsform er grovforbasert husdyrproduksjon. Det er bygd opp en betydelig næringsmiddelindustri basert på landbruksråvarer fra hele landsdelen. Et eksempel på dette i Midt-Troms er Nortura sitt anlegg i Målselv og Tromspotets sitt anlegg på Silsand. I vår naboregion nord har Tine et

[13] Kilde: Purehelp.no
[14] Kilde: Purehelp.no

anlegg i Balsfjord kommune som er det største anlegget for brunostproduksjon i landet og som står for all produksjonen av Nøkkelost.

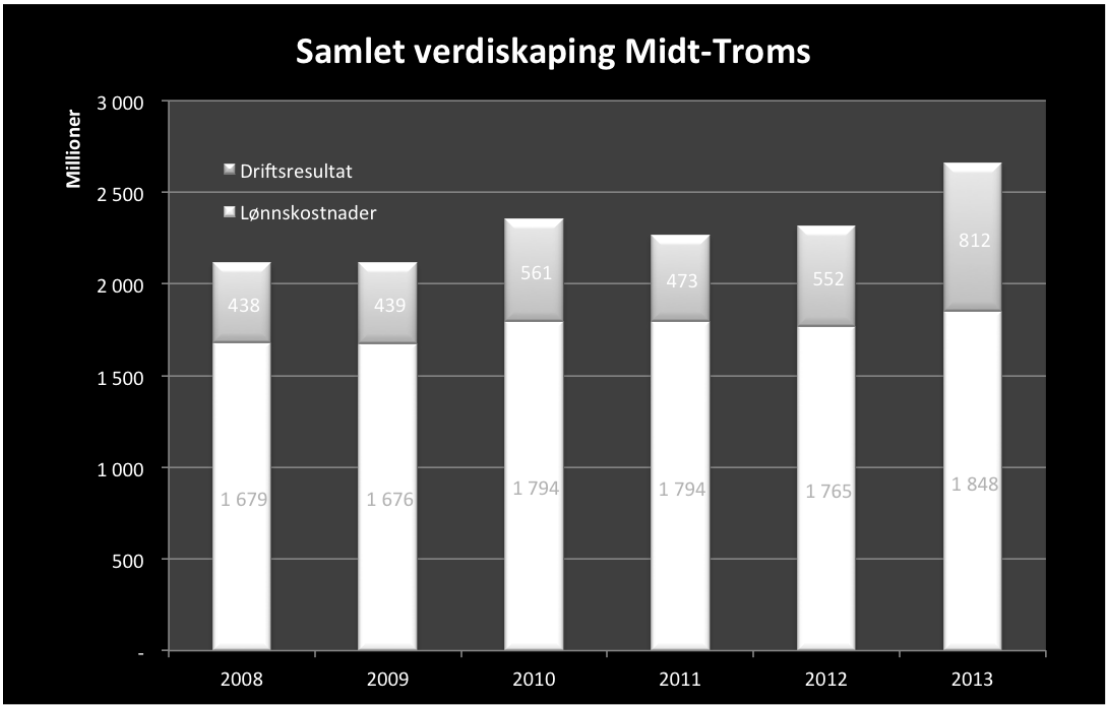
Landbruket er viktig for sysselsetting og bosetting i regionen. Samtidig er et livskraftig landbruk avgjørende for å holde kulturlandskapet ved like og som produsent av miljø- og kulturverdier og andre fellesgoder. Målselv er den største landbrukskommunen i regionen Midt-Troms, mens Balsfjord er den største i fylket. Det er produksjon innenfor både jord, skogbruk og hagebruk. Totalt står jordbruket for om lag en femtedel av verdiskapingen i Troms fylke. Landbruket sysselsatte ca. 470 personer i 2013, med en primær verdiskaping på ca. 80 millioner kroner. Grovt sett kan man doble verdiskapingen om en tar med sekundære næringer som videreforedling og landbruksrelaterte tjenester (Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning). Det er en sterk nedgang gjennom de siste ti årene, da det var ca. 740 årsverk i 2004.

Skogbruket spiller også en viktig rolle i klimautfordringene gjennom skogens store evne til å binde CO2 og som leverandør av virke til mange formal og ren energi. Midt-Troms er en frodig region med gode vekstforhold for skog og skogen dekker ca. 1/3 av landarealet

7.1.7. Verdiskaping i Midt-Tromsregionen

Vi har sett på utvikling i samlet verdiskaping i alle bedrifter med offentlige regnskap og forretningsadresse i de åtte Midt-Tromskommunene under ett. Verdiskaping defineres som driftsinntekter + samlede lønnskostnader og viser verdiskaping av arbeidsplasser og overskudd i regionens næringsliv.

Figur 7.14 *Samlet verdiskaping i Midt-Troms*



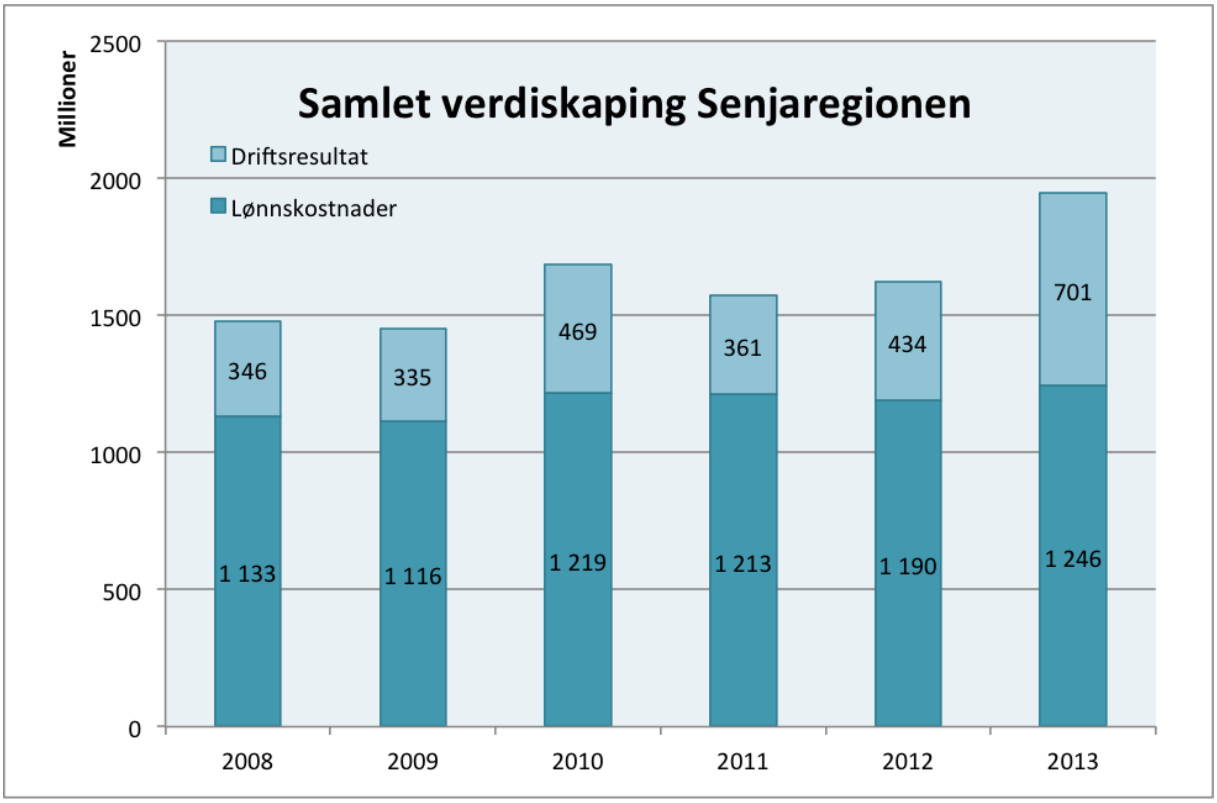
Kilde: Purehelp.no

Tallene er justert for de største holdingselskapene, der regnskap framkommer i flere selskap. Samlet verdiskaping basert på dette har økt fra 2,1 milliarder kroner til 2,7 milliarder kroner. Det utgjør en økning på 26 prosent.

Av den totale verdiskapingen i lokalt eid næringsliv, er det de fire kommunene i Senjaregionen som står for største andel av verdiskapingen i næringslivet i Midt-Troms, fra 1,3 til 2,1 milliarder kroner samme periode.

I 2013 hadde Senjakommunene tre fjerdedeler av verdiskapingen i regionens næringsliv, og er i hovedsak skapt av sjømatnæringen og Finnfjord, i tillegg til tertiærnæringene.

Figur 7.15 *Samlet verdiskaping Senjaregionen*



Kilde: Purehelp.no

Samlet verdiskaping fra foretak med forretningsadresse i de fire Senjakommunene utgjør 1,95 milliarder i 2013, mot 1,5 milliarder i 2008. Dette er en økning på 30 prosent i perioden. Senjakommunene har ut fra dette ca. 70 prosent av verdiskapingen i næringslivet i Midt-Troms.

Innlandskommunene har betydelig verdiskaping fra Forsvaret, som er offentlig virksomhet og dermed ikke synlig i denne statistikken.

Næringslivet i Troms er i stor grad basert på utnytting av stedbundne naturressurser, og det er først og fremst her regionens fortrinn ligger også fremover. Næringsaktivitet basert på naturressursene krever økende kunnskap og kompetent arbeidskraft. Kompetanse og FoU er derfor sentrale elementer i utviklingen av næringslivet i Midt-Troms.

Tabell 7.1. *Privat og offentlig sysselsetting*

Kommune	2008		2010		2013	
	Privat	Offentlig	Privat	Offentlig	Privat	Offentlig
Samlet	58	42	56	44	54	46
Bardu	41	59	38	62	35	65
Berg	63	37	66	34	72	28
Dyrøy	53	47	50	50	48	52
Lenvik	68	32	65	35	64	36
Målselv	53	47	50	50	49	51
Sørreisa	52	48	50	50	46	54
Torsken	61	39	64	36	57	43
Tranøy	59	41	57	43	60	40

Kilde: SSB

Figuren viser andel sysselsatte i henholdsvis offentlig og privat sektor i kommunene i 2008, 2010 og 2013.

Sjømatnæring, med tilhørende leverandørindustri, gir utslag i statistikken. Berg, Lenvik, Torsken og Tranøy utmerker seg ved å ha høyere andel private enn offentlige arbeidsplasser. Trenden har vært stabil siden 2008. Andelen offentlige arbeidsplasser er likevel økende i alle kommuner, bortsett fra Berg og Tranøy. Bardu utmerker seg med svært stor andel offentlige arbeidsplasser, en forklaring kan være Forsvarets tilstedeværelse.

Tabell 7.2. *Næringssammensetning i Midt-Troms*

Kommune	Primær	Sekundær	Tertiær
Samlet	5 %	17 %	78 %
Bardu	3 %	6 %	91 %
Berg	9 %	40 %	50 %
Dyrøy	8 %	22 %	70 %
Lenvik	4 %	18 %	78 %
Målselv	2 %	18 %	79 %
Sørreisa	4 %	17 %	80 %
Torsken	16 %	27 %	57 %
Tranøy	32 %	12 %	56 %

Kilde: SSB

Tabellen viser prosentandelen sysselsatte i de ulike næringene i kommunene i 2013.

7.1.8. Finnsnes som regionsenter og Lenvik som regionsenterkommune

Fylkesplan for Troms 2014-2025: Byene i fylket, det vil si Tromsø, Harstad og Finnsnes, har i kraft av sin størrelse og kompetansestyrke en forsterket mulighet til å være pådrivere i det regionale utviklingsarbeidet, både for egen utvikling og for omlandet. Lokalisering av offentlige regionale funksjoner bør primært skje i sentrene på nivå 1, 2 og 3. Finnsnes er sammen med Harstad definert på nivå 2.

Fylkesplanen for Troms omhandler strategier for byene; Tromsø, Harstad og Finnsnes. Her fremgår det at fylkeskommunen vil legge til rette for senterutvikling, økt vekstkraft og bostedsattraktivitet i by- og regionsentrene. I tillegg vil fylkeskommunen se på om sentrene i større grad, og på hvilke områder, kan ivareta oppgaver for sin region, samt styrke samarbeid innen næringsliv og tjenesteyting mellom regionsenter og omlandskommunene.

Pendling til regionsenteret Finnsnes/Lenvik

I alt er det over 1.300 arbeidstakere som pendler inn til regionsenteret Finnsnes/Lenvik fra kommunene i Midt-Troms og øvrige kommuner. Nærmere 500 av disse er bosatt i Sørreisa, over 200 i Tranøy og 140 i Målselv. Dette viser at regionsenteret Finnsnes har stor betydning som arbeidssted for arbeidstakere i hele regionen, samt at Midt-Troms er en kompakt region med stor arbeidspendling mellom de ulike kommunene. Noe som styrker regionens totale muligheter for utvikling. Dette viser viktigheten av å ha et regionalt perspektiv på arbeids- og næringslivet i regionen. Mer om dette i kapittel 5.

Finnsnes er et kommunikasjonsmessig knutepunkt

Det regionale kollektivtilbudet i Midt-Troms består hovedsakelig av hurtigbåtforbindelse til Harstad og Tromsø via Finnsnes (rute 2), og regionbusser til Tromsø og Narvik/Harstad, Bardufoss lufthavn (rute 100). Dette tilbudet gir en kobling av bo- og arbeidsmarked og virker regionforstørrende. I tillegg har Finnsnes hurtigruteanløp med ca. 10.000 reisende årlig. I denne sammenheng er det også viktig for regionen at Troms fylkestrafikk koordinerer all kollektivtransport i fylket fra Finnsnes. Mer om dette i kapittel 5.

Lenvik som kompetansearena

Lenvik som kompetansearena har tilbud på ulike nivåer som er viktig for regionen:
1) Studiesenteret Finnsnes driver utdanning i Midt-Troms i samarbeid med høyere utdanningsinstitusjoner, og skal sørge for at regionen til enhver til tilbys relevant utdanning

tilpasset næringslivets, kommuners og lokalsamfunns behov. Det arbeides nå med etablering av et «Campus Finnsnes» i samarbeid med Universitet i Tromsø – Norges arktiske universitet.

2) Kunnskapsparken Finnsnes er en samlokalisering av kunnskapsbasert virksomhet, utdanning og forskning. Kunnskapsparken er også en viktig formidlingsarena, en møteplass og et arnested for utvikling. Gjennom Lenvik kommunes Newtonrom kobles skoleverket, utdanning og næring.

3) Her finnes to videregående skoler, Senja videregående skole med skolestedene Finnfjordbotn og Gibostad, samt Nordborg videregående skole. Tilbudet er sammen med Bardufoss videregående skole godt tilpasset regionens behov for utdanning, med viktige tilbud rettet mot sjømatnæringen, transportnæringen, handels-/servicenæringene og andre yrkesfagtilbud, i tillegg til studiespesialisering.

Senja Næringshage er en viktig aktør for tilrettelegging for gründere og har et sterkt og tett samarbeid med FOUI miljøene (Forskning, Utvikling og Innovasjon) i fylket. Med dette utgangspunktet vil Senja Næringshage AS være en viktig aktør for at næringslivet i Lenvik kommune og i regionen for øvrig kan knytte nærmere kontakter med virkemidler som skal skape utvikling og vekst. Som medlem i konsortiet til VRI-Troms og formidler av forskningsideer i alle stadier til megling, har næringshagen en viktig kompetanse som næringslivet kan benytte seg av i sin planlegging og gjennomføring av Forskning, Utvikling og Innovasjon.

Lenvik er administrasjonskommune for ulike regionale samarbeid, herunder PPT, Pedagogisk Senter, Løkta, og Senja Lab, i tillegg til sekretariatsfunksjon for regionrådet. Kommunen har også en rekke regionale funksjoner, herunder Lenvik Lensmannsdistrikt og Senja Tingrett.

Distriktsmedisinsk senter omfatter interkommunalt fastlegekontor, kommunal korttidsavdeling, interkommunal legevakt, interkommunale Ø-hjelpsenger og spesialisthelsetjenester som områdegeriatrisk tjeneste, fødestue, dialyse, hud-lysbehandling, gynekolog, øyelege, øre-nese-halslege, psykolog, ibedrift samt ct-røntgen og tradisjonell røntgen. Distriktsmedisinsk senter har fortsatt fokus på etablering av flere nye tjenester, og er gjennom sitt mangfold av tilbud blitt en attraktiv kompetansearbeidsplass som trekker til seg

nye godt utdannede arbeidstakere. Tilbudet bidrar til at befolkningen i hele regionen får kortere reisevei til undersøkelser og behandling.

Finnsnes har en rekke viktige kompetanseintensive næringer som er viktige for utvikling av øvrig næringsliv i hele regionen; herunder bank, forsikring, lokalavis, reklame, advokater, revisorer, regnskapskontor, arkitekt/byggekonsulenter og andre typer rådgivere.

7.1.9. Finnsnes er regionens handelssenter

Finnsnes som handelssenter har tredje største handelsomsetning i Troms, etter Tromsø og Harstad. Snitthandel pr. innbygger ligger godt over snitthandel for fylket og landet med drøyt 100.000 kr/innbygger. Handelsomlandet er i hovedtrekk Senjakommunene og Dyrøy og Sørreisa, men også Målselv, Bardu og Salangen er den del av grunnlaget. Totalt er det ca. 540 sysselsatte i varehandelen i Lenvik.

Totalt er det registrert over 300 handelsforetak på Finnsnes med en samlet omsetning på om lag 1 milliard kroner. Det er viktig å legge til rette for videreutvikling av byen som attraktivt handelssenter.

7.1.10. Industriregionen Midt-Troms

Midt-Troms er et industrityngdepunkt i Troms fylke. Med noen store industribedrifter og et betydelig antall bedrifter totalt, gir høy sysselsettingsgrad innen industrivirksomhet i regionen. Undersøkelse fra 2012 viser at Midt-Tromsregionen er den tiende største eksportregionen av 48 regioner, basert på eksportgrad. Midt-Troms har en eksportgrad på 22 prosent, mens for eksempel Harstad ligger på 7 prosent og Tromsø ligger på 8 prosent.

Industribedriftene i regionen kjøper i stor grad varer og tjenester fra lokale og regionale leverandører. Industribedriftene er derfor svært viktig for annet næringsliv og bedrifter i regionen. I dette kapitlet er det kun få bedrifter som er nevnt, vel vitende om at det er mange flere. Sentrale industribedrifter som for eksempel produserer næringsmidler og har et betydelig antall ansatte, blir omtalt under verdikjeden for sjømat.

Finnfjord AS

Finnfjord AS er Norges eneste norsk-eide smelteverk og produserer ferrosilisium, microsilica og elektrisk kraft. Bedriften er en svært viktig hjørnesteinsbedrift i Lenvik og i Midt-

Tromsregionen. Finnfjord AS har ca. 130 ansatte og omsatte i 2013 for ca. 700 millioner kroner, og er en moderne kunnskapsbedrift med sterkt fokus på innovasjon og utvikling.

Finnfjord AS har tre smelteovner, med en samlet produksjonskapasitet på 100.000 tonn ferrosilisium i året. Finnfjord AS dekker rundt 15 prosent av EUs behov for ferrosilisium. Ferrosilisium er et nødvendig legeringsmetall ved produksjon av stål. Kundene er internasjonal stålindustri, hvor EU er hovedmarkedet.

Finnfjord AS investerte i 2012 over 800 millioner kroner i et energigjenvinningsanlegg hvor opptil 40 prosent av kraftforbruket gjenvinnes som ny elektrisk kraft. Med denne investeringen kan Finnfjord produsere opptil 340 GWh elektrisk kraft, og gjør Finnfjord til verdens mest energieffektive smelteverk.

I 2014 kjøpte Finnfjord varer og tjenester for rundt 175 millioner kroner. Bedriften kjøpte elektrisk kraft og norske råvarer for henholdsvis 250 og 40 millioner norske kroner. Til Energigjenvinningsprosjektet ble det kjøpt inn fra lokale og regionale leverandører for totalt 250 millioner kroner i 2011 og 2012.

Med utgangspunkt i produksjon av energiintensive produkter verden trenger, har Finnfjord satt seg som mål å bli best på klima, miljø og energieffektiv produksjon. Finnfjord har hatt som visjon siden 2008, å bli første ferrosilisiumprodusent uten utslipp av CO2. Bedriften har siden da jobbet med mange forskjellige konsepter for å nå denne visjonen. Deres siste initiativ er samarbeidsprosjektet med UiT Norges Arktiske universitet, der de skal bruke alger for å rense deler av bedriftens CO2 utslipp. Dette er banebrytende forskning som vil gi oppsiktsvekkende resultater hvis det blir vellykket. Prosjektet vil også forberede Finnfjord på å benytte et eventuelt vellykket algeprosjekt i fullskala rensing. Finnfjords teknologi og erfaring fra store prosjekter er et unikt fortrinn som må utnyttes videre.

Nortura SA

Nortura SA er et resultat av fusjonen mellom Gilde Norsk Kjøtt BA og Prior Norge BA, og er organisert som et samvirke eid av ca. 18.000 egg- og kjøttprodusenter som leverer sine råvarer og er aktive eiere med rettigheter. Selskapet har en årsomsetning på ca. 20,6 milliarder kroner, med industrivirksomhet i 28 kommuner fordelt på 13 fylker og har ca. 5.600 medarbeidere.

Nortura Målselv ligger i Bardufoss. Her slaktes og skjæres storfe, gris og småfe, og bedriften er eneste produsent av Gilde røkte kjøttpølser i Norge. Fabrikken har også egen kjøttdeigavdeling og produserer lokalmatprodukter under merkenavnet Thulefjord. I Thulefjord brukes kun nordnorske råvarer. Bedriften har en omsetning er på 700 millioner kroner, og har 185 fast ansatte og i sesong opp i 260. Det totale slaktekvantum på årsbasis er 5.000 tonn, totalt skjærekvantum 5.700 tonn og totalt foredlingskvantum 6.600 tonn.

Det er en egen håndverkavdeling for Thulefjordprodukter. Her produseres diverse lammeprodukter, påleggsprodukter og pølser. Bedriften har store visjoner for utviklingen fremover. For å holde slakting og skjæring på dagens nivå, blir den viktigste jobben å jobbe med rekruttering for å opprettholde og videreutvikle nordnorsk landbruk. Nortura Målselv ønsker å videreutvikle nordnorsk og arktisk landbruk med Thulefjord som varemerke. Nortura har eiere/bønder og gode beiter som gir et unikt råstoff. Det betyr mye for den nordnorske produsent at de har et eget varemerke med lokal forankring som Thulefjord er i dag. Det er bonden som muliggjør å skape gode matopplevelser til forbruker og dette ønsker Nortura SA å utnytte enda bedre fremover.

Tromspotet/ArtNor AS

Tromspotet/ArtNor AS på Silsand har en total omsetning på om lag 60 millioner kroner og 26 ansatte. Bedriften er en betydelig industriaktør i regionen.

Tromspotet AS eies og drives i hovedsak av potetbønder i området, og håndterer omtrent 3000 tonn potet i året. Tromspotet AS vasker, sorterer og pakker poteter for salg til dagligvarehandelen, til grossister og til industriproduksjon. Bedriften har stor fokus på nordnorsk potetproduksjon, og jobber aktivt sammen med lokale bønder for å utvikle produksjonen. Tromspotet AS har et av de mest moderne anlegg for potet i Europa. Bedriften er samlokalisert med Art Nor AS som driver med sousvide-produksjon av potetprodukter.

Produktene til Art Nor AS har høy kvalitet i kombinasjon med god holdbarhet. Noe som gjør produktene godt tilpasset både for dagligvarehandelen og storkjøkken. Art Nor AS har et sterkt fokus på Nord-Norge, og bruker mest mulig nordnorske råvarer i produksjonen. Bedriften har utvidet satsingen til også å gjelde satsing på grønnsaksproduksjon for at en enda større andel av produksjonen skal komme fra nordnorske/arktiske råvarer.

Skaland Graphite AS

Skaland Graphite AS er den største produsenten av krystallinsk grafitt i Europa og ligger i Berg kommune. Grafittverket har vært en hjørnesteinsbedrift for Skalandsamfunnet og også regionen over tid. Bedriften er en del av LNS-gruppen.

Bedriften har i dag 34 ansatte. Ti personer jobber i gruva i Trælen, fordelt på to skift. I 2014 ble det produsert 8.836 tonn grafitt. Bedriften har en omsetning på ca. 43,5 millioner kroner og eksporterer det meste av produksjonen.

Grafitten anvendes i anoden i batterier, blyanter, ildfast materiale, tilsetting i stål, stein og bremseband og som andeler i flere andre produksjoner. Li-ion batterier som brukes i el-biler og mange av de vanligste oppladbare maskiner og utstyr, har grafitt som bestanddel.

I den nye gruva i Trælen som ble åpnet i 2007, er det kartlagt ressurser for tretti års produksjon. Med noe usikkerhet, kan det ligge ressurser i området for femti års drift. Ny kartlegging påbegynnes i 2015.

Demas AS

Demas er en ledende leverandør av lavspente tavleprodukter til elektrobransjen. Bedriften konstruerer, bygger og dokumenterer alt fra enkle elektrotavler til fullautomatiserte systemer opp til 5.000 A.

Bedriften omsetter for om lag 60 millioner kroner (2013) og har rundt seksti ansatte. Demas AS har hovedkontor og fabrikk i Brøstadbotn i Dyrøy kommune. De har også avdelingskontorer i Harstad, St. Petersburg og på Eggemoen ved Hønefoss.

Demas holder til i nye og moderne lokaler og har hatt stadige utvidelser. I dag er arealet totalt på 4.000 m2 i Brøstadbotn. Demas har høy kompetanse på rådgiving, konstruksjon og bygging av sine produkter og er spesielt sterke på kontrollsystemer. Bedriften har også en egen utviklingsavdeling som utvikler software for design av sine produkter. Her utvikler de også sin tavle-konfigurator.

7.2. Sjømat som vekstområde i Midt-Troms

Midt-Troms, Senjaregionen, er et viktig tyngdepunkt for sjømatnæringa i Nord-Norge, og få andre områder i landet kan vise til en så stor bredde innen sjømatnæringa. Finnsnes er et viktig knutepunkt i regionen, med stedlig representasjon av Fiskeridirektoratet, Mattilsynet og en rekke private leverandører av utstyr, varer og tjenester til næringen.

Over tid har Senjaregionen vært sterk innen den fiskeribaserte verdikjeden, og dette gjelder både hvitfisk og pelagisk. Sesongfiskeriene er regionens fortrinn innen fiskeri. Den senere tid har det vært en sterk vekst innen havbruksnæringen, og det er denne delen som har det største potensialet for vekst og utvikling i årene framover. Det blir derfor viktig for Senjaregionen å legge til rette for positiv utvikling i næringen gjennom tilgang på arealer i sjø og på land, satsing på infrastruktur og veier, samarbeid skole-næringsliv for å styrke rekrutteringen til næringen, samt at Finnsnes tar en nasjonal rolle innen ulike former for driftsstøtte.

7.2.1. De største sjømatbedriftene i Midt-Troms

De tre største sjømatbedriftene i Midt-Troms er SalMar Nord AS, Brødrene Karlsen AS og Nergård AS.

SalMar Nord AS

Oppdrettsselskapet SalMar Nord AS er SalMar ASAs selskap i Nord-Norge. I 2014 passerte SalMar Nord AS 1,3 milliarder i omsetning (2013 – 1 milliard i omsetning), og har 110 ansatte. Selskapet er den desidert største havbruksaktøren i regionen, og har hatt en sterk vekst de senere år.

SalMar Nord AS har hovedkontor på Finnsnes, og forretningsadresse Tranøy. SalMar Nord AS har totalt 35 oppdrettskonsesjoner (inkludert FoU), og produserer laks i 8 kommuner i Nord-Norge, fra Harstad i sør til Lebesby i nord. Tyngdepunkt er i de midtre delene av Troms; Harstad, Midt-Troms og Tromsø. I 2014 slaktet selskapet nær 40 000 tonn sløyd vekt laks, og dette tilsvarer nær 200 millioner måltider, dvs 550 000 måltider pr dag.

SalMar Nord AS foretar nå ei stor investering i nytt settefiskanlegg i Tranøy. Totale investeringer er på ca. 500 millioner kroner, og planlegges ferdigstilt vinteren 2016/17. Kapasiteten på anlegget vil være +15 000 000 stk smolt.

Selskapet har søkt om en visningskonsesjon på Lysnes i Lenvik kommune, og planlegger etablering av et visningssenter kombinert med et moderne og høyteknologisk fôrsenter. Målet er at dette skal bli Norges beste visningsanlegg for akvakultur, og sees i sammenheng med Newtonrommet i Kunnskapsparken Finnsnes. Fôrsenteret skal ha felles overvåkning og kontroll av alle SalMar Nord AS sine lokaliteter, og er Norges største i sitt slag.

SalMar ASA er en av de ledende lakseprodusentene i verden, den tredje største lakseprodusenten i Norge og verdens største produsent av økologisk laks. Selskapet hadde i 2013 en omsetning på 6,2 milliarder kroner. SalMar ASA har 100 egeneide oppdrettskonsesjoner og driver totalt 114 konsesjoner, inkludert utdanning / FoU og andre samarbeidsavtaler. SalMar ASA har totalt 1000 ansatte.

Brødrene Karlsen AS

Brødrene Karlsen AS er en av de mest sentrale sjømatbedriftene i regionen. Selskapet har etablert sitt hovedkontor og viktige deler av produksjonen på Husøy i Lenvik kommune. I 2013 hadde Brødrene Karlsen AS en omsetning på 500 millioner kroner og 160 ansatte.

Brødrene Karlsen AS eier flere selskap og har stor aktivitet i flere av kommunene i Midt-Troms. Selskapet driver med produksjon av smolt, oppdrett av laks, slakteri, videreforedling og er en viktig hvitfiskindustribedrift. Selskapet har 6 oppdrettskonsesjoner. Lenvik kommune bygger i samarbeid med Brødrene Karlsen AS ny kai på Husøy til om lag 30 millioner kroner. I tillegg bygger Brødrene Karlsen AS et nytt stort og moderne industrianlegg beregnet til ca. 125 millioner kroner for å ruste seg for fremtiden innen sjømatnæringen. Utbygging av kai og produksjonsanlegg planlegges ferdigstilt i 2016.

Nergård AS

Nergård AS er Norges nest største fiskerikonsern, og har etablert stor aktivitet i Berg og Torsken kommuner gjennom selskapene Nergård Sild AS og Nergård Senja AS. I 2013 hadde Nergård-konsernet en omsetning på 1,7 milliarder, av dette 400 millioner kroner i omsetning for Nergård AS sine selskaper på Senja. Totalt har Nergård Senja AS og Nergård Sild AS 70 årsverk, mens selskapene i toppsesongene har 140 ansatte. Selskapene har stor aktivitet innen følgende områder: Sild, makrell, lodde, rogn, samt innen hvitfiskindustri med produksjon av saltfisk, klippfisk og filet.

7.2.2. Status sjømat i regionen

Regionen har en sterk flåte, der fiskebåtrederne har satset betydelig og sørget for å styrke kvotegrunnlaget for fartøyene i området gjennom å benytte strukturkvoteordningen. I alt er det registrert 193 fartøy Midt-Troms, av disse 103 i Lenvik, og det er også flere større fartøy i gruppen over 15 meter i kommunen. I alt er det 335 fiskere på blad A- og B i Midt-Troms, av disse 281 yrkesfiskere på blad B. Totalt er 202 av fiskerne i regionen, det vil si om lag 60 prosent, bosatt i Lenvik.

Tabell 7.3 *Antall personer med fiske som hoved- eller tilleggs yrke, og antall fiskefartøy*

	Norge		**Nord-Norge**		**Troms**		**Midt-Troms**	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Fiskere blad B	9825	9546	4626	4490	1171	1153	300	281
Fiskere blad A	2223	2055	1180	1098	344	331	58	54
Fiskefartøy	6211	6128	3465	3427	916	883	197	193

Tabell 7.4 *Antall fiskere blad A og B - 2005-2013*

Kommune - blad A og B	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013[1)]
Bardu	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0
Berg	70	65	64	59	61	56	56	56	46	42	34
Dyrøy	26	20	17	15	15	14	13	13	14	10	8
Lenvik	304	274	252	230	233	239	233	235	206	210	202
Målselv	11	9	7	8	7	7	8	6	6	5	5
Sørreisa	24	22	20	16	19	16	16	14	19	19	18
Torsken	93	83	79	73	72	66	64	58	60	49	47
Tranøy	44	40	40	38	38	37	37	34	35	23	21
Midt-Troms	573	513	479	439	446	436	428	417	386	358	335
Totalt Troms	1962	1799	1643	1547	1549	1503	1464	1413	1309	1171	1153

De to rekefabrikkene som finnes i Norge har pr nå er i denne regionen; Stella Polaris AS i Kårvikhamn i Lenvik og Coldwater Prawns Production AS i Senjahopen i Berg kommune. Stella Polaris AS har etablert selskapet Marealis AS, en bedrift innen marin bioteknologi, og som arbeider med utviklingen av et blodtrykksdempende preparat basert på rekeskall.

Produktet vil etter planen lanseres i USA i løpet av 2015, og det er et mål at storskala produksjon av dette produktet skal skje i Kårvikhamn.

Norges nest største fiskerikonsern, Nergård AS, har stor virksomhet på Senja gjennom Nergård Senja AS og Nergård Sild AS. Innen hvitfiskindustri er Aksel Hansen AS en viktig lokal aktør i Senjahopen i Berg kommune.

I Lenvik er det svært viktige industri-aktører innen både fiskeri- og havbruk representert gjennom Brødrene Karlsen AS på Husøy og Nord Senja Fisk AS/Nord Senja Laks AS i Botnhamn. Disse aktørene driver innen både hvitfisk og laks, og det er denne sammenhengen mellom villfanget fisk og oppdrett av laks som over tid har vært en av styrkene i sjømatregionen Senja. Senja Bioprocessing AS er etablert i Fjordgård i Lenvik, og har som mål å utnytte restråstoff fra sjømatnæringa.

Norges tredje største oppdrettsselskap, SalMar ASA, har etablert sitt hovedkontor for Nord-Norge på Finnsnes, SalMar Nord AS, med forretningsadresse i Tranøy. SalMar Nord AS er den største havbruksaktøren i området.

Andre viktige havbruksaktører med betydelig aktivitet i regionen er følgende: Wilsgård Fiskeoppdrett AS, Nor Seafood AS, Eidsfjord Sjøfarm AS, Torsken havprodukter AS, Salaks AS og Norlaks Oppdrett AS.

Totalt handlet sjømatnæringen i Midt-Troms for 1,5 milliarder i 2014. Ca. 9 prosent kom fra leverandører i Midt-Troms (ca. 130 millioner kroner), og SalMar Nord AS står for over 60 prosent av disse innkjøpene. SalMar Nord AS handlet for ca. 1 milliard kroner og er den aktøren som skaper mest ringvirkninger i andre næringer/leverandørnæringen.

I Troms var det 94 konsesjoner for matfiskoppdrett i 2014 fordelt på 18 aktører, herav 32 konsesjoner med produksjon i Midt-Troms. 10 av de 45 nye «grønne» konsesjonene lokaliseres i Midt-Troms, og kommer i tillegg til dagens konsesjoner.

Av totalt 9 lakseslakterier i Troms er 3 lokalisert på Senja: Nord Senja Laks AS i Botnhamn, Wilsgård Fiskeoppdrett AS i Torsken og Kvalitetsfisk AS i Flakstadvåg (eid av Brødrene Karlsen AS). Samlet volum fra lakseslakteriene på Senja er 13 000 tonn sløyd vekt i 2014.

SalMar Nord AS benytter slakteri på Skjervøy, og de slaktet nær 40 000 tonn sløyd vekt i 2014, og står for 50 prosent av volumet som slaktes der. Dette tilsvarer nær 200 millioner måltider, dvs 550 000 måltider pr dag.

Samlet sett hadde bedriftene i sjømatregionen Senja/Midt Troms en omsetning på 3,9 milliarder kroner i 2013. Havbruksnæringen har en større samlet omsetning, 2,3 milliarder kroner, enn den fiskeribaserte verdikjeden i regionen, 1,6 milliarder kroner.

Verdien av sjømatproduksjonen i Midt-Troms var nesten 50 % av verdien av sjømatproduksjonen i Troms i 2013. Det utgjør over 17 % av verdien av sjømatproduksjon i Nord-Norge. På landsbasis utgjør dette utgjør ca. 7 % av verdien av den totale sjømatproduksjonen i Norge.

Det er stor forskjell på driftsmargin mellom de ulike delene av sjømatnæringen. Høyest driftsmargin (og størst lønnsomhet) har havbruksnæringen med mellom 20 – 32 % i 2013. Fiskeindustrien har lav eller negativ driftsmargin, mens gjennomsnittlig driftsmargin for fiskeflåten i Norge lå på 11 % i 2013.
I tillegg gir sjømatnæringen i regionen en verdiskaping på ca. 1 milliard kroner i andre næringer (leverandører) for 2013, og dette er en dobling fra året før. Av dette i overkant av 340 millioner kroner til leverandører i Nord-Norge.

7.2.3. Verdiskaping i sjømatnæringen

Verdiskapingen fra bedriftene i sjømatnæringen og fiskeflåten i Midt-Troms *(det man sitter igjen med etter å ha trukket fra kostnader til forbruk av varer og tjenester i produksjonsprosessen)* i form av samlet driftsresultat – overskudd - pluss lønn – var over 1 milliard kroner i 2013. I tillegg gir sjømatnæringen i regionen en verdiskaping på ca. 1 milliard kroner i andre næringer (leverandører) for 2013, og dette er en dobling fra året før. Av dette i overkant av 340 millioner kroner til leverandører i Nord-Norge. I Senjaregionen/Midt-Troms var det havbruksnæringen som sto for over 80 % av verdiskapingen i 2013

7.2.4. Antall sysselsatte i sjømatnæringen

Totalt sett var det 800 årsverk i kjernevirksomheten i sjømatnæringen i Senjaregionen/Midt-Troms i 2013, og 867 sysselsatte. Sjømatnæringen i regionen genererte i tillegg ca. 750 årsverk i andre næringer (ringvirkninger), herav ca. 280 årsverk i Nord-Norge.

Tabell 7.5 *Situasjon på arbeidsmarkedet i sjømatnæringen i Midt-Troms 2008 og 2013 og antall innbyggere 4. kv. 2014*

Kommune:	Inn-byggere 3. kv.	Antall syssel-satte totalt	Antall sysseslsatte fiske, fangst og akvakultur	Andel sysselsatte fiske, fangst og akvakultur	Antall syssel-satte totalt	Antall sysseslsatte fiske, fangst og akvakultur	Andel sysselsatte fiske, fangst og akvakultur
	2014	2008	2008	2008	2013	2013	2013
Berg	898	512	117	22,9 %	453	76	16,8 %
Lenvik	11540	5462	438	8,0 %	5595	402	7,2 %
Torsken	899	449	194	43,2 %	412	116	28,2 %
Tranøy	1547	722	117	16,2 %	662	199	30,1 %
Dyrøy	1168	547	32	5,9 %	527	29	5,5 %
Sørreisa	3454	1648	24	1,5 %	1704	30	1,8 %
Målselv	6705	3535	11	0,3 %	3512	15	0,4 %
Bardu	4033	2158	4	0,2 %	2114	0	0,0 %
Midt-Troms	30244	15033	937	6,2 %	14979	867	5,8 %

Det har blitt færre sysselsatte innenfor tradisjonell fiskeindustri inkl. fiske, mens det er akvakultur innenfor den havbruksbaserte verdikjeden som har erstattet arbeidsplassene i sjømatnæringen.

Tranøy har en stor oppgang i antall arbeidsplasser fra 2008 med 82 personer samtidig som de har en nedgang i antall fiskere med 6 på blad B. Det er sysselsatte som ikke har bosted i Tranøy kommune som står for mesteparten av økningen. Størstedelen av økningen i antall arbeidsplasser i Tranøy skyldes at SalMar Nord AS har forretningsadresse i Tranøy, og at selskapets regnskapstall dermed er registrert i denne kommunen. Selskapet har de senere år hatt en sterk vekst i omsetning og antall ansatte. SalMar Nord AS har hovedkontor på Finnsnes.

I framtiden vil det skapes flest nye arbeidsplasser i den havbruksbaserte verdikjeden, og næringen har et stort potensiale for vekst, verdiskaping og sysselsetting.

7.2.5. Potensial for vekst

Både dagens regjering og den forrige regjeringen har som mål at Norge skal bli verdens fremste sjømatnasjon. Norge har de beste forutsetninger til å nå dette målet, og har naturgitte forutsetninger for matproduksjon i havet, og det er Troms og Finnmark som har den beste forutsetningen for slik vekst. Regjeringen legger opp til en seks-dobling av dagens havbruksproduksjon fram til 2050, med årlig vekst, og legger fram en ny stortingsmelding om

vekst i havbruksnæringen i løpet av våren 2014. I desember 2014 ble det videre avgitt en NOU-rapport som har gjennomgått sjømatindustriens rammevilkår («Tveteråsutvalget») og denne legges ut på høring i 2015.

Med utgangspunkt i de nasjonale målsettingene for sjømatnæringen og de aktørene vi har i regionen pr i dag, så viser beregninger at sjømatnæringen i Senja-regionen/Midt-Troms vil kunne passere 10 milliarder i omsetning– ekskl. leverandørleddet i 2030.

Dersom alt «klaffer» så kan antallet arbeidsplasser i sjømatnæringen om ti år være økt til 1600 i vår region – som følge av økt vekst i havbruksnæringa og sterkt satsing på leverandørnæringen. Ringvirkningene av næringa kan være formidable:
1,6 milliarder kroner

7.2.6. Muligheter i sjømatnæringen i nord

Sjømatnæringen i Midt-Troms ble spurt om hva som var bedriftens viktigste flaskehalser. Samlet sett påpeker sjømatnæringen på infrastruktur som kaier, veier og bredbånd (de som ikke har) som flaskehalser, sammen med rekruttering av personell.

Havbruksnæringen peker spesifikt også på tilgang til tilstrekkelig og attraktivt sjøareal, økt kapasitet på lokaliteter og økt kapasitet på konsesjoner som viktige flaskehalser. Fiskeribedriftene peker spesifikt på tilgang til næringsarealer på land som en flaskehals.

I sektoranalysen i rapporten «Nord-Norge i verdensklasse. En mulighetsstudie» - Agenda Nord Norge - pekes det på fire sentrale ressurser som vil være avgjørende for sjømatnæringen frem mot 2030. Disse fire ressursene er: ***arealer, arbeidskraft og kompetanse, infrastruktur og transport og tilgang på kapital***.

Tilgang på areal: Med økt tilgang til arealer vil den nordnorske havbruksnæringen vokse kraftig. Kystkommunene sitter med nøkkelen til havbruksnæringens arealtilgang. Kommunal planlegging og tilrettelegging for havbruksnæringen vil derfor være avgjørende. Det er viktig at kommunene har kompetent personell på plass for å tilrettelegge for utvikling av næringen, samt at kommunene har nødvendig kapasitet til effektivt å håndtere både planprosesser og søknader i forbindelse med arealtilgang i kystsonen. Det er også nødvendig at kommunene klarer å samarbeide på tvers over kommunegrensene. Næringen er regional, og har behov for areal i flere fjordsystem for å kunne utvikle seg videre.

I Byregionprogrammet vil det være vesentlig å videreføre samarbeidet som er i igangsatt interkommunalt om en regional kystsoneplan for Midt- og Sør-Troms. Det foregår lignende planprosesser i regionene nord for Malangen, og Midt-Troms må samhandle også med andre regioner om tilrettelegging av attraktive sjøareal til sjømatnæringen på tvers av kommunegrensene og på tvers av regiongrensene.

Arbeidskraft og kompetanse: Utdanningssystemet innen fag rettet mot marin sektor må kontinuerlig tilpasses virkeligheten og være attraktiv for «de kloke hodene og de flinke hendene». Det er nødvendig å legge vekt på å gjøre marine studier attraktive på de ulike lærestedene, og næringen selv har en betydelig oppgave på dette feltet.

Med tanke på fremtidig kompetansebehov, særlig innenfor havbruk, melder sjømatnæringen om økt etterspørsel etter formell utdanning frem mot 2020. Særlig fagbrevets rolle blir viktigere. Samtidig har vi lav andel elever på videregående utdanning og til dels høyere utdanning. Det vil derfor kunne oppstå et gap mellom tilbud og etterspørsel på formelt utdannet personell med spesialisering i sjømatnæringen. Et utdanningstilbud med økt tilgang på læreplasser i havbruksnæringen er nødvendig for å kunne dekke kompetansebehovet.

Det forventes en vekst i servicenæringen – det vil si leveranser av tjenester som oppdrettsselskapene velger å sette ut til mer spesialiserte tjenesteleverandører. Det vokser allerede nå frem en egen serviceindustri langs kysten med spesialkompetanse inn mot havbruksnæringen. Disse vil i årene framover ha behov for faglært arbeidskraft.

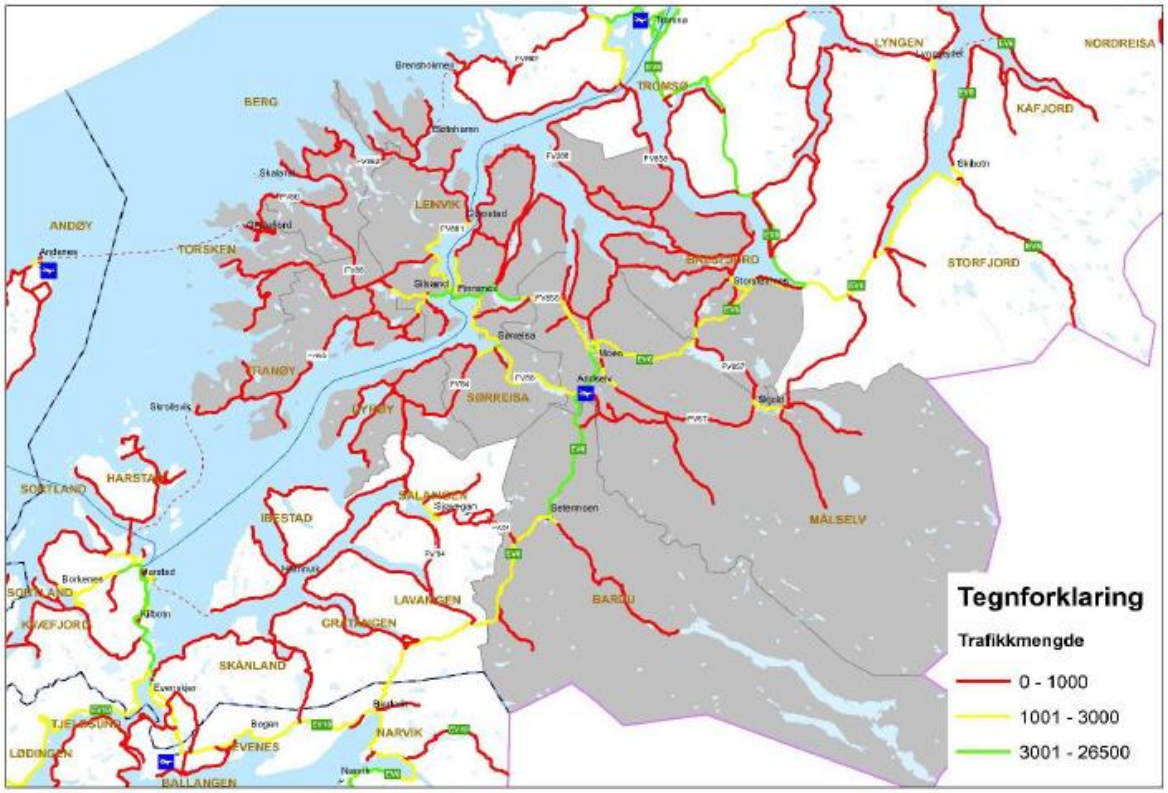
Det er viktig å styrke satsingen på rekruttering og utdanningstilbud innen videregående opplæring. Dette gjelder særlig «blå linje» ved Senja videregående skole, samt øvrige relevante fag. I tillegg er det viktig med en tettere kobling mellom Universitetet i Tromsø og sjømatnæringen, inkludert etablering av Campus Finnsnes, for å styrke utdanningen og for å sikre relevant innretning på tilbudene.

I regionen skapes muligheter for nye arenaer for FoU-virksomhet og etablering av avgrensede forskningsmiljø knyttet til sjømatnæringen. Ny samhandling mellom produksjon innen havbruk, nye «grønne konsesjoner», FoU-konsesjoner, visningskonsesjon og undervisningskonsesjon, forventet vekst i næringen, næringsaktørenes nye driftskonsepter og Kunnskapsparken med universitetsbiblioteksfunksjoner gir muligheter.

Det ligger til rette for mulig samlokalisering av så vel private som offentlige støttefunksjoner, som bidrag til å etablere en «sjømatklynge» med utgangspunkt i Kunnskapsparken Finnsnes. Disse skal bidra til kompetanseoppbygning og etablering av fagmiljøer, som i sin tur skal gi regionen et fortrinn i konkurransen om kompetent arbeidskraft. Det skal bygges nettverk og samhandles med etablerte kompetansemiljø i blant annet Tromsø, Trondheim og Bergen.

Infrastruktur og transport: Bedre logistikk må på plass for å sikre raske leveranser av høy kvalitet. Selv om Nord-Norge og Midt-Troms har de beste forutsetningene for å erobre verdens sjømatmarkeder, er avstanden til markedene stor. Det krever raskere, sikrere og mer strømlinjeformet logistikk ut av landsdelen.

Figur 7.16 *Oversiktskart over vegnett og årsdøgnstrafikk (ÅDT) i Midt-Troms*



Kommunene i regionen kan arbeide aktivt med forbedret infrastruktur knyttet til samferdsel gjennom arbeidet med «Midt-Troms pakken», slik at utvikling av sjømatnæringen og «sjømatveier» får styrket prioritet nasjonalt, fylkeskommunalt og kommunalt. Dette er viktig for å nå de nasjonale målene i sjømatpolitikken.

De marine næringene er spådd en årlig vekst på fire prosent til 550 milliarder kroner i 2050. Hvis sjømatindustrien i Midt-Troms skal ta del i denne veksten, vil transportmengdene øke betydelig langs vegene. For Midt-Troms sin del kan sjømatnæringen nå en omsetning på ti milliarder kroner i 2030. Det er en tredobling av omsetning/produksjon fra 2012. Sammenlignet med produksjon og antall VTE i 2012 kan transporten langs fylkesvegene i Midt-Troms og gjennom Finnsnes øke til ca. 30 000 VTE (VognTogEkvivalent) om 15 år. (1 VTE tilsvarer 19-20 tonn fisk pr bil. En må multiplisere med to fordi bilen kjører uten last én veg).

Tilgang på kapital: I Midt-Troms er det planlagt investeringer i sjømatnæringen på mellom 1,5 – 2 milliarder de neste fire årene, der hovedtyngden ligger innenfor havbruk. I dette ligger store investeringer i nye smoltanlegg, produksjonsanlegg, fôrsenter og visningsanlegg, samt investeringer knyttet til dagens produksjon innenfor havbruk, bedre kapasitetsutnyttelse i eksisterende produksjon havbruk, samt investeringer i de ti nye «grønne konsesjonene» innen havbruk. I tillegg investeres det i ny kai på Husøy, og det planlegges ny kai ved Refa og i Botnhamn. Det er derfor viktig å kunne reise kapital til utvikling av nye næringer som har en høyere risiko og et mer langsiktig perspektiv på inntjening.

Det er et uttalt mål (blant annet i Næringsplanen for Lenvik) at Senja-regionen skal bli den ledende sjømatregionen i Nord Norge, og regionen skal bli størst på verdiskapning innen sjømatproduksjon gjennom å etablere en sjømatklynge.

Målet skal nås ved å legge til rette for vekst, utvikling og innovasjon for kjernevirksomheten som drives innenfor havbruk og fiskeri. De største aktørene kan være «lokomotiv» for å utvikle en sjømatklynge i Midt-Troms.

7.3. Reiselivet som vekstområde i Midt-Troms

Reiselivsnæringen er en av verdens raskest voksende næringer, og Nord-Norge opplever nå stor økning og stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. I den nasjonale reiselivsstrategien «Destinasjon Norge», vedtatt av forrige regjering, heter det innledningsvis: *«Reiselivsnæringa skal være en av de næringer Norge skal leve av i fremtiden»*.

I strategien er det utpekt tre sentrale målsettinger som skal nås gjennom en langsiktig og effektiv satsing på reiselivsnæringen, satsing på bærekraftig utvikling og økt samarbeid.

- Økt verdiskaping og produktivitet i reiselivsnæringen.
- Flere helårlige arbeidsplasser og mer solide bedrifter, særlig i distriktene.
- Flere unike og kvalitativt gode opplevelser som tiltrekker seg flere gjester med høy betalingsevne.

I Innovasjon Norges reiselivsstrategi for 2014-2020 pekes på deres rolle som kompetansepartner og markedspartner for reiselivsnæringen. Troms fylkes reiselivsstrategi 2013-2017 har som målsetting å legge bedre til rette for reiselivet og koordinere utviklingen opp mot andre strategier og handlingsplaner. I strategien pekes på fem ulike satsingsområder; organisering og samhandling, markedsføring - booking og salg, temabasert produktutvikling, samferdsel og infrastruktur, og sikkerhet.
Dette kapitlet er forankret i de nevnte reiselivsstrategier, samtidig som vi forsøker å skape en felles regional forståelse for nåsituasjon, muligheter og utfordringer - i lys av oppfatningen av reiselivet som en av de næringer som skal bidra til å skape vekst i Byregion Finnsnes.

7.3.1. Sammendrag

Midt-Troms har tilgjengelig naturgrunnlag i verdensklasse, fra ytre Senja til Indre Troms. Dette sammen med en spredt bosetting som medfører en godt utbygd infrastruktur og muligheten til å oppleve levende lokalsamfunn på kyst og innland, er våre fremste fortrinn sammenlignet med andre, sammenlignbare reisemål.

Over tid har både Senja og Indre Troms opplevd kraftig vekst i utenlandske ferie/fritidsreiser, med største økning fra 2013 til 14. Senja har også hatt økning i norske ferie/fritidsreiser, mens innlandet har hatt tilbakegang. Tyskere er suverent største nasjonalitet. Baltikum, Nederland og Polen utgjør størst økning på Senja, mens Tyskland øker mest i Indre Troms.

Ferie/fritidsreiser utgjør over halvparten av hotellovernattingene i Midt-Troms. Yrkesreiser utgjør ca. 45 prosent, mens kurs/konferanse-trafikken er kraftig redusert og utgjør nå ca. fem prosent av hotellovernattingene og utgjør 1/3 av tallene for 2001.

Hytter og fritidsboliger skaper betydelige ringvirkninger for reiselivsnæringen og handels- og servicenæringene, selv om de ikke bidrar til overnattinger.

Største *utfordringer* for vekst i reiselivet generelt er et for fragmentert og lite kraftsamlet destinasjonsarbeid, for lav «fysisk og digital tilgjengelighet» og et for lite utbygd totaltilbud. Sammenlignet med mer konsentrerte byregioner har vår region mindre sesongutjevning i form av kurs/konferanse og lokaltrafikk. Vi mangler én eller flere store «kjedeaktører» som ville vært regionale motorer i reiselivet. Et styrket og samordnet destinasjonsarbeid vil kunne møte disse utfordringene.

Største *muligheter* for vekst i reiselivet er å lykkes med å utløse vinterturisme, med hovedvekt på Nordlys. Det vil kunne skape sesongutjevning og bidra til vekst og økt satsing i bedriftene.

Reiselivet i nord

Reiselivsnæringen er en av verdens raskest voksende næringer med en global vekst på 4-5 prosent pr år, som følge av økt kjøpekraft og fremveksten av nye industrialiserte land. Fra de tradisjonelle rundreiseturistene på sommerferie i Nord-Norge, er markedet blitt betydelig mer differensiert. Fremvekst av vinterturisme, kortferier, natur- og kulturbaserte opplevelser er en del av dagens turisme. Gjestene er kjøpesterke, kunnskapssøkende og ønsker i større grad å være delaktig i opplevelsen, ikke passive tilskuere til severdigheter og store attraksjoner.

Reiselivsnæringen i nord har et stort, men usikkert vekstpotensial på grunn av store vekstmuligheter, stor internasjonal konkurranse og en del utfordringer i form av konjunktursvingninger, tilgjengelighet mv.

7.3.2. Verdien av norsk reiselivsnæring – nøkkeltall

I 2011 var verdiskapingen i norsk reiselivsnæring 136 milliarder kroner, 67 milliarder av dette er direkte tilknyttet reiselivet, mens 69 milliarder skapes av underleverandører. 223.000 årsverk totalt, av dette 126.000 i næringen og 97.000 i underleverandører.

De største bransjene som inngår i næringen etter omsetning: «overnatting og servering» (66 milliarder kroner), «reisearrangører og turistkontor» (23 milliarder kroner), «opplevelser og kultur» (9 milliarder kroner) og «persontransport» (67 milliarder kroner).

Reiselivet er en viktig næring i Nord-Norge med 16,7 milliarder kroner i samlet omsetning og 15.327 sysselsatte (6,6 prosent av samlet sysselsetting). Reiselivet i Troms har 6,1 milliarder kroner i omsetning og 5.500 sysselsatte.

Nordmenns kjøp av reiselivstjenester i utlandet utgjorde i 2011 tre ganger utlendingers kjøp av reiselivstjenester i Norge (91 milliarder mot 30 milliarder).

7.3.3. Reisemålsselskapsstrukturen – sett fra region Midt-Troms

Innovasjon Norge har en sentral rolle i reiselivsnæringens fellesapparat, de har følgende tre oppgaver:

- Utviklingspartner – bedrifts- og reisemålsutvikling, bedriftsnettverk osv.
- Kompetansepartner – leverer kompetanse og dokumentasjon om og til reiselivsnæringen, for eksempel turistundersøkelsen, markedsundersøkelser, ulike kurs
- Markedspartner – Tilstedeværelse i de viktigste internasjonale markeder, Visit Norway, PR og pressearbeid.

Innovasjon Norge fikk i statsbudsjettet for 2015 kuttet 20 millioner kroner til markedsføring av Norge, fra 245 millioner kroner til 225 millioner kroner, dette er midler som har vært øremerket markedsføring av Nord-Norge.

Nordnorsk Reiseliv

Nordnorsk Reiseliv er et av flere landsdelsselskaper, og skal etablere og videreutvikle Nord-Norge som reisemål gjennom utvikling, markedsføring og tilrettelegging for salg av nordnorske reiselivsprodukter. Nordnorsk Reiseliv AS (NNR) ble etablert i 2009 og er en sammenslåing av tidligere fylkesselskap for de tre nordnorske fylkene.

NNR har en økonomisk ramme på 45 millioner kroner, hvorav ca. 28 millioner kroner går til rene markedstiltak for å skape reiselyst til Nord-Norge. NNR er 80 prosent finansiert via KMD, og de tre nordnorske fylkene. Fra 2015 har NNR fått redusert støtten fra staten med 15 millioner kroner.

- *I 2011 brukte Nordnorsk Reiseliv 27,5 millioner kroner på markedsføring av Nord-Norge som destinasjon. Offentlig finansiert profilmarkedsføring for Nord-Norge retter opp et fellesgodeproblem, ved at mange aktører nyter godt av markedsføringen, som få har privat insentiv til å bruke penger på. Å skape bevissthet om det nordnorske reiselivsproduktet i inn- og utland er svært viktig for å realisere nordnorsk reiselivsnærings fremtidige verdiskapingspotensial*[15].

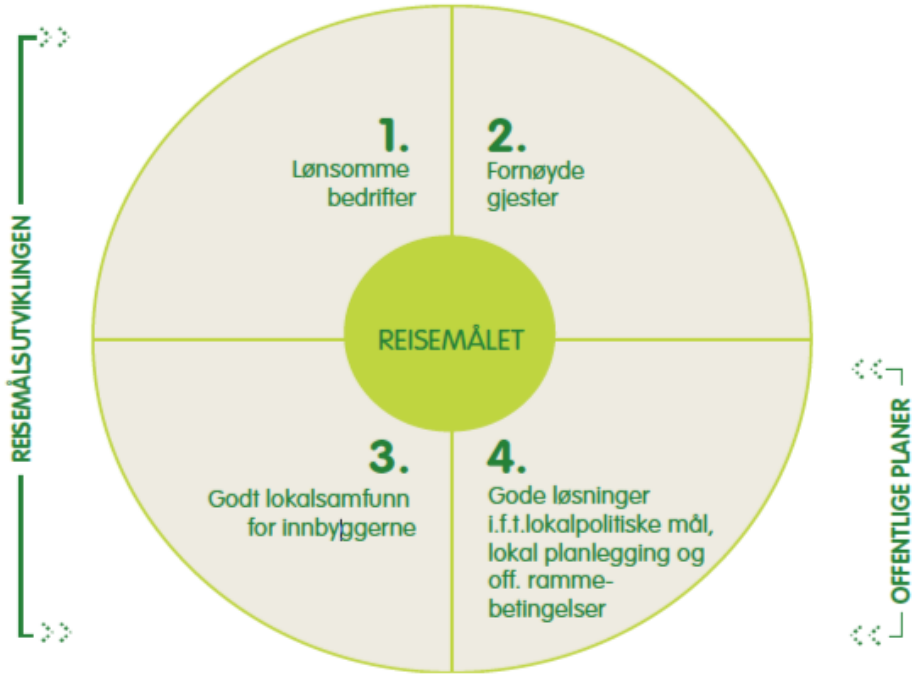
[15] Kilde: Agenda Nord-Norge

7.3.4. Reisemål- og lokalsamfunnsutvikling

Et reisemål kan med turistens øyne beskrives som en arena (eller en setting) der det er sannsynlig at hun eller han vil få personlige og meningsfylte opplevelser i tråd med egne behov, ønsker og forventninger. Reisemålet som arena består av tre grunnleggende komponenter:

- Fysiske; stedskvaliteter, naturomgivelser, bygningsmiljøer, værforhold, osv.
- Sosiale; interaksjon, veiledning, andre kunder/gjester, møte lokalbefolkning
- Sosiokulturelle; gi mening for turisten, vise kulturverdier og møte forventninger

Figur 7.17 *Reisemål*



Kilde: Hvitebok for reisemålsutvikling, Innovasjon Norge 2008

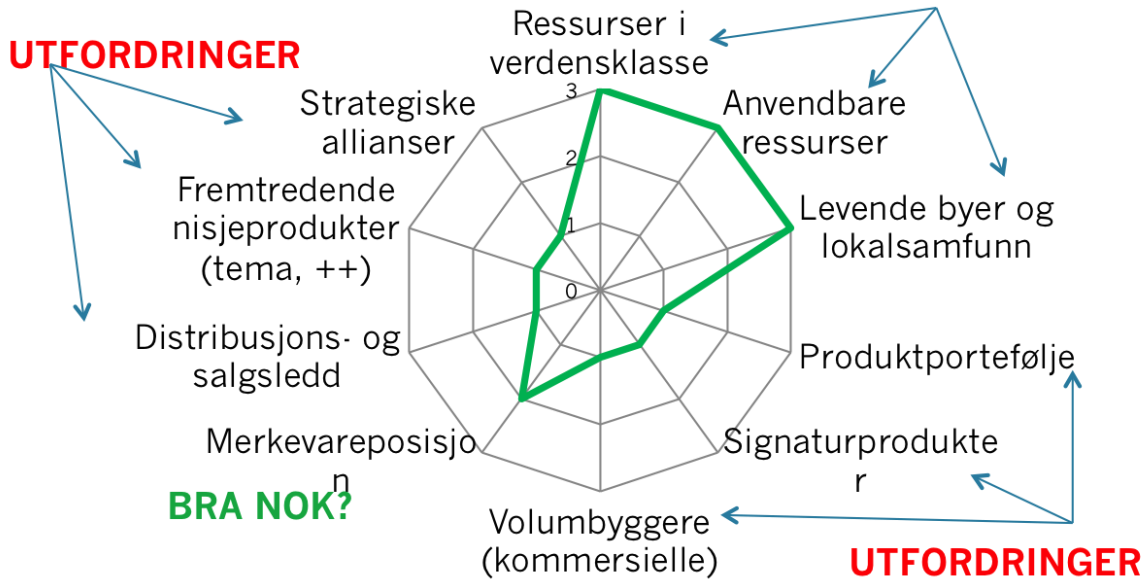
Kort sagt kan vi si at utvikling av reiselivet og lokalsamfunnsutvikling er to sider av samme sak. Et godt sted å komme til er et godt sted å bo. Det betyr at reiselivet påvirkes av og påvirker kommunenes planarbeid, spesielt i forhold til arealplanlegging og kommunenes arbeid med næringsutvikling. Tilreisende er også brukere av stedets fellesgoder, som turløyper, skiløyper, rasteplasser, parkarealer mv, samt til en viss grad av kommunale tjenester – legekontor etc.

Reiselivet gir også store ringvirkninger for lokalsamfunnene, spesielt i distriktene, der turister og/eller hyttefolk er med på å opprettholde lokalbutikken og andre viktige servicetilbud[16]. Reiselivsnæringen og våre lokalsamfunn er gjensidig avhengig av hverandre. Helhetlig utvikling og vekst i reiselivet må skje i tett samarbeid med kommunene og andre sentrale aktører.

Benchmarking – Nord-Norge sammenlignet med konkurrerende land

Nordnorsk Reiseliv har utført en benchmark-analyse av Nord-Norge som reisemål målt opp i mot Nord-Sverige, Nord-Finland, Canada, Island og New Zeeland. Denne figuren viser tydelig hva vi er sterke på og hvor vi har potensial for utvikling.

Figur 7.18 *Benchmarking Nord-Norge*



Kilde: Nordnorsk Reiseliv

Kort sagt har vi naturressurser i verdensklasse, og de er tilgjengelig for reisende og for næringsaktører som vil bygge produkter rundt dem. Dette i kombinasjon med vår spredte bosettingsmønster med tilhørende infrastruktur gjør oss unike i verdenssammenheng.

Sammenlignet med konkurrerende arktiske (og antarktiske) reisemål er vi i følge analysen svak på foredling, salg og distribusjon.

[16] Kilde: Reiseliv og Lokalsamfunnsutvikling, Telemarksforskning 2013.

7.3.5. Overnattingsstatistikk

Overnatting og kapasitet sier noe om status og utvikling i reiselivet frem til nå. Dette gir oss et bilde av aktiviteten i regionen, og et utgangspunkt for scenariebygging og målsettinger.

Tabell 7.6 *Kapasitet – antall bedrifter i reiselivsnæringen totalt*

	Bardu	Målselv	Sørreisa	Dyrøy	Tranøy	Torsken	Berg	Lenvik	Sum
2003	11	29	6	2	5	5	4	29	91
2014	14	25	8	4	9	4	5	24	93

Kilde: Statistikknett.no

Av dette er (pr 2014) totalt åtte hoteller og tolv campingplasser. Fra 2003 til 2014 har antall bedrifter innen serverings- og overnattingsbransjen vært konstant på rundt 90 bedrifter totalt i de åtte kommunene. Målselv og Lenvik har over halvparten av bedriftene.

Tabell 7.7 *Kapasitet – antall rom i hoteller og camping totalt*

Region	Antall hotellrom	Antall rom i camping
Senjaregionen	152	102
Indre Troms	153	72
Totalt	305	174

Kilde: Statistikknett.no

Kapasiteten er relativt jevnt fordelt mellom Senjaregionen og Indre Troms. Til sammenligning har The Edge i Tromsø nesten like mange rom som Midt-Troms til sammen. Totalt har det vært 112.000 overnattinger i regionen i hoteller og campingplasser i 2014, en økning på 10 prosent fra 2013. Av de 112.000 overnattingene er 31 prosent av utlendinger.

Tabell 7.8 *Hotellovernattinger i Midt-Troms*

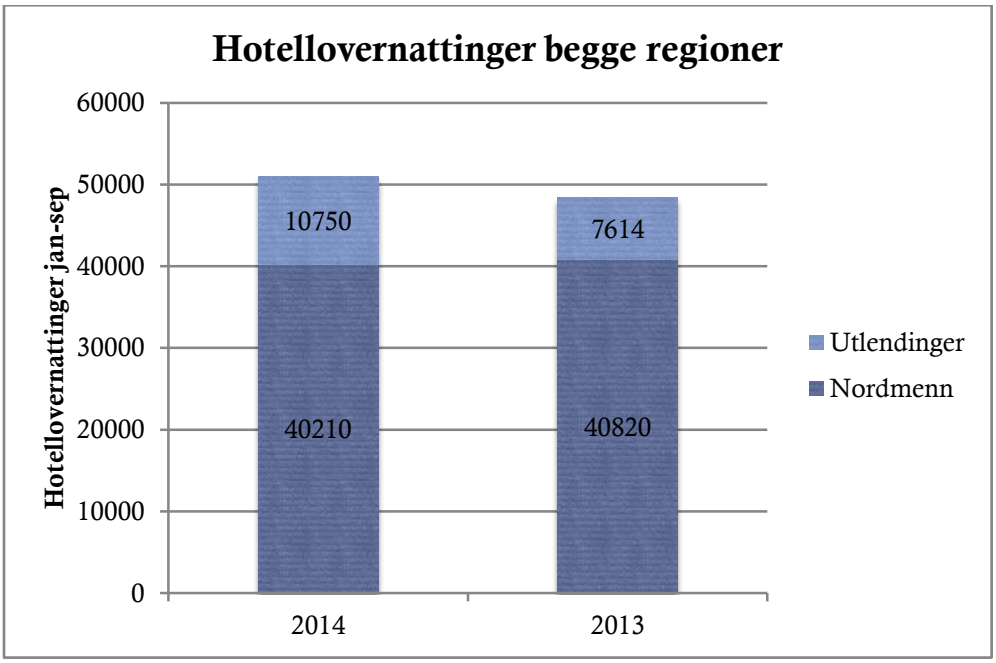
Hotellovernattinger	2014	2013	Endring Antall	Endring Prosent
Senja-region	**24.682**	**21.461**	**3.221**	**15 %**
Nordmenn	18.719	17.548	1.171	7 %
Utlendinger	5.963	3.913	2.050	52 %
Indre Troms	**26.278**	**26.973**	**-695**	**-3 %**
Nordmenn	21.491	23.272	-1.781	-8 %
Utlendinger	4.787	3.701	1.086	29 %
Sum begge regioner	**50.960**	**48.434**	**2.526**	**5 %**
Nordmenn	40.210	40.820	-610	-1 %
Utlendinger	10.750	7.614	3.136	41 %

Kilde: Statistikknett.no

Endring landet: 3,6 %

Endring Troms: 16,5 %

Figur 7.19 *Hotellovernattinger begge regioner*



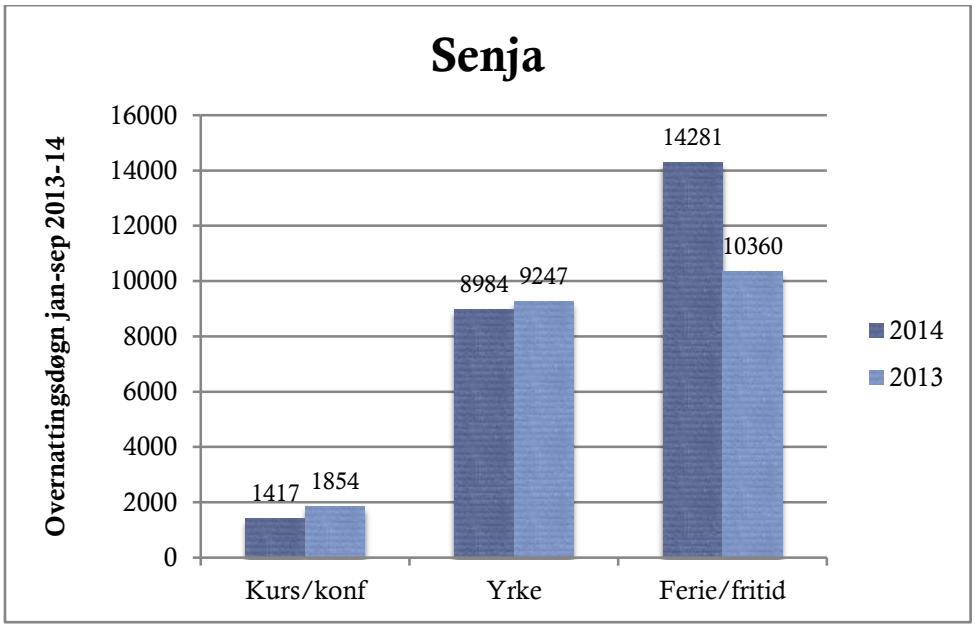
Kilde: Statistikknett.no

Det har vært en betydelig økning i hotellovernattinger av utlendinger i hele regionen. Indre Troms har hatt nedgang i norske overnattinger. I Senjaregionen utgjør tyskere 20 prosent av utenlandske overnattinger. I Indre Troms utgjør tyskere 57 prosent av utenlandske overnattinger, en dobling fra 2013.

Hotellenes trafikkfordeling

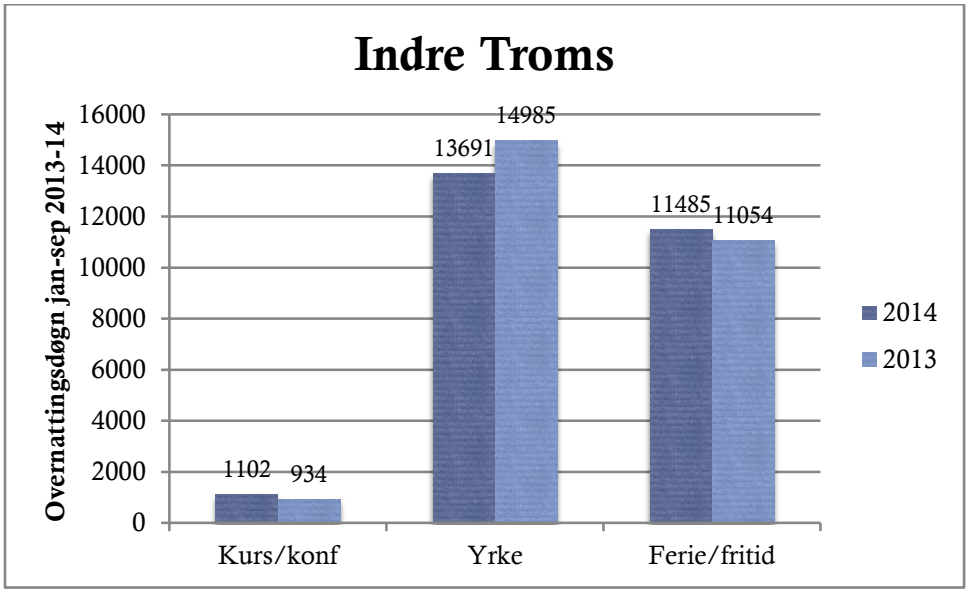
De åtte hotellene i regionen hadde 51.000 overnattinger i perioden januar-september 2014. Trafikken fordeler seg mellom kurs/konferanse, yrkestrafikk og ferie/fritid som følger:

Figur 7.20 *Trafikkfordeling Senja*



Kilde: Statistikknett.no

Figur 7.21 *Trafikkfordeling Indre-Troms*



Kilde: Statistikknett.no

I Senja-regionen utgjør ferie/fritid største trafikkgrunnlag for hotellene. I Indre Troms er yrkestrafikken størst. I begge regionene øker ferie/fritid i perioden, mens yrkestrafikken og kurs/konferanse går ned.

Campingovernattinger i Midt-Troms

Følgende er statistikk over antall overnattinger i Midt-Troms pr september 2014, sammenlignet med samme periode i 2013.

Figur 7.22 *Overnattinger på campingplasser*

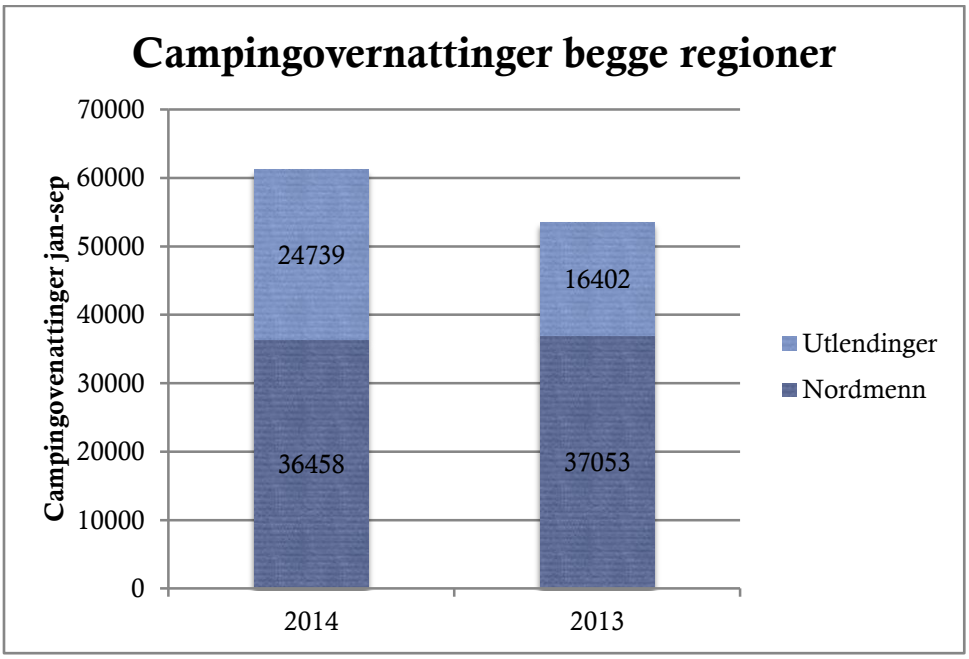
Overnattinger på campingplasser	2014	2013	Endring antall	Endring prosent
Senja-region	38.491	26.448	12.043	46 %
Nordmenn	19.062	13.771	5.291	38 %
Utlendinger	19.429	12.677	6.752	53 %
Indre Troms	22.706	27.007	-4.301	-16 %
Nordmenn	17.396	23.282	-5.886	-25 %
Utlendinger	5.310	3.725	1.585	43 %
Sum begge regioner	61.197	53.455	7.742	14 %
Nordmenn	36.458	37.053	-595	-2 %
Utlendinger	24.739	16.402	8.337	51 %

Kilde: Statistikknett.no

Endring Troms: 14,0 %,

Endring Nord-Norge: 3,4 %

Figur 7.23 *Campingovernattinger begge regioner*



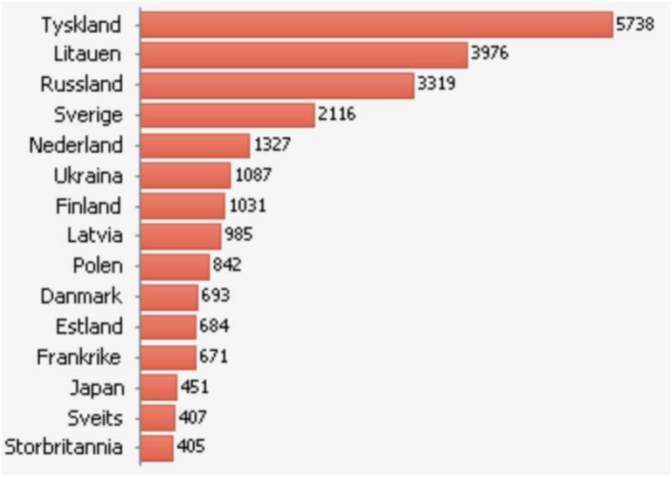
Kilde: Statistikknett.no

Det har vært en betydelig økning i campingovernattinger av utlendinger i hele regionen. Indre Troms har hatt nedgang i norske overnattinger. Tyskere utgjør tilsvarende andel på camping som på hoteller (se forrige avsnitt). I Senjaregionen er det imidlertid litauere som øker mest (fra 8 til 585 overnattinger).

7.3.6. De største utenlandsmarkedene – Senjaregionen

Utlendinger sto for drøyt 25.500 av 65.000 overnattingsdøgn i Senjaregionen pr oktober 2014.

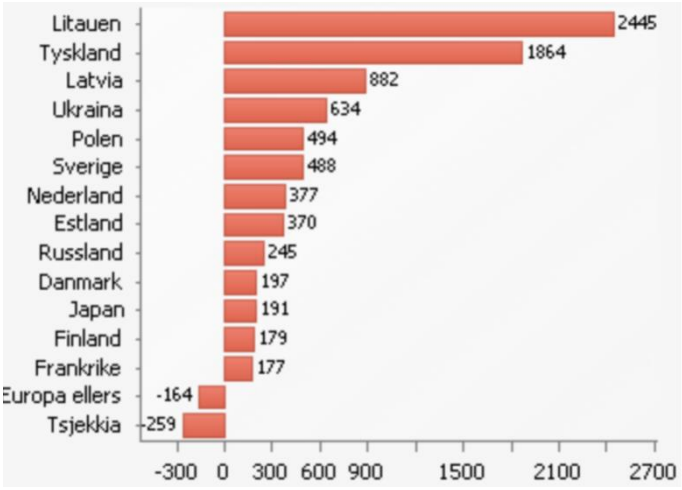
Figur 7.24 *Overnattingsdøgn Senjaregionen, 2014*



Kilde: Statistikknett.no

Figuren viser utviklingen fra 2013 i utenlandsmarkedene.

Figur 7.25 *Utviklingen overnattingsdøgn i Senjaregionen, 2014*



Kilde: Statistikknett.no

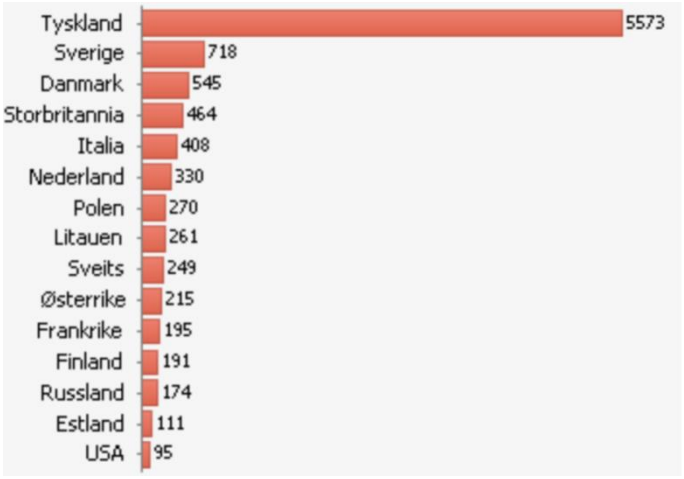
Tyskland står for hvert femte overnattingsdøgn i Senjaregionen, men Litauen har størst økning.

Hele seks av ni land med størst økning i overnattingene i Senjaregionen er østeuropeiske land; Baltikum, Polen, Russland og Ukraina. Mye av dette er sannsynligvis fisketurisme.

7.3.7. De største utenlandsmarkedene – Indre Troms

Utlendinger sto for drøyt 10.000 av 52.000 overnattingsdøgn i Indre Troms pr oktober 2014.

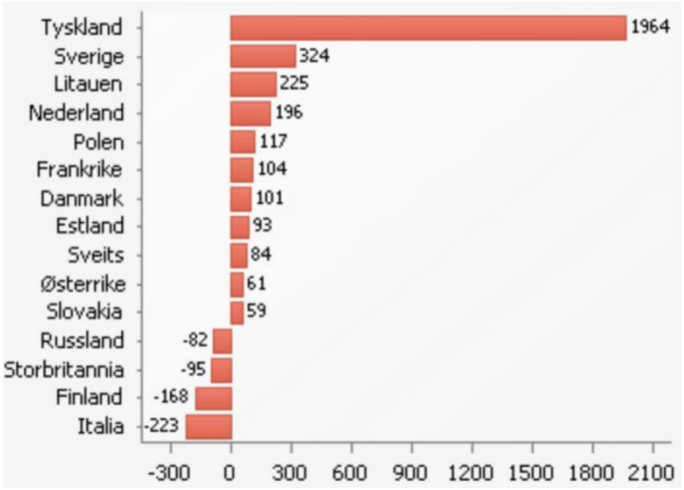
Figur 7.26 *De største utenlandsmarkedene, Indre Troms, 2014*



Kilde: Statistikknett.no

Figuren viser utviklingen fra 2013 i utenlandsmarkedene.

Figur 7.27 *Utviklingen overnattingsdøgn i Indre Troms, 2014*

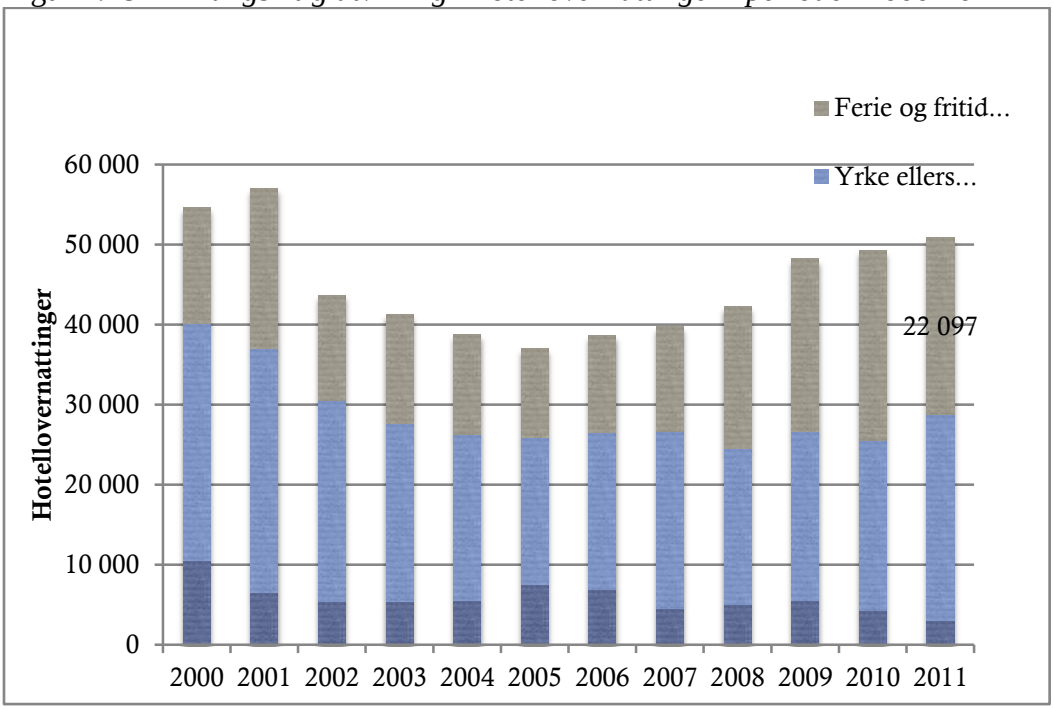


Kilde: Statistikknett.no

Tyskere står for over halvparten av utenlandske overnattinger, og er nasjonaliteten som øker mest.

Følgende graf viser langsiktig utvikling i hotelltrafikken i regionen sett under ett, fordelt etter formål.

Figur 7.28 *Langsiktig utvikling - hotellovernattinger i perioden 2000-2011*



Kommentar: Bardu mangler i denne statistikken, da de fram til 2011 inngikk i større region sammen med de tidligere Indre Sør-Tromskommunene.

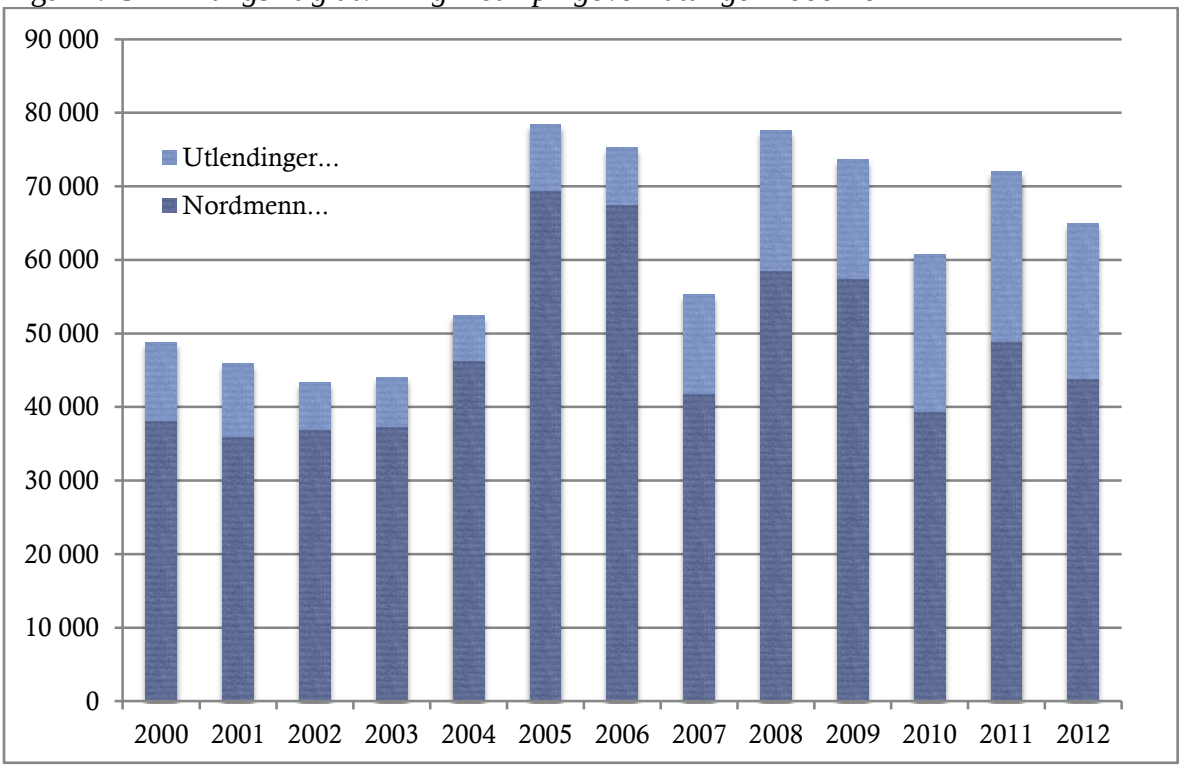
Pr september 2014 var det totalt 51.000 hotellovernattinger i Senja-regionen og Indre-Tromsregionen, ca. det samme som i hele 2011.

Veksten i ferie/ fritidsmarkedet fra 2006 og utover er i hovedsak skapt av utenlandsk ferietrafikk. Yrkestrafikken er relativt stabil.

Kurs/konferanse er kraftig redusert og utgjør nå kun fem prosent av totale overnattinger. Det totale norske kurs/konferansemarkedet har vært stabilt i perioden. Gardermoen har tatt markedsandeler på bekostning av landets øvrige regioner. Tromsø har tatt markedsandeler fra øvrige regioner i Troms.

Følgende graf viser langsiktig utvikling i campingovernattinger i regionen sett under ett, fordelt på nordmenn og utlendinger.

Figur 7.29 *Langsiktig utvikling – campingovernattinger 2000-2012*



Kilde: Statistikknet.no

Innenlandske overnattinger svinger ganske kraftig i perioden og har hatt en fallende tendens. Utenlandstrafikken har økt jevnt siden 2006/7. Trenden fortsetter, med rekordstore 24.000 utenlandske campingovernattinger pr. september 2014.

7.3.8. Hytteturisme

I perioden 2000-2014 har antallet private hytter i de åtte Midt-Tromskommunene økt fra 2.925 til 4.005, en økning på 30 prosent. Til fratrekk kommer hytter i egen kommune. I tillegg kommer de mange fritidsboliger, som for eksempel i Dyrøy utgjør like mange som hyttene.

45 prosent av utenbygds hyttebrukere har slekt bosatt i kommunen. 20 prosent har selv bodd i kommunen. 15 prosent kunne tenke seg å flytte til «hyttekommunen». Hver hytte er i snitt i bruk 45-60 døgn/år av 2,5 personer.[17]

Hver hytte genererer ringvirkninger i lokalsamfunnet i størrelsesorden 20-50.000 kr/år i form av lokal omsetning av varer og tjenester (inkludert strøm og kommunale avgifter)[18].

[17] Kilde: Senter for Bygdeforskning: R-10/08- By, bygd og fritidsboliger 2008.
[18] Kilde: Hytteundersøkelser Rennebu og Oppdal kommune.

Agderforsknings hyttestatistikk fra 2009 kobler hytter/fritidsboliger med hytteeiers bostedskommune. Vi har lagd en oversikt over kommunene der fritidsboligene er med, men i totalt antall er hytter i egen kommune trukket ut.

Tabell 7.9 *Utenbygds hytteeiere i Midt-Troms*

	Totalt	Tromsøeide	Harstadeide
Tranøy	715	141	62
Dyrøy	537	98	63
Målselv	604	320	6
Lenvik	832	302	14
Bardu	417	38	15
Torsken	364	45	45
Berg	307	32	3
Sørreisa	229	50	7
Sum	4.005	1.026	215

Kilde: Agderforskning.no/hyttestatistikk

En god del av hyttene er eid av folk i andre kommuner i regionen. Største «hyttemarked» utenom er Tromsø. Bare «Tromsøfolket» legger anslagsvis igjen 20-50 millioner kroner i regionen. Selv om denne gruppen ikke genererer overnattingsdøgn, så er de viktige kunder for mange serverings- og opplevelsesbedrifter, arrangementer og lokale servicetilbud, spesielt i distriktene.

At Midt-Troms er en sterk hytteregion gjør at regionen også kan tilby nye reiselivsprodukter som «workation». Her har reiselivsnæringen nye muligheter for vekst i fremtiden, med salg av produkter både til hytteeierne og til tilreisende. Vekst kan knyttes til nye kombinasjoner der folk velger å oppholde seg flere dager i regionen om det er god tilrettelegging for arbeid og opplevelser. Forskning viser at flere tilbringer mer tid i sitt andre hjem og at de derfor ser etter muligheter for å kombinere jobb og fritid. Også i intervju med ledere i reiselivsbedrifter og også ledere av utdanning vises det til mulig innovasjon som ligger i workation. I regionen er det mange gode kontorfasiliteter i så å si alle kommunene: her finnes fleksible arbeidsplasser i både kontorhotell, næringshager og kunnskapspark som både deltidsinnbyggere på hytter, turister og andre gjester kan benytte i perioder.

Mange land, for eksempel Spania, har sett et forretningspotensial i en ny voksende gruppe; ved å tilrettelegge slik at tilreisende kan kombinere jobb og fritid, kan nye bedrifter skapes. Ei avgjørende forutsetning vil være bredbånd og fasiliteter for arbeidsstasjoner, i for eksempel coworking-spaces eller flexible office/kontorhotell. Det finnes i dag ulike «pakker» som work and surf, teambuilding og andre kombinasjoner av arbeid og fritid. I Norge er det få som har betraktet dette som en forretningsidé. Arbeidsro og ny inspirasjon kan åpenbart hentes i de mange naturopplevelsene som er tilgjengelig i region Midt-Troms. Selv om starten av denne arbeidstrenden i stor grad har vært knyttet opp mot sol og varme, vil denne type bedrifter vokse fram også i nordområdene. Lofotregionen er allerede i gang med dette arbeidet.

7.3.9. Noen «signalprodukter» i Midt-Troms-regionen

Her er noen utvalgte reiselivsprodukter og -attraksjoner som er viktige elementer i reiselivet og som i seg selv bidrar til trafikk. Listen er ikke uttømmende og er ikke prioritert i forhold til betydning, trafikk etc.

Figur 7.30 *Utvalgte reiselivsprodukter i Midt-Troms*

Navn	Beskrivelse	Web-adr
Hamn i Senja	Reiselivsanlegg i Berg kommune på Senja	http://www.hamnisenja.no/nb/
Målselvfossen	Norges nasjonalfoss m/laksesjå i landets beste laksekulp	http://malselvfossen.no
Målselv Fjellandsby	Fjellandsby med hyttelandsby og alpinanlegg.	http://malselvfjellandsby.no
Nasjonal turistveg på Senja	10 mils vegstrekning mellom Gryllefjord og Botnhamn med spektakulære utkikkspunkt. En av 18 nasjonale turistvegstrekninger	http://www.nasjonalturistveger.no/no/senja
Nasjonalparkene	3 av fylkets 4 nasjonalparker – Ånderdalen nasjonalpark (124 $km^{2)}$ på Senja og Rohkunborri nasjonalpark (571 $km^{2)}$ og Øvre Dividal Nasjonalpark (770 $km^{2)}$ i Indre Troms.	http://www.midt-troms.no/vaare-nasjonalparker.425257-72501.html
Polar Park	Verdens nordligste dyrepark og nasjonalt rovdyrsenter	http://polarpark.no
Senjatrollet	Verdens største troll og trollkjerring	http://senjatrollet.no

7.3.10. Noen viktige trafikktall

Tabell 7.10 *Hurtigruten – trafikkutvikling Finnsnes*

	2006	2013	
Totalt alle havner	958.594	687.796	-28%
Finnsnes	13.892	9.824	-29%

Kilde: Statistikknett.no

Antall passasjerer/begge veier. Trafikkutviklingen på Senja følger landstallene.

Med økt satsing på kortreiser, lokal mat og sterkere «pakketering» mot opplevelser utenfor hurtigruten så skapes nye muligheter for reiselivet i Midt-Troms. For eksempel kan det tilbys opplevelser i tidslommen mellom nordgående anløp Finnsnes og avgang fra Tromsø.

Tabell 7.11 *Flytrafikk – Bardufoss og nærmeste flyplasser*

	Landet	Harstad–Narvik–Evenes	Tromsø Langnes	Bardufoss
2013	54046 000	679 000	2066 000	**213 000**
2009	42354 000	516 000	1701 000	**177 000**
Endring Prosent	27%	31%	21%	**16 %**

Kilde: Statistikknett.no

Bardufoss er regionens egen flyplass og er svært viktig for både reiseliv og regionen forøvrig. Bardufoss har rigget seg for å ta i mot charterflyvninger. Om lag 60 prosent av trafikken på Bardufoss gjelder forsvarsreiser.

Tromsø er med sine 2,1 millioner reisende og stor vintertrafikk svært interessant i tillegg, og vil kunne være en viktig «hub» for reiselivet i Midt-Troms.

Tabell 7.12 *Senjafergene*

Strekning	2010	2011	2012	2013	2014
Brensholmen-Botnhamn	49.158 pers	46.299 pers	40.077 pers*	32.276 pers	32.430 pers
Driftstid	138 dg	164 dg	148 dg		
Stornes-Skrolsvik	4.555 pers	4.922 pers	4.624 pers	1.135 pers	-
Driftstid	16 uker	10 uker	7 uker		
Andenes-Gryllefjord	16.284 pers	19.637 pers	17.936 pers	18.756 pers	21.019 pers
Driftstid	12 uker	13 uker	13 uker	14 uker	14 uker
(Sykkelturister)	422	536	634	689	822

Kilde: «Grunnlagsdokument Senjafergene 2014, Senja Næringshage, supplert med tall for 2014 fra Troms fylkestrafikk».

Forutsigbare sommerfergeforbindelser med god kapasitet og helårsforbindelse over Malangen vil utløse ytterligere vekst. Senja vil bli betydelig mer tilgjengelig som reisemål og reiselivsnæringen vil tørre å innarbeide transport via fergene i sin markedsføring. Kystvei/kystriksveiforbindelser vil ytterligere akselerere utviklingen.

Dette vil gi effekter som:
- Helårsdrift ved flere reiselivsanlegg
- Vinterturisme med Tromsø som «hub».
- Økt sommertrafikk.
- Økt satsingslyst og oppbygging av tilbud.

Som igjen gir grunnlag for utvikling av nye reiselivstilbud, sterkere gjennomslag for Senja som reisemål- med økt trafikk som resultat.

Senja er «hovedarena» for sykkelturismesatsing i Troms i regi av fylkeskommunen og Statens vegvesen. Senjafergene er en forutsetning for dette.

Dersom man viderefører siste års veksttakt, vil samlet omsetning generert av reiselivsnæringen utgjøre 200 millioner kroner i 2020. Ved et styrket tilbud er det ikke urealistisk å doble samlet omsetning fram til 2020, det vil si 300 millioner kroner.

Dersom fergetilbudet svekkes er det grunn til å tro at det blir stagnasjon og nedgang.

Kilde: «Grunnlagsdokument Senjafergene 2014, Senja Næringshage, supplert med tall for 2014 fra Troms fylkestrafikk».

Fra 2015 settes i gang et 4-årsprosjekt med mer stabil sommerdrift over de to turistvegfergene, Botnhamn-Brensholmen og Andenes-Gryllefjord. Førstnevnte planlegges som helårsforbindelse fra høsten 2016, og det settes inn en ferge med dobbel kapasitet sammenlignet med årets. Skrolsvik-forbindelsen er for 2015 dessverre ikke med i satsingen.

7.3.11. Noen sentrale utfordringer for reiselivet i Midt-Troms

Midt-Tromsregionen trenger større tilgjengelighet til markedene

Alt som bidrar til å gi regionen økt tilgjengelighet vil skape bedre forutsetninger for vekst i reiselivet. Dette gjelder både reise inn til regionen og internt i regionen. Gode veier og gode kollektivtilbud er de viktigste faktorene. I tillegg gjøres regionen tilgjengelig gjennom god område- og reiseinformasjon. Dette er på mange måter en av våre største utfordringer og kan deles inn i flere punkt:

A) **Innreise til landsdelen fra utlandet** er 90-98 prosent flybasert (høyest i landet). Tromsø lufthavn Langnes har direkteflyvninger til Luleå, Stockholm, London og Manchester. All øvrig trafikk går via Gardermoen. Tilgjengelighetens betydning vises blant annet i det norske kurs/konferansemarkedet der Gardermoen-området har vokst jevnt på bekostning av landet for øvrig og Rovaniemi/Levi sin suksess med charterturisme.

B) **Vanskelige reisemuligheter internt i regionen.** Vi har relativt store avstander med utfordrende topografi, spesielt på Senja. Dette sammen med et kollektivtilbud som er tilpasset skoleskyss og pendling, kan være utfordrende for turister som reiser i regionen. Det er også en utfordring med samordning av ulike kollektivtilbud, mellom fly, buss og båt – og mellom fylkene. Usikkerheten og manglende forutsigbarhet knyttet til Senjafergene har også vært en stor utfordring, samtidig som fergene har stor

betydning for reiselivet i Senjaregionen. Dyrt og dårlig leiebiltilbud er en flaskehals samtidig som stadig flere reiser individuelt.

C) **Mangelfull informasjon om området.** Mangelfull skilting og utdaterte infoskilt står igjen flere steder i regionen. Midt-Tromsregionen er med unntak av noen enkeltbedrifter lite synlig på reiselivets webkanaler. Ruteinformasjon er ofte kun på norsk, og publiseres sent.

Den vanskelige sesongvariasjonen

En sentral utfordring i reiselivet i Midt-Troms, både Senja og Indre Troms, er at man opererer i *et konkurranseutsatt og sesongbetont* marked, og skal skape inntektene i en kort sommersesong, i motsetning til de større byene som i stor grad har sesongutjevning med yrkestrafikk, kurs/konferanse og lokalmarked. Overnattingsbedriftene har store anleggskostnader som skal dekkes inn på en kort sesong. Med liten aktivitet i lavsesong er også rekruttering en utfordring, alt fra kokker til servicepersonell og ledere, dette gjelder både ansettelser og i forhold til å få ungdom til å satse på reiseliv når man ser sesongstengte bedrifter rundt seg.

Små aktører – lite muskler

Reiselivsnæringa i hele Midt-Troms er i stor grad bygd opp av små aktører, og av disse er mange små familiebedrifter. Vi har lite innslag av ekstern kapital i form av investorer og kjeder. Mange av bedriftene har høy egeninnsats, lav lønnsomhet og soliditet, og har dermed små ressurser til å videreutvikle seg og til å tåle en trøkk. Regionen trenger flere kapitalsterke aktører, for eksempel en hotellkjede, som har kompetanse, markedsapparat og ressurser til å være en motor for en nødvendig underskog av reiselivsbedrifter.

Gode enkeltprodukter, men for få

Vi har fortrinn i form av unike og samtidig tilgjengelige naturressurser, i kombinasjon med et unikt bosettingsmønster med tilhørende godt utbygd infrastruktur. En viktig del av totalproduktet er også muligheten til å oppleve levende lokalsamfunn, for eksempel Husøya.

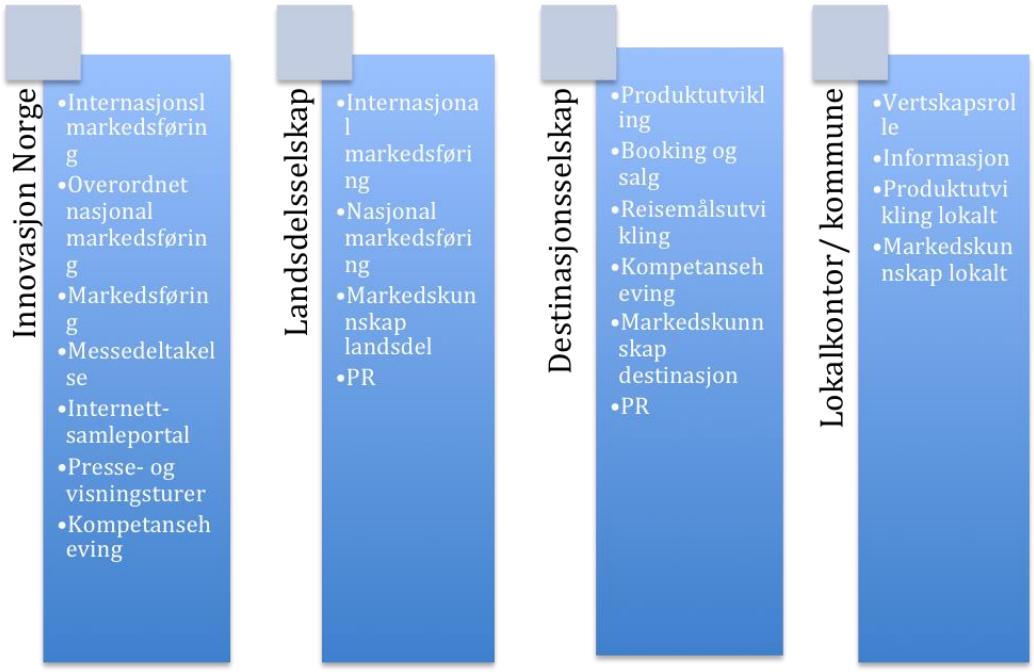
Det kommersielle reiselivsproduktet i regionen består av transportører, overnattingsbedrifter, opplevelsesbedrifter, serveringsbedrifter osv. Jo større og mer variert det samlede tilbudet er, jo bedre blir tilbudet til den reisende, og jo mer attraktiv blir vi totalt sett. Selv om vi har

mange dyktige bedrifter i vår region så er det samlede tilbudet relativt sett spredt sammenlignet med større og mer konsentrerte regioner. Dette er også en utfordring i forhold til å tilby sammensatte produkter. Også her ville inntreden av en større kjede være med og synliggjøre oss som «reiselivsregion».

Det utfordrende destinasjonsarbeidet

Den nasjonale reiselivsstrategien fra 2011 varslet et prosjekt som skulle gjennomføre en strukturendring i den såkalte «reisemålsselskapsstrukturen», med færre og sterkere selskap i kombinasjon med en robust finansieringsmodell som skulle sikre langsiktighet i arbeidet. Denne prosessen har dratt ut i tid, og etter regjeringsskiftet i 2014 har arbeidet blitt ytterligere forsinket.

Figur 7.31 *Oppgavefordeling reisemålsselskaper*



Kilde: «Den nasjonale reiselivsstrategien - Destinasjon Norge».

I Midt-Troms med vel 30.000 innbyggere har vi tre små reisemålsaktører, med for store oppgaver, for små og fragmenterte ressurser, for kortsiktig finansiering - kort sagt en usikker situasjon.

1. **Visit The Arctic:** Er et aksjeselskap og fungerer i dag som et salgs- og bookingselskap, og har i tillegg jobbet med reiselivsutvikling. I Midt-Troms ble det i 2011 besluttet i regionrådet at Visit The Arctic skulle være regionens destinasjonsselskap, i samarbeid med Destinasjon Senja.

2. **Destinasjon Senja:** Ble stifta høsten 2009 som en medlemsorganisasjon. Pr i dag har DS bortimot 30 medlemsbedrifter og arbeider for å fremme Senja som reisemål og ivareta medlemmenes interesser. Fra høsten 2011-høsten 2014 har Destinasjon Senja hatt 50 prosent prosjektstilling. Pr i dag er Destinasjon Senja uten ansatte, og det jobbes med ny plattform.

3. **Visit Bardu:** Er organisert som et BA, med 20 medlemsbedrifter. Visit Bardu BA sin primæroppgave er samordning og utvikling av reiselivsaktiviteter.

Turistinformasjon i regionen

Turistinformasjonen er sesongbasert og pr i dag betjent av Midt-Troms Museum med lokalisering på Finnsnes, Tranøy, Bardufoss, Skaland og i Bardu. Et langsiktig og samordnet destinasjonsarbeid vil kunne være en svært viktig faktor for å utvikle reiselivsnæringen, skape økt trafikk og være en samlende kraft for helhetlig reisemålsutvikling. Pr i dag er dette en stor utfordring for reiselivet i Midt-Troms.

7.3.12. Sentrale vekstmuligheter innenfor reiseliv i Midt-Troms

I en videreføring av Byregionprogrammet vil det måtte gjøre en bredere gjennomgang med flere involverte, som gjennom medvirkning i prosessen må ha et eierskap til valgt strategi. I denne omgang peker vi på noen sentrale muligheter for å utløse vekst i reiselivet i Midt-Troms.

Nordlysturismen

Nordlysturismen har hatt en eventyrlig vekst de siste fem årene med en økning i antall kommersielle gjestedøgn på over 122 prosent, fra rundt 55.000 gjestedøgn i 2009/10 til 122.000 i 2012/2013. I 2012 ble det å oppleve nordlyset i Norge kåret til den aktiviteten flest briter ønsker å oppleve før de dør. Nordlyset danket ut både den kinesiske mur og pyramidene

i Egypt i undersøkelsen gjort av TravelSupermarket. I 2013 ble Nordlyset i Norge også kåret til den reiseopplevelsen flest av Lonely Planets lesere ønsket å oppleve[19].

Nordlysturistene har høyt forbruk sammenlignet med sommerturistene, og har pr i dag større behov for tilrettelegging i form av sammensatte produkter.

Tromsø er Nordlyshovedstaden, og et samarbeid opp i mot Tromsø vil være strategisk viktig for å få nordlysturisme til Midt-Troms. For Senja er også hvalsafari et svært interessant vinterprodukt.

Tilgjengeliggjøring av regionen

Etter fire års arbeid er nå et charterfond for Nord-Norge i ferd med å realiseres. Fondet skal redusere charteroperatørenes risiko ved etablering av ny chartertrafikk til landsdelen og dermed stimulere turoperatører til å sette inn flere direkteruter fra de store markedene og inn til landsdelen. Dette vil gi en klar forbedring av tilgjengeligheten og kunne utløse økt utenlandstrafikk til landsdelen og til vår region. Snowman international airport Bardufoss er klargjort for å ta i mot charterflyvninger med utgangspunkt i opplevelsesregionen Midt-Troms.

Etter mange år etableres fra 2015 et 4-års prosjekt med stabile sommerferger langs Nasjonal turistvegstrekningen på Senja, og helårsforbindelse over Malangen fra høsten 2016. Samtidig arbeides med et forprosjekt for en «Kystriksvei Bodø-Tromsø», over tre nasjonale turistveg-strekninger som er attraksjoner i seg selv. Dette vil kunne utløse ny trafikk.

Utvikle «totalproduktet» – flere natur- og kulturbaserte opplevelser

Interessen for naturbaserte aktiviteter har vært økende over tid. Vi har tilgjengelige naturkvaliteter i verdensklasse. Ser vi Midt-Troms under ett har vi et unikt spekter av natur, fra den ville yttersida av Senja til det storslagne Indre Troms.

De tre nasjonalparkene våre er reisemål for en stadig økende vandreglade turister. Sykkelferierende er en stadig økende gruppe. Over 800 syklister reiste med Andenes-Gryllefjord-ferga. Interessen for toppturer er økende. Det samme gjelder fisketurismen.

[19] Kilde: Innovasjonnorge.no

Dagens turister ønsker å oppleve selv og være aktive deltakere, ikke passive tilskuere. De ønsker å oppleve autentiske lokalsamfunn og lære om kultur og samfunnsliv. Midt-Troms Museum er viktig aktør som bidrar med lokal historie og kultur i hele regionen. Turistene vil gjerne prøve lokale matspesialiteter. I dette perspektivet vil for eksempel muligheten til å besøke en sjømatbedrift eller være med en fiskebåt kunne være attraktive tilbud. Fleksibilisering av arbeidslivet medfører økte muligheter for såkalt «workation», der muligheten for å kunne utføre arbeid kan forlenge et ferieopphold.

Langsiktig reisemålsutvikling og destinasjonsarbeid

Destinasjonsarbeidet i regionen bør samordnes og styrkes for å utløse det uttalte vekstpotensialet i reiselivet.

Vertskap (visningsturer, presseturer), informasjon (web-basert og tradisjonell turistinformasjon), produktutvikling (aktørnettverk, samarbeidsprosjekter, kompetanseheving), markedskunnskap og reisemålsutvikling er områder vi bør ha et aktivt grep om i regionen.

Landsdelsselskapet må få fortsette arbeidet med å skape økt reiselyst til landsdelen. Når og hvis den planlagte samordning av reisemålsselskapsstrukturen blir gjennomført, må regionen posisjonere seg i forhold til det. Dersom det blir flere destinasjonsselskap i Troms, bør ett av disse være lokalisert i vår region. Dersom det blir ett «fylkesdestinasjonsselskap», må vi være aktivt knyttet opp mot dette.

Reisemålsutvikling og lokalsamfunnsutvikling må sees i større sammenheng i kommunal og regional planlegging, jf. avsnittet «Reisemålsutvikling og lokalsamfunnsutvikling». Vi trenger en aktør som kan være en positiv pådriver og tilrettelegger overfor kommunene i dette arbeidet, og samtidig sikre et regionalt perspektiv.

7.4. Forsvaret som vekstområde i Midt-Troms

Forsvarssektoren er en betydelig samfunnsaktør i Midt-Troms, med virksomhet som berører mange mennesker over hele landet, og bidrar til økonomisk verdiskaping for mange lokalsamfunn i Troms, direkte og indirekte. Hovedtyngden i dokumentasjonen i denne samfunnsanalysen er hentet fra den siste Verdiskapingsrapporten (2013)[20] der Forsvarsdepartementet gir ut fylkesvise analyser av økonomiske effekter av virksomheter i forsvarsektoren. Forsvaret har transporter både på veg, sjø og luft i Midt-Troms, og det knytter seg særlige utfordringer til Forsvarets øvingsaktivitet og bruk av det sivile transportsystemet. Det har vært store strukturendringer i Forsvaret de senere år, men i Midt-Troms ser det ut som Forsvarets aktivitet opprettholdes. Forsvarets aktivitet betyr behov for økt servicenivå innenfor eksempelvis kollektivtilbud, luftfart, utdanning, helsetjenester og trafikant og kjøretøytjenesten hos Statens vegvesen. Forsvarets utvikling vil således også ha betydning for disse feltene, som også samfunnet for øvrig har nytte av.

Verdiskapingen skjer gjennom direkte effekter av omsetning som følge av Forsvarets vare- og tjenestekonsum, ansatte, Forsvarets eiendom, bygg og anlegg (EBA), samt indirekte effekt av gjenkjøp for sivile bedrifter. Forsvarssektoren for øvrig er inkludert gjennom verdiskaping som følge av drift og investeringer i EBA (Forsvarsbygg) og gjennom verdiskaping som følge av virksomheten ved Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM).

I en nasjonal kontekst har *Avdeling for økonomi og styring i Forsvarsdepartementet* estimert direkte verdiskaping i 2013 til om lag 28,6 milliarder kroner totalt, en nedgang på i overkant av 300 millioner kroner fra 2012, som hovedsakelig skyldes effekten av en nedgang i personellutgifter. For 2013 utgjør verdien av lønnskostnadene knyttet til forsvarssektorens ansatte og verdien knyttet til Forsvarets kjøp av varer og tjenester de største kildene til økonomisk verdiskaping.

Forutsetninger

Rapporten (Verdiskaping 2013) legger følgende forutsetninger til grunn:

- Forsvarssektoren inkluderer etatene Forsvaret, Forsvarsbygg (FB), Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Forsvarsdepartementet er ikke inkludert i denne analysen.

[20] Seksjon for fireårsplanlegging og økonomisk analyse, 01.07.14

- For å foreta en fylkesvis analyse av verdiskapingen, er Forsvarets direkte kjøp av varer og tjenester fra norske leverandører basert på leverandørens adresse i Brønnøysundregisteret. Eventuelle avvik fra registrert adresse hos leverandørene er ikke hensyntatt i fremstillingen dersom det ikke utdypes. Avvik kan oppstå dersom en leverandør har en sentral fakturaadresse, men der arbeidet utføres av eksempelvis et regionalt avdelingskontor, eller dersom en leverandør benytter seg av lokale underleverandører, eller liknende. Tallmaterialet for Forsvarets kjøp av varer og tjenester er uavhengig av Forsvarets budsjettposter (drift/investering).
- Verdiskaping som følge av virksomheten ved FFI og NSM er inkludert i analysen. FFI er inkludert via Forsvarets kjøp av varer og tjenester fra FFI[21], og NSM er inkludert med verdiskapende effekter av personell, som i sin helhet er forutsatt fordelt til Akershus fylke basert på tjenestested.
- Tallmaterialet for årsverk og lønnskostnader for Forsvaret er basert på tjenestested i henhold til Forsvarsstabens personelloversikter og total lønnsutbetaling fra Forsvaret hentet fra Forsvaret regnskapssystem (SAP). Personellkostnaden er beregnet ut fra gjennomsnittskostnad per årsverk for hver driftsenhet i Forsvaret (kapittelnivå). Kostnaden er fordelt på tjenestested, det vil si det er ikke tatt hensyn til eksempelvis pendling som kan medføre at fylkesvis fordeling i realiteten avviker noe. Privat konsum for ansatte i Forsvaret er forutsatt å tilfalle det fylket som er oppgitt som tjenestested for de ansatte. Det kan forekomme avvik forbundet med privat forbruksmønster som avviker fra disse forutsetningene.

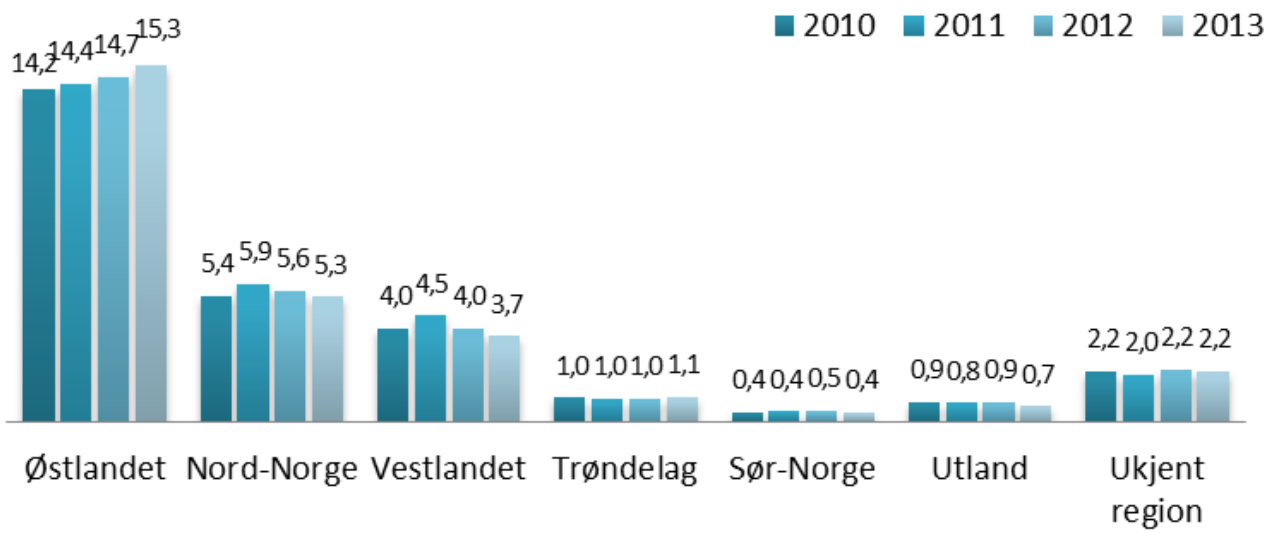
7.4.1. Beregning av verdiskaping, direkte effekter

Estimert verdiskaping av direkte effekter av Forsvaret og sektoren for øvrig er beregnet til om lag 28,6 milliarder kroner for 2013.

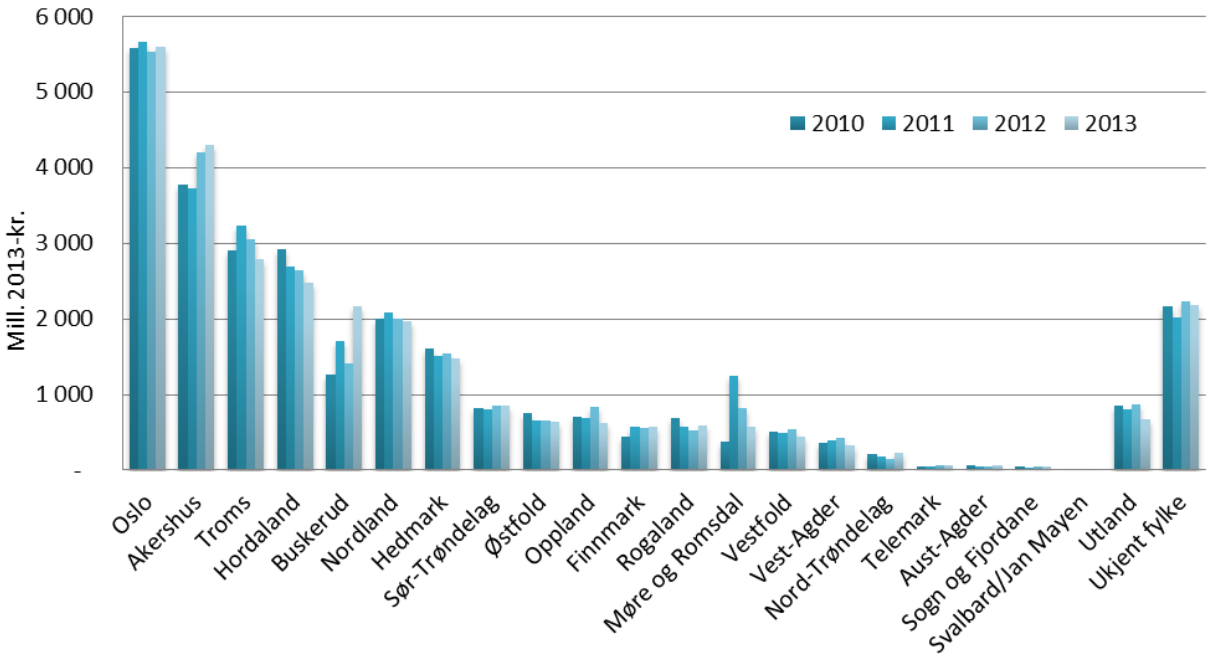
Figur under gir en fremstilling av regionvis fordeling av den totale verdiskapingen av direkte effekter for perioden 2010–2013, og gir et noe mer detaljert bilde på endringer i fordeling av effekter mellom regionene. Det er i all hovedsak i Østlandsregionen man finner økning gjennom hele perioden, sammen med en marginal økning for Trøndelag. Nord-Norge er, som tidligere år, rangert som nummer to etter andel av total verdiskaping i 2013, tross noe nedgang på om lag 275 millioner kroner fra 2012 til 2013.

[21] Forsvarets kjøp av varer og tjenester fra FFI er forutsatt å dekke verdiskapingen av personell ettersom FFI er brukerfinansiert. Personelltall fra FFI er ikke inkludert, for å unngå dobbelttelling av effekten. Det forutsettes at FFI kjøper alle sine varer og tjenester nasjonalt.

Figur 7.32 *Total estimert verdiskaping av direkte effekter fordelt på region for perioden 2010–2013 i milliarder 2013-kroner*



Figur 7.33 *Total estimert verdiskaping av direkte effekter fordelt på fylke i perioden 2010–2013, i millioner 2013-kr*



7.4.2. EBA-investeringer

Samlet verdiskaping for hele landet av investeringer i EBA utgjorde om lag 1,76 mrd. kroner i 2013. De siste årene har Nord-Norge og Østlandet tatt over som regionene med størst andel EBA-investeringer. Nedgangen i Troms fra 2011-nivået antas ikke å gi uttrykk for noen varig trend, men er naturlig variasjon i investeringsnivået, eksempelvis som følge av flere ferdigstilte prosjekter. Av kommende investeringsprosjekter i Troms i inneværende planperiode (2013–2016), som vil gi utslag på investeringsnivået i nær fremtid, kan blant annet nevnes etablering av ny hovedbase for helikopter på Bardufoss og ytterligere satsinger for Bardufoss leir. Fortsatt er Troms det nest største fylket hva gjelder EBA-investeringer med en estimert verdi på 330 millioner kroner på mannskapsboliger og forlegninger m.m. i 2013.

Troms og Nordland har fortsatt den største fylkesvise andelen av EBA-utgifter, noe som kan forklares med at dette er fylker med høy forsvarsaktivitet.

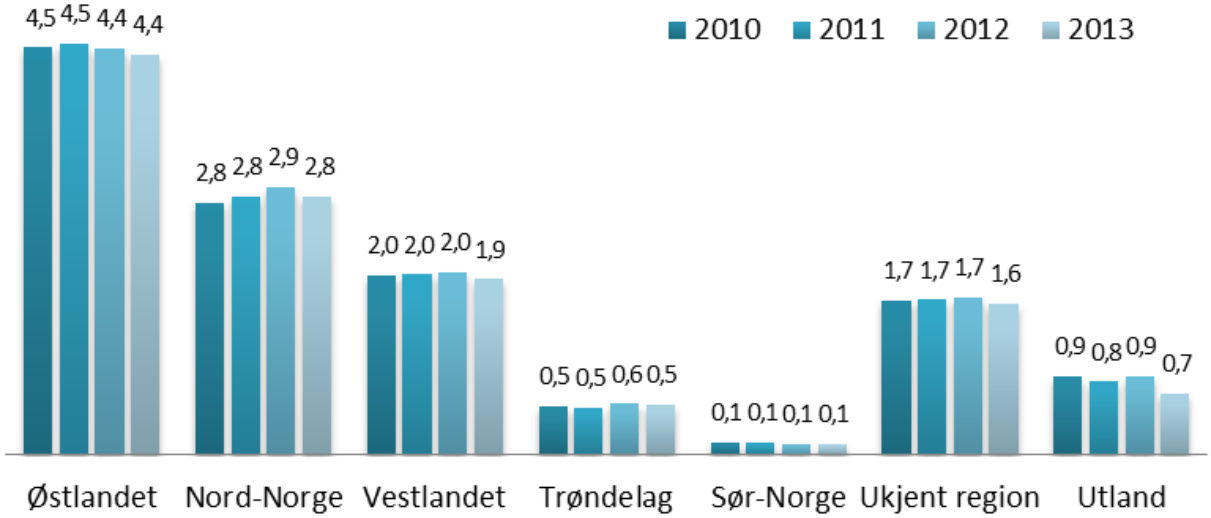
I Troms er Kramer Maritime AS (Tromsø) og ASKO Nord AS tradisjonelt sentrale leverandører innenfor blant annet maritim forsyning og logistikk, og mye av Forsvarets driftsmidler går til vare- og tjenesteleveranser fra disse leverandørene. I tillegg kommer Forsvarets kjøp av feltrasjoner m.m. fra Drytech AS på vel 60 millioner kroner i 2013.

7.4.3. Personell i forsvaret

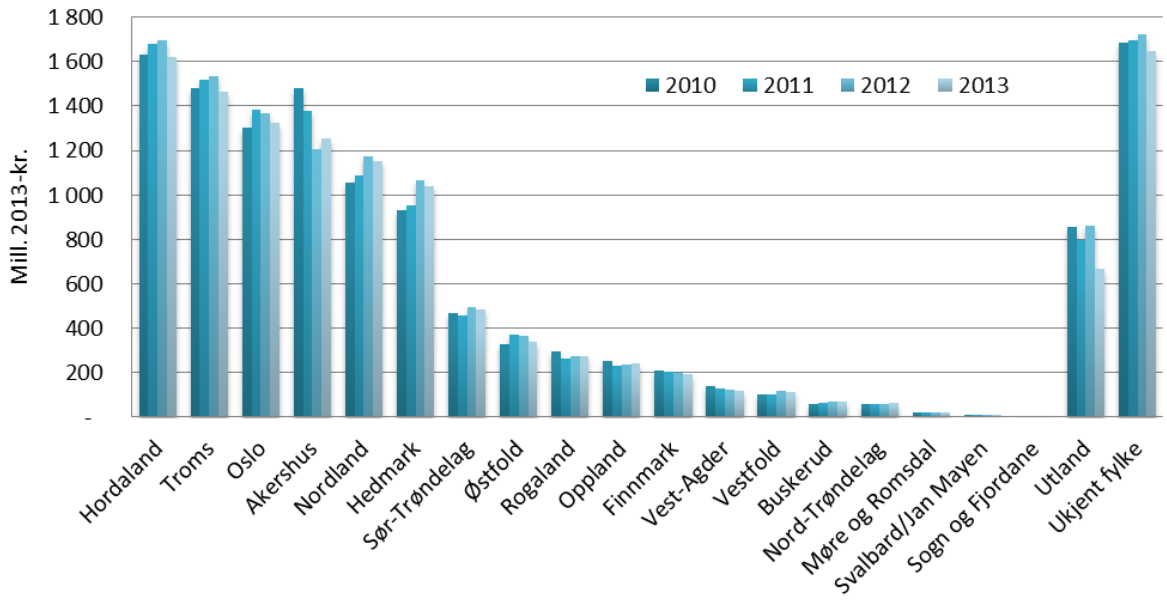
Antall personell med pendlerstatus har økt betraktelig de siste årene, fra 926 personer i 2010 til 1.504 personer i 2013, noe som utgjør 62 prosent vekst. FLO har beregnet Forsvarets flykostnad forbundet med pendling til å være i overkant av 32 millioner kroner i 2013. FST har gitt Forsvarets lønnsadministrasjon (FLA) i oppdrag å lage en pendlerrapport som skal samkjøres med de årlige tellingene av årsverk. Det er et ønske at neste års utgivelse av Fylkesvis verdiskaping kan inkludere og benytte resultatene fra denne rapporten.

Nedgangen i personellutgifter er mest markant i fylkene der de store styrkeprodusentene har sine hovedbaser og geografiske tyngdepunkt. Hordaland og Troms er fortsatt de største fylkene mht. verdiskaping personell, med en verdiskaping på i overkant av henholdsvis 1,6 milliarder kroner og 1,5 milliarder kroner. Verdiskapningen kan forklares med henholdsvis marinens hovedbase på Haakonsvern i Bergen og Hærens tyngdepunkt i Indre Troms. I 2013 hadde Hordaland en nedgang på i underkant av 80 millioner kroner, mens Troms hadde en nedgang på om lag 70 millioner kroner.

Figur 7.34 *Personellutgifter for Forsvarets og NSMs ansatte fordelt på region for perioden 2010–2013, i milliarder 2013-kroner*



Figur 7.35 *Personellutgifter for Forsvarets og NSMs ansatte fordelt på fylke for perioden 2010–2013, i milliarder 2013-kroner.*



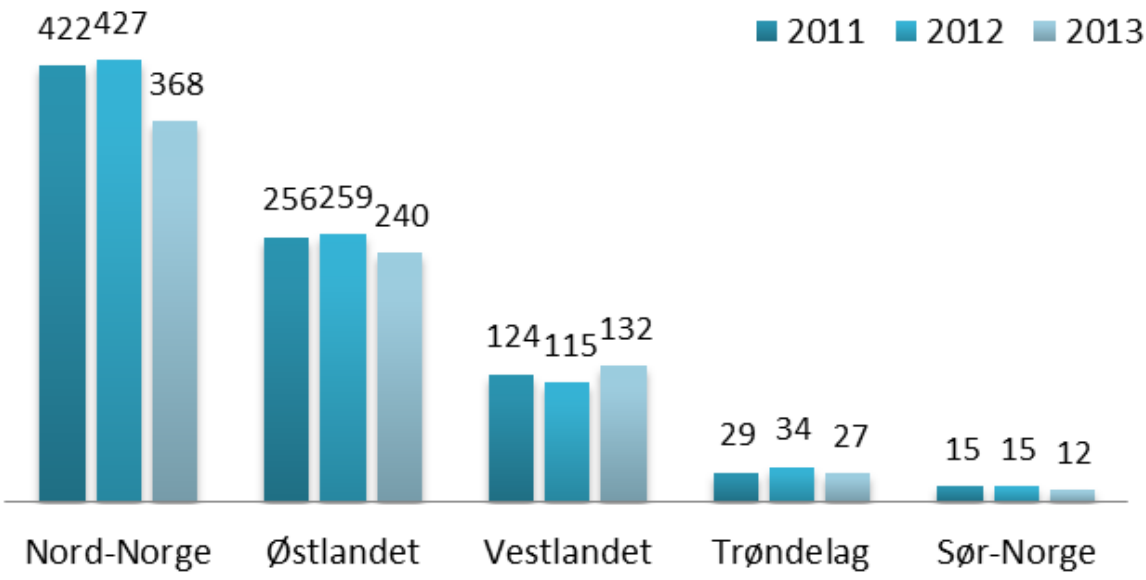
Etiketten «Ukjent fylke» er den statlige skatteandelen, hvor nyttegjøringen er ukjent.

7.4.4. Vernepliktige

Figuren under viser at Nord-Norge har den største andelen av verdiskaping av vernepliktige, med en beregnet verdi på over 350 millioner kroner for Troms, Nordland og Finnmark samlet i 2013. Det har vært en nedgang i alle regioner, med unntak av Vestlandet som har hatt en liten økning.

Verdiskaping av vernepliktige som har fullført førstegangstjeneste i 2013, er beregnet til om lag 779 millioner kroner for landet samlet. Tilsvarende tall for 2012 var på om lag 850 millioner kroner. 2013-tallene viser en nedgang fra de to foregående årene. Dette skyldes hovedsakelig at mannskaper ikke ble kalt inn til 2. bataljon i januar, og dette var en tilpasning for å kunne omvæpne bataljonen i tråd med beslutningen i gjeldende langtidsplan15. Figuren under gir en overordnet fremstilling av verdien av vernepliktige fra og med 2011.

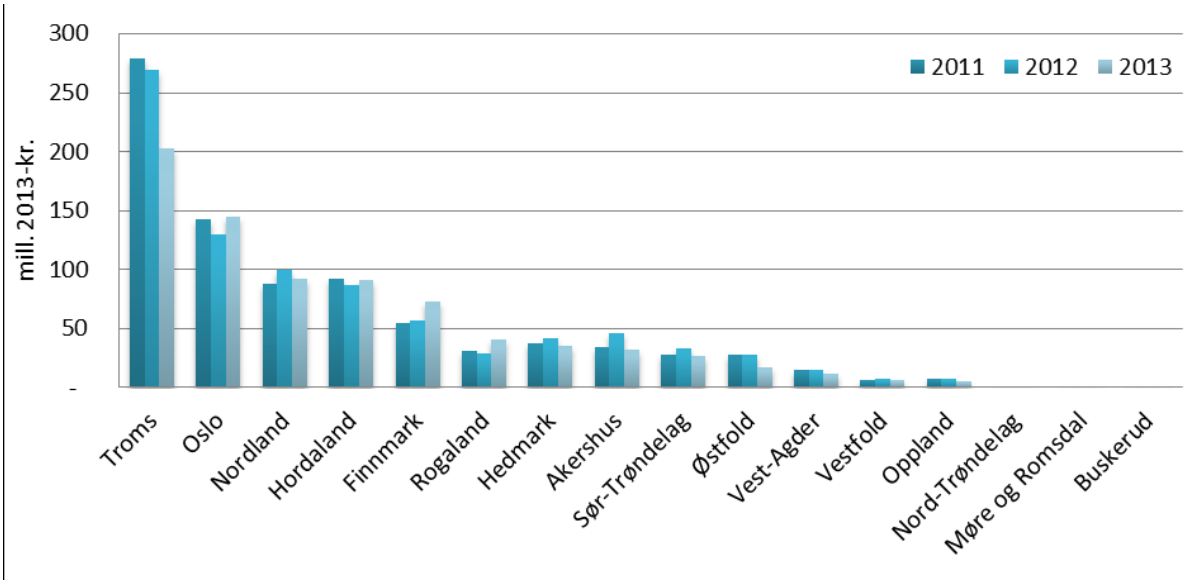
Figur 7.36 *Estimert verdiskaping av vernepliktige, fordelt på region, i millioner 2013-kroner*



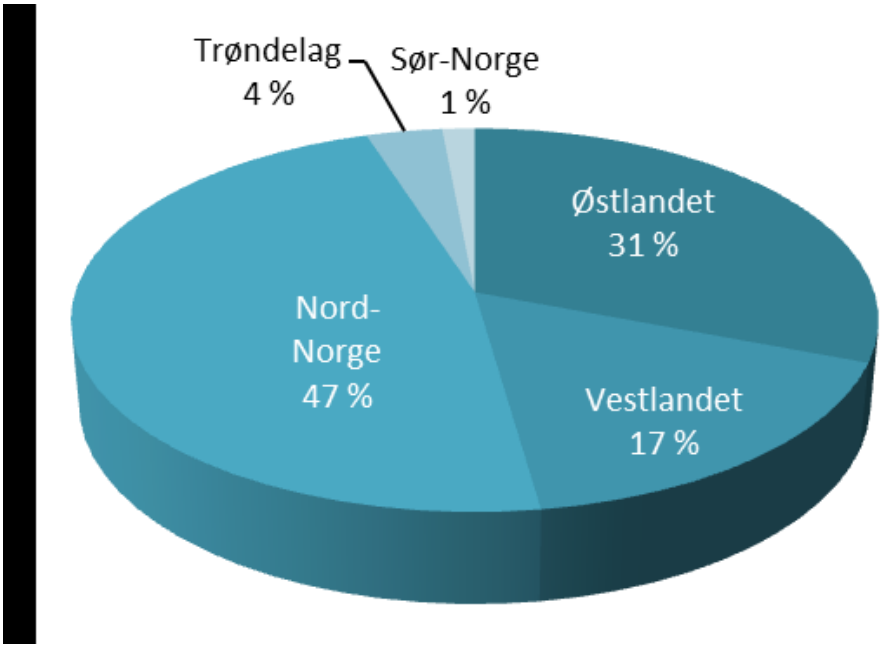
Troms fylke har den klart største andelen av verdiskapning av vernepliktige både i 2012 og i 2013, som illustrert i figuren under. Dette skyldes at en stor andel vernepliktige avtjener førstegangstjeneste ved Hærens avdelinger i Indre Troms. I 2013 var over 2 200 personer registrert med fullført førstegangstjeneste ved tjenestedene i Bardu/Sørreisa/Målselv-området.

Dette illustreres også i figur 21, der Nord-Norge har 47 prosent av den totale estimerte verdiskapingen for 2013.

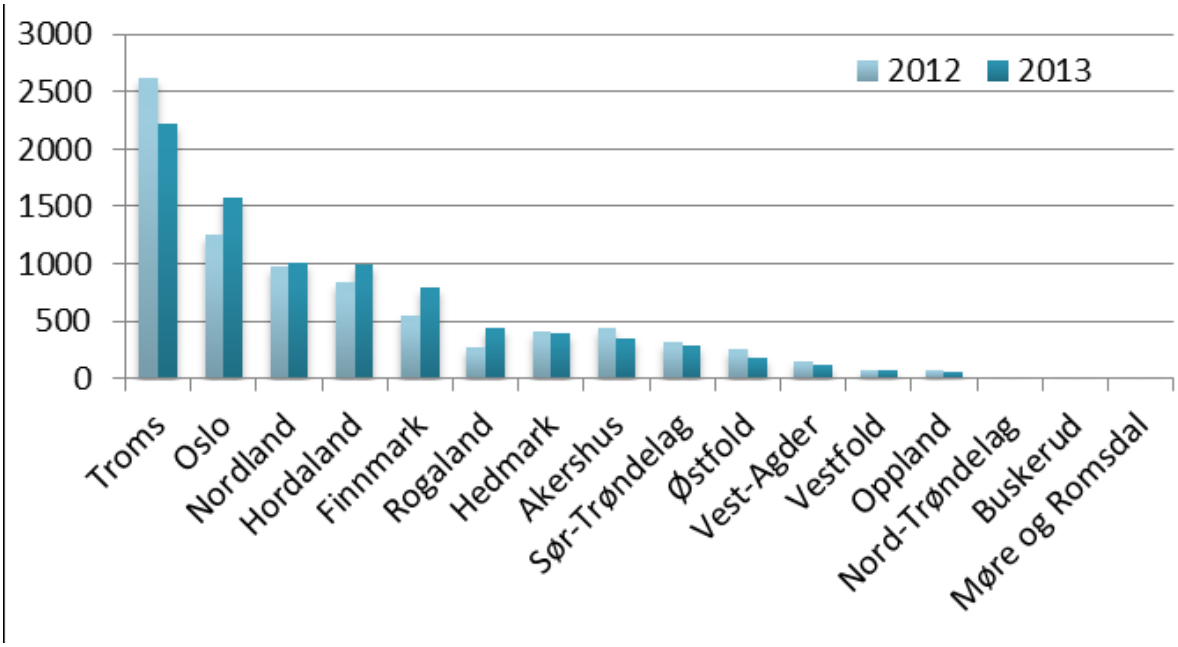
Figur 7.37 *Estimert verdiskaping av vernepliktige fordelt på fylke, i millioner 2013-kroner*



Figur 7.38 *Prosentvis fordeling av estimert verdiskaping av vernepliktige for regioner i 2013*



Figur 7.39 *Fordeling av antall fullførte personer i førstegangstjeneste og befalsskole i 2012 og 2013*



7.4.5. Oppsummering

Troms er det tredje størst fylket av den samlede verdiskapingen, 40 prosent relateres til kjøp av varer og tjenester, 15 prosent kommer fra EBA (investering og drift) og 45 prosent er relatert til personell.

Den samlede direkte verdiskapingen fordeler seg på de seks største fylkene etter følgende rangering:

1. Oslo (om lag 5,6 milliarder kroner)
2. Akershus (om lag 4,3 milliarder kroner)
3. Troms (om lag 2,8 milliarder kroner)
4. Hordaland (om lag 2,5 milliarder kroner)
5. Buskerud (om lag 2,2 milliarder kroner)
6. Nordland (om lag 2,0 milliarder kroner)

Hovedtrekkene når det gjelder den geografiske fordelingen av verdiskapingen av Forsvaret og sektoren for øvrig, er at dette i stort sammenfaller med forsvarssektorens geografiske lokalisering. Spesielt gjelder dette for verdiskaping knyttet til personell, som følgelig er nært koblet mot Forsvarets avdelingsstruktur, og gir særlig uttelling i 2013 for region Østlandet, Nord-Norge (Indre Troms) og Vestlandet (Haakonsvern, Bergen).

8 Intervju og fokusgruppesamtaler

I forbindelse med kunnskapsinnsamlingen har vi innhentet kvalitative data fra mange respondenter i regionen. De er nærmere femti ungdommer, åtte ordførere, åtte rådmenn, nærmere tretti ledere i næringsliv og utdanning, medlemmer av styringsgruppen og arbeidsgruppen og regionalt næringsforum. Alle er spurt om hva som fremmer (kap. 8.2.) og hemmer (kap. 8.3.) vekst i regionen. I tillegg er de bedt om å peke på én eller flere bransjer/næringer de tror har vekstpotensial i fremtiden.

I disse intervjuene har det også kommet frem andre tema eller perspektiv som er viktige for respondentene. Blant disse er manglende regional identitet og tillit. For å oppnå ei sterkere samhandling i fremtiden må det utvikles felles mål og forståelse mellom myndighetsområdet, akademia og næringsaktørene i Midt-Troms. Dette omtales i eget underpunkt (kap. 8.4.).

Selv om relativt mange er intervjuet eller har deltatt i fokusgruppesamtaler, utgjør det for alle gruppene av informanter et relativt lite utvalg, og kan ikke betraktes som representativt ut fra de standardene som gjelder for denne typen undersøkelser. Det betyr at konklusjoner må trekkes med varsomhet. Noen funn er presentert fortløpende i andre kapitler, ungdomsperspektivet drøftes i kapittel 9 og øvrige kvalitative funn beskrives her i dette kapittelet. I analysen kommenteres enkelte utsagn.

8.1. Fokusområder fra respondentene

Kompetanse

Kompetanse er et nøkkelord hos svært mange. Det er behov for å rekruttere folk med bestemte typer kompetanse. Spesielt nevnes ulike former for ingeniørfaglig og teknisk kompetanse, kompetanse innen oppdrett og lederkompetanse. Det gis også tilbakemeldinger om at behovet for fagarbeidere er større enn tilgangen på arbeidskraft fra regionen, der man i dag henter en stor andel av arbeidstakere fra Øst-Europa, mens man skulle ønske seg en større lokal arbeidstokk.

> *«Kompetansesammensetningen i Midt-Troms er ikke optimal for fremtidig vekst»* (Næringslivsleder)

Flere av respondentene gir tilbakemeldinger om at dagens kompetansesammensetning i regionen ikke er optimal i forhold til næringslivets behov. Det er behov *både* for ansatte med

fagutdanninger og høgskole/universitetsutdanninger. For enkelte næringer er det en riktig strategi å rekruttere sesongarbeidere og satse på arbeidsinnvandring for å dekke sine behov. For andre næringer er det viktig at regionen legger til rette for stedsuavhengig arbeid og muligheten til å «ta jobben med seg på flyttelasset». Det er en strategi som kan bringe tilflyttere med ulik høg kompetanse til Midt-Troms, som etter hvert kan bidra med sin kompetanse inn i eksisterende næringer og miljø. Regionen bør jobbe målrettet med vertskapsforståelse og integrering av både sesongarbeidere og arbeidsinnvandrere som ønsker å bli bofaste.

Endringer i økonomien på sokkelen, påpeker noen næringslivsledere, gir muligheter for at flere med høg kompetanse søker seg til bedrifter i regionen, og at tilgangen på denne typen kompetanse er økende. Det vil skapes flere arbeidsplasser i sjømatnæringen der ulike typer kompetanse vil etterspørres.

> *«Utfordringen er at det skjer så mye i næringen at vi kjenner ikke ordentlig morgendagens arbeidsplass i havbruksnæringen. Men vi vet at den vil være kompetansedreven»* (Næringslivsleder)

Regional samhandling og samarbeid

Det ble fra flere respondenter uttrykt positive holdninger til Midt-Troms regionråd. Flere påpekte at det er et viktig organ og at det jobbes godt for å få til felles løsninger. Flere har påpekt at både politikere og rådmenn bruker samarbeid og dialog for å løse utfordringer i kommunene.

> *«Ny kunnskap fremskaffet i Byregionprogrammet har allerede bidratt til at vi jobber på en annen måte»* (Mellomleder)

I flere kommuner blir det uttrykt bekymring for at man ikke har tilgang på kompetanse for å fylle kommunens roller eller få til en god utvikling innen næring og vekst. Derfor er samarbeid viktig for å fremme fremtidig vekst.

> *«Fremtiden krever nye løsninger, disse må vi utvikle sammen»* (Rådmann)

Mange tar opp mulige felles løsninger for plankompetanse og -kapasitet. Dette er ei utfordring der noen ønsker en annen type samarbeid enn dagens. Flere trekker også frem ønsket og muligheten for i større grad å tenke felles planer på regionalt nivå, for eksempel innenfor næring og kultur. Mangel på plankompetanse er en faktor som noen mener hemmer utviklingen i deres kommune.

De fleste intervjuede uttrykte et ønske om mer samarbeid på tvers av regionen, og også på tvers av myndigheter, næringsliv og akademia.

> *«Det varierte næringslivet i regionen kan gi oss store muligheter, hvis vi evner og samarbeide om oppdragene»* (Næringslivsleder)

Dette ville bli avgjørende for å møte fremtidens utfordringer. Det er ikke en ens oppfatning av Finnsnes sin rolle som regionsenter, men behovet for i større grad å samles om felles budskap og strategier både overfor fylket/stat og også det som kan rettes mot universitet og høgskole, er sagt av flere.

> *«Det er en lite samlet region som hemmes av å være fragmentert og hvor kommunene og enkeltbygder baserer seg for mye på å konkurrere ut naboen»* (Utdanningsleder).

Det er nevnt flere gode eksempler på samarbeid og nye måter å samhandle på. Blant annet pekes det på entreprenørnæringene, i utvikling av sjømatnæringen og om utvikling av kompetanse.

> *«Når vi har en så god infrastruktur gjennom digitale studio i alle kommunene, burde vi i større grad brukt digitale møter og også kunnskapsbygging og læring gjennom denne teknologien»* (Næringslivsleder)

Samtidig oppfattes det som viktig å utvikle nye samarbeid. Her er det først og fremst nærings- og kommuneoverskridende tema som trekkes fram. Samarbeid med utdanningsinstitusjoner om relevante og gjerne skreddersydde utdanningstilbud. Utvikling av klynger og andre former for samarbeid mellom bedrifter, for å ta større oppdrag og være mer innovative. Det må også omfatte de små bedriftene, som har liten kapasitet til å lede slike prosjekt. Samarbeid med Regionrådet om felles næringsplan, herunder både tilrettelegging av næringsareal og

prioritering når det gjelder lokalisering. Et element som pekes på her, er at Regionrådet må i større grad se helheten og da være villig til å prioritere mellom kommuner.

Svak regional identitet

Det virker ikke å være en sterk regionfølelse i Midt-Troms. Mange identifiserer seg som for eksempel Senjaværing, og representert ved kommunenavn, men færre bruker begrepet Midt-Troms.

> *«Det er viktig at vi har noen store felles prosjekter å jobbe sammen om. Det vil forene regionen i en sterkere regional identitet»* (Leder i utdanning)

Stedsnavn er for noen ensbetydende med identitet, og mange fra omlandet uttrykker skepsis mot byen og Lenvik. Dette er sammensatt av mange faktorer, men flere er i utgangspunktet redd for at sentrum skal «karre til seg» på bekostning av resten av regionen. Flere uttrykker at Senja er kjent i resten av landet og også utenfor landegrensene, mens Midt-Troms og Finnsnes i mindre grad er det.

> *«Jeg er bekymret for at vi ikke ser at vi er helt avhengig av å stå sammen for å nå ungdommen. Uten at vi jobber sammen i hele Midt-Troms, kan vi stå i fare for å miste den viktigste fremtidsressursen vi har, nemlig kompetansen. De dyktigste drar og velger heller en annen region»* (Næringslivsleder)

Kultur og natur

Svært mange av respondentene trekker frem kultur- og friluftstilbud som fortrinn i sine kommuner. Det er mye aktivitet rundt i kommunene, og det er mange som har tro på at det er viktig for opprettholdelsen av bosettingen. Som region påpeker flere at vi samlet sett har store kvaliteter og utfyller hverandre godt.

> *«Et godt kultur- og fritidstilbud er viktig for å rekruttere ansatte til vår bedrift»* (Næringslivsleder)

Fritidsaktiviteter oppfattes som viktig for å øke attraktiviteten, også for å rekruttere kompetansepersonell. Her inkluderes både kultur- og besøksnæringene og den frivillige delen av kulturlivet. Slike utsagn er sammenfallende med utsagn fra traineene i regionen.

«Det er ikke nok å ha en spennende arbeidsplass. Du lever et liv etter arbeidstid også, og da sier mange i min bedrift at trivsel, gode fritidstilbud og store naturopplevelser betyr svært mye for at de jobber og bor her» (Næringslivsleder)

Byen som knutepunkt

«Nærhet til Finnsnes som by gjør det lettere å få kompetente ansatte i vår bedrift» (Næringslivsleder)

Byen i Midt-Troms oppfattes av mange som et viktig knutepunkt i flere sammenhenger, ikke minst når de gjelder kommunikasjon. Særlig båt og buss er viktig. I reiselivssammenheng er byen viktig som «porten til Senja», og også om du skal videre til innlandet. Svært mange uttrykker at byen er viktig i forhold til alle servicetilbud, både handel, men også tjenester som i større grad finnes i byen og ikke på bygda. For eksempel kulturtilbud, møteplasser, spisesteder, og tjenester som advokat, megler osv. Samtidig må tjenestene i byen kunne brukes på ettermiddager og i helgene, når tilreisende har anledning til å komme.

Gjensidig avhengighet

«Uten nærheten til en større kommune som Lenvik, tror jeg ikke vi hadde hatt muligheter til å kunne bo i en liten kommune» (Kommunepolitiker)

Flere påpeker at alle kommunene, uavhengig av størrelse, i større grad kan dra veksler på hverandre. Midt-Troms har stor mobilitet også i arbeidsliv, som kanskje avspeiles i at mange betrakter regionen som en felles bo- og arbeidsregion. Byen må opptre raust slik at omlandet ønsker å samhandle med den. Regionen har mange like/felles utfordringer som best kan løses i fellesskap. Det er samtidig flere som har sagt at det ville styrke Midt-Troms hvis hver kommune eller område fikk dyrke sine sterke sider og sine fortrinn som attraktive steder å bo og arbeide.

«Midt-Troms mangler raushet. Potensialet for samhandling er veldig stort om vi utnytter hverandre styrker» (Prosjektleder)

Med bredere kunnskap om hele regionen, kunne kommunene i større grad markedsføre hverandre som bosted og arbeidsmarkeder. Regionen forvalter et felles omdømme og kan i større grad fortelle positive historier om hverandre (fremsnakking).

Boligmangel

> *«Vi har flere som vil etablere seg her hos oss, men vi har for få klare boliger å tilby»* (*Kommunepolitiker*)

Fra flere av kommunene blir det uttrykt bekymring for boligsituasjonen. Enkelte sier at mange av boligene får endret bruksområde fra bolighus til fritidshus. Andre sier at de mangler utleieboliger for nyetablerte og tilflyttere. Generelt handler det om mangel på boliger tilpasset ulike livsfaser. Dette er forhold som begrenser utviklingen i flere av kommunene. Boligtilbud som er tilpasset næringslivets behov er også et gjennomgangstema i intervjuene med næringslivets aktører. Her er det også viktig med rask byggesaksbehandling for de som vil bygge selv. Det er stor mangel på kapital som kan investeres i bolig/nybygg.

Utdanningstilbud i regionen

Høgere utdanning ved universitet og høgskole er avgjørende for vekst og attraktivitet i regionen. Dette er noe svært mange av respondentene har nevnt.

> *«Studiesenteret er viktige for at samboeren min kan ta en utdannelse her i Midt-Troms»* (Forsvarsansatt)

Samtidig uttrykker flere bekymring for at bredden på utdanningstilbudet i regionen er for dårlig.

> *«Vi har for få høgskoletilbud i regionen»* (Utdanningsleder)

Det er uttrykt positivt at vi har lokale studiesentre, både på Finnsnes og Bardufoss, som gir tilbud om høgere utdanning i regionen. Disse gir studietilbud rettet også mot næringslivet. Flere er klar over at Midt-Tromsregionen har en godt utbygd kompetanseinfrastruktur gjennom blant annet kontorhotell og kontorfasiliteter med digitale studio som gjør det mulig å

bygge kompetanse der folk bor. Stedsuavhengig læring (f.eks. MOOC) blir likevel ikke tatt i bruk.

Flere uttrykker bekymring for at ungdom må reise ut av regionen, noen allerede som 16-åringer, for å ta utdanning. Respondenter uttrykker uro for at ungdommer ikke velger å komme tilbake for å etablere seg i Midt-Troms. Dette står det mer om i kap. 9.

Transport og kommunikasjon

> *«Det nytter ikke uansett hvor mye fisk vi produserer, hvis vi ikke får fisken ut til markedet»* (Næringslivsleder)

Infrastruktur vektlegges. Mange i næringslivet gir uttrykk for at dårlig vegstandard og dagens transportløsninger må forbedres både for å knytte regionen tettere sammen og enda mer for eksport. Fokus både på utbedring av fylkesveiene, frekvens på hurtigbåtanløp og flyavganger nevnes som vesentlige. Noen kommuner, Lenvik og Målselv, har mange arbeidsplasser og derfor stor grad av innpendling. For flere nærliggende kommuner er det et ønske å i større grad ha transport og kommunikasjon som muliggjør en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Geografien og samferdselsårene blir av mange sett på som største flaskehalsen. Spesielt gjelder dette bedrifter og aktører på yttersida av Senja. I vinterhalvåret er utfordringene store og legger en begrensning på utviklingen av regionen. For å realisere dette potensialet må veien oppgraderes. Det etterlyses ei sterkere regional koordinering av transportbehov/planer ut mot bevilgende myndigheter.

Mangel på risikovillig kapital

> *«Den største utfordringen i min bransje er at det er for få som tør å satse»* (Reiselivsaktør)

Flere av respondentene fra næringslivet fremhever manglende risikovillig kapital som en av de største utfordringene for videre næringsutvikling i regionen. Det fremheves at næringslivet i Midt-Troms må være nyskapende og innovativt for å møte konkurransen i markedet og om kompetent arbeidskraft.

Ressursrikdom

> *«Nærheten til naturressursene er Midt-Troms største fortrinn»* (Næringslivsleder)

Det er store naturressurser i hele regionen og flere påpeker dette som et viktig mulighetsrom, både for bosetting og næringsutvikling fremover, innen jord/skogbruk, mineral/bergverksdrift osv. Turisme som næring blir av mange sett på som et stort uutnyttet potensial. Vår region har mye natur, både urørt og tilrettelagt. Svært mange ser på dette som et potensial for turisme og for bolyst om de blir utnyttet riktig.

> *«Midt-Troms kan bli det nye Lofoten om ting blir gjort riktig»* (Politiker)

Konkurransen mot Tromsø og Harstad

Flere av respondentene betrakter dagens konkurransesituasjon som en stor utfordring: Finnsnes som by og denne regionen kan lett bli en tapende part både i forhold til ungdom og næringsliv.

> *«Vi må få ungdommen til å slå seg ned i Midt-Troms»* (Kommunepolitiker)

Personer med høg kompetanse tiltrekkes storbyen. Konkurransen med Tromsø er det som blir trukket frem oftest. Noen mener at det ikke er noen konkurranse, noen mener at det er fint med konkurranse, og de fleste som har sagt noe om det, mener at konkurransen med Tromsø alt i alt er negativ for utviklingen.

8.2. Fremmere for regional vekstkraft i Midt-Troms

Det utpeker seg noen tydelige fremmere for regional vekst. Disse går igjen i mange grupper. Disse fremmerne bør jobbes grundigere med i fortsettelsen, i fase II av Byregionprogrammet eller i annet regionalt utviklingsarbeid. Disse listes opp:

- ✓ Tett samhandling mellom kommunene
- ✓ Kommunikasjon – fly/hurtigbåt/E6/hurtigrute
- ✓ Fiber/bredbånd
- ✓ Innvandring/godt vertskap
- ✓ God kompetanseinfrastruktur

- Flyskolen/Bardufoss/UiT
- Kunnskapspark/Studiesenteret Finnsnes/UiT
- Kontorhotell

✓ Mange kreative mennesker
✓ Diversitet i arbeidslivet
✓ Korte avstander som muliggjør mobilitet i arbeidslivet/kompakt region
✓ Sterkt og allsidig næringsliv
✓ Viktige konsesjoner/rettigheter er på plass
✓ En stor industriregion som leverer i et internasjonalt marked
✓ Store stedbundne naturgitte ressurser; hav/areal/utmark/fornybare ressurser
✓ Internasjonalt reiseliv
✓ Enheter i forsvaret som også er internasjonale

8.3. Hemmere for regional vekstkraft i Midt-Troms

Det utpeker seg også noen tydelige hemmere for regional vekst. Disse går igjen i mange grupper. Hemmerne bør undersøkes mer i det videre arbeidet, enten i fase II av Byregionprogrammet eller i annet regionalt utviklingsarbeid. Disse listes opp:

✓ Dårlige fylkesveger
✓ Uttynning – demografiutfordring. Regionen vokser saktere enn landsgjennomsnittet
✓ Manglende felles identitet, tillit og samhørighet
✓ Holdning til forskning og utvikling
✓ Varierende bostedskvalitet/mangel på tilpassede boliger
✓ Manglende planverk på tvers av kommunegrensene
✓ Manglende kvalifisert arbeidskraft
✓ Få store bedrifter som etterspør høyere utdanning
✓ Utdanningsløp er ikke tilpasset næringslivets behov
✓ Manglende delingskultur i næringslivet
✓ Mangler kapitalsterke gründere
✓ Navlebeskuende
✓ Lite utviklingsressurser på næring – manglende erkjennelse for behovet
✓ Store motorer har ståsted i andre deler av landet
✓ Felles politisk plattform
✓ Veier ut og inn – for svak infrastruktur
✓ Eksportmiljø på Finnsnes mangler

8.4. Forutsetning for nytt samspill i Midt-Troms

Både i fokusgruppesamtaler og individuelle intervju har mange uttrykt at ei vesentlig forutsetning for ny samhandling i regionen er *tillit*. Politikere påpeker dette fra kommunestyrets talerstol (som innspill på orientering fra byregionprogrammet i deres kommune), næringsaktører trekker dette frem i intervju og enkeltpersoner gjør refleksjoner knyttet til mulighetene for vekst i regionen. Også på konkrete spørsmål, svarer mange at manglende tillit er en hemmer for vekstkraft. Bygger ikke samhandlingen på relasjonell tillit, vil en i større grad ha utfordringer med å lykkes. Dette bør tas på alvor i videre regionalt samarbeid (også i fase II). Tillit er en viktig ingrediens i interaksjon, fordi tillit gjør det mulig å inngå i samspill med andre i situasjoner der vi ikke kan kontrollere eller overvåke atferden. Ved å vise tillit legger vi på et vis noe av vår skjebne i andres hender. Å legge tillit til grunn i samhandlingen, innebærer å ta sjanser. Tillit har derfor å gjøre med sårbarhet og risikovilje. Tillit bygger på erfaringer, men er rettet mot det fremtidige og ukjente. Skal byregionen oppnå fremtidig vekst og resultater, må samspillet mellom kommunene og andre aktører i regionen, preges av raushet og tillit.

Mange gir uttrykk for at tillit er viktig i forskjellige sammenhenger. Noen snakker i intervjusituasjonen om tillit, eller manglende tillit, mellom aktører i samme næring. Andre snakker om tillit, eller manglende tillit, mellom kommunene eller mellom byen og omlandet. Flere aktører i næringslivet er opptatt av tillit mellom myndigheter og næringslivet. Og atter andre snakker om den relasjonelle tilliten, samhandlingen mellom forskere/akademia og kunnskapsutviklingen i bedriftene. En kan se sammenhenger der det må være både en gjensidig respekt og tillit mellom både myndighetsområdet, akademia og næringslivet, slik det også fremkommer i en trippel heliks-modell. Alle må spille på lag hvis man skal klare å tette gapet mellom kompetansebehov i næringene og det offentlige – og tilgjengelig arbeidskraft.

Endring, utvikling og nyskaping innebærer risiko og krever derfor tillit. Det senmoderne samfunnslivet preges av høy endringstakt, fleksibilitet, grenseløshet og økt sosial kompleksitet. Disse prosessene medfører at stadig færre sosiale og kulturelle forutsetninger kan tas for gitt – den pre-kontraktuelle tilliten krymper. Når mange kommuner og aktører skal samhandle, er det ikke gitt at alle drar i felles retning. En felles plattform bør derfor utvikles i regionen. Behovet for andre tillitsformer øker – dialog, refleksivitet og nettverksbygging er strategier for bygging av relasjonell tillit.

9 Unges medvirkning i regional vekst

Byregion-programmet i Lenvik har innhentet empiri fra ungdom i Midt-Troms gjennom spørreundersøkelse og gruppefokussamtaler. I det ligger en sterk erkjennelse av at regionen i fremtiden står overfor store utfordringer. Det gjelder både demografisk nedgang i ungdomskullene og et stort sprik mellom tilgang på kompetanse og behov i næringslivet. Unges medvirkning i samfunnsanalysen, i valg av strategier og tiltak for fremtiden, og i gjennomføring av disse er avgjørende for regionens vekstkraft.

I 2014 var det 1.653 ungdommer i alderen 16-19 år i Midt-Troms, mens SSB i sin fremskriving forteller at antallet i 2030 vil være nede i 1.490, altså en nedgang på ca. ti prosent. Dette er en utvikling som også de unge finner urovekkende. Tallene baserer seg på fødselstall i kommunene, og utviklingen kan kun påvirkes gjennom strategier og tiltak for økt tilflytting til Midt-Troms fra områder utenfor regionen.

Tabell 9.1 *Fremskriving 16 – 19 åringer kommunevis i Midt-Troms*

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Bardu	185	175	166	165	187	195	198	197	191	195	201	204	202	191	192	189	185
Berg	44	34	29	31	24	28	27	22	24	21	17	21	20	24	26	27	30
Dyrøy	63	58	50	45	47	44	43	40	44	42	41	38	41	40	36	36	31
Lenvik	668	673	674	657	645	644	624	626	630	644	651	663	669	660	653	638	634
Målselv	384	375	370	365	350	335	333	347	349	345	355	347	348	351	342	341	342
Sørreisa	193	196	199	204	206	201	197	185	180	172	172	171	173	176	175	175	175
Torsken	42	33	35	38	34	36	27	25	27	25	31	34	31	32	28	27	29
Tranøy	74	73	68	68	65	70	69	68	61	59	62	65	66	67	64	63	64
Total	**1653**	**1617**	**1591**	**1573**	**1558**	**1553**	**1518**	**1510**	**1506**	**1503**	**1530**	**1543**	**1550**	**1541**	**1516**	**1496**	**1490**

Kilde: SSB

Tabellen viser nedgangen ikke bare kommer i de minste kommunene, men også i Lenvik og Målselv. Bardu er eneste kommune som opprettholder ungdomstallet, men også der er tendensen nedadgående etter 2025. Samtidig ser en sterke sentraliseringstendenser der 75 prosent[22] av elevmassen bor i aksen Setermoen – Sørreisa – Finnsnes/Silsand. I et vekstperspektiv kan ikke lokalisering av videregående skoler og fagtilbud kun basere seg på hvor elevene bor, men også på næringslivets behov for fagspesifikk utdanning. En satsing på å rekruttere flere elever, også utenfor egen region, til å søke på faglinjer ved Senja

[22] Tallene baserer seg på hvilke skolekretser ungdommene tilhører, ikke antall ungdom i hver kommune.

videregående skole og Bardufoss videregående skole vil kunne gi næringslivet tilgang på mer fagkompetanse.

I samfunnsanalysen er to grupper ungdom valgt ut som informanter, ungdomsrådsmedlemmer[23] og traineer tilsatt i bedrifter i regionen, for å få kunnskap om hvordan de betrakter fremtiden i Midt-Troms.

Trainee er en spennende nyskaping i Midt-Troms. Profilgruppas[24] Traineeprogram er åpent for alle nyutdannede kandidater fra høgskole eller universitet, innenfor fagområder som er relevante for de vel femti medlemsbedriftene. Høsten 2014 startet programmet der fire ingeniører og to økonomer er tilsatt i følgende bedrifter; Finnfjord AS, Senja Avfall IKS, Finnsnes Mekaniske AS, Sparebank1 Nord-Norge, Brødrene Karlsen AS og Forsvaret. Traineene integreres i nettverk gjennom deltakelse på medlemsmøter, bedriftsbesøk, studietur og mentorveiledning. Målet er ikke bare å rekruttere høykompetent arbeidskraft, men også beholde denne. Generelt er det en stor utfordring at nyutdannede søker mot de store bedriftene i urbane områder. Videre planlegges like mange nye tilsettinger i 2015. Med andre ord vil bedrifter i Midt-Troms ha tolv unge mennesker med høg kompetanse tilsatt fra høsten 2015. Flere av disse vil bruke sin kompetanse i mer enn én bedrift. Målet er både å rekruttere og beholde kompetanse, ved at unge mennesker får tilbud om videre jobb i bedriftene.

9.1. Etablering av regionalt ungdomsråd

Et hovedmål i programmet er *å utvikle nytt samspill*. For regionen kan en ny samarbeidsform være å skape arenaer der unge mennesker kan samhandle. Å ha et fungerende regionalt ungdomsråd har vist seg å være en stor styrke for vår naboregion, Nord-Troms. Det regionale ungdomsrådet RUST har som hovedmålsetning å «arbeide for et bedre arbeids-, bo og aktivitetstilbud for ungdom som bor eller ønsker å bosette seg i Nord-Troms». Målet er å stimulere til gode opplevelser i regionen, tilflytting, hindre fraflytting og sette i verk tilbud som kan virke forebyggende i forhold til eventuell ungdomsproblematikk, samt være med å tilrettelegge og påvirke slik at ungdom kan utvikle seg positivt i regionen. RUST er en kanal til ungdomsmedvirkning. Midt-Troms har mye å hente på å lære av Nord-Troms sitt arbeid

[23] Det er ungdomsråd i alle åtte Midt-Troms kommunene. Disse har ulik organisering og ulikt antall medlemmer.
[24] Profilgruppa i Midt-Troms er en sammenslutning av bedrifter og virksomheter innenfor nærings- og samfunnsliv i regionen. Gruppa har eksistert i over 20 år og har i dag 55 medlemsbedrifter med til sammen rundt 5.000 medlemmer. Majoriteten av bedriftene befinner seg innen industri og primærnæringer, men handel, bank, revisjon, forsikring, transport og reiseliv er også representert i tillegg til offentlige foretak, som kommuner i regionen, skoler og Forsvaret.

med ungdom, medvirkning og næringsutvikling[25], og inviterte representanter fra RUST til møte med ungdomsrådene i Midt-Troms 5. februar 2015.

Det er et vedtatt mål i Midt-Troms å etablere et regionalt ungdomsråd og trekke unge sterkere med i plan- og utviklingsarbeid. «Ungdoms makt og medvirkning i lokalsamfunnsutvikling» var hovedtema under Dyrøyseminaret 2012[26]. Alle åtte kommuner har egne ungdomsråd med svært ulik organisering, men et likhetstrekk er at en kommunal ansatt har en ansvars-/sekretærrolle overfor ungdomsrådene. Høsten 2014 startet et konkret arbeid i regi av regionrådet for å etablere det regionale ungdomsrådet. Byregionprogrammet har samhandlet gjennom tre tiltak. For det første har en valgt å bidra aktivt med å arrangere og gjennomføre et prosessmøte med deltakelse fra de kommunale ungdomsrådene, ordførere og ungdomsarbeidere fra de åtte kommunene. For det andre er det gjennomført en elektronisk undersøkelse rettet mot alle åtte ungdomsråd. Videre er det gjennomført fokusgruppesamtaler med representanter fra de kommunale ungdomsrådene. I samfunnsanalysen er ungdomsmedvirkning dermed både et mål og et verktøy.

9.2. Elektronisk undersøkelse

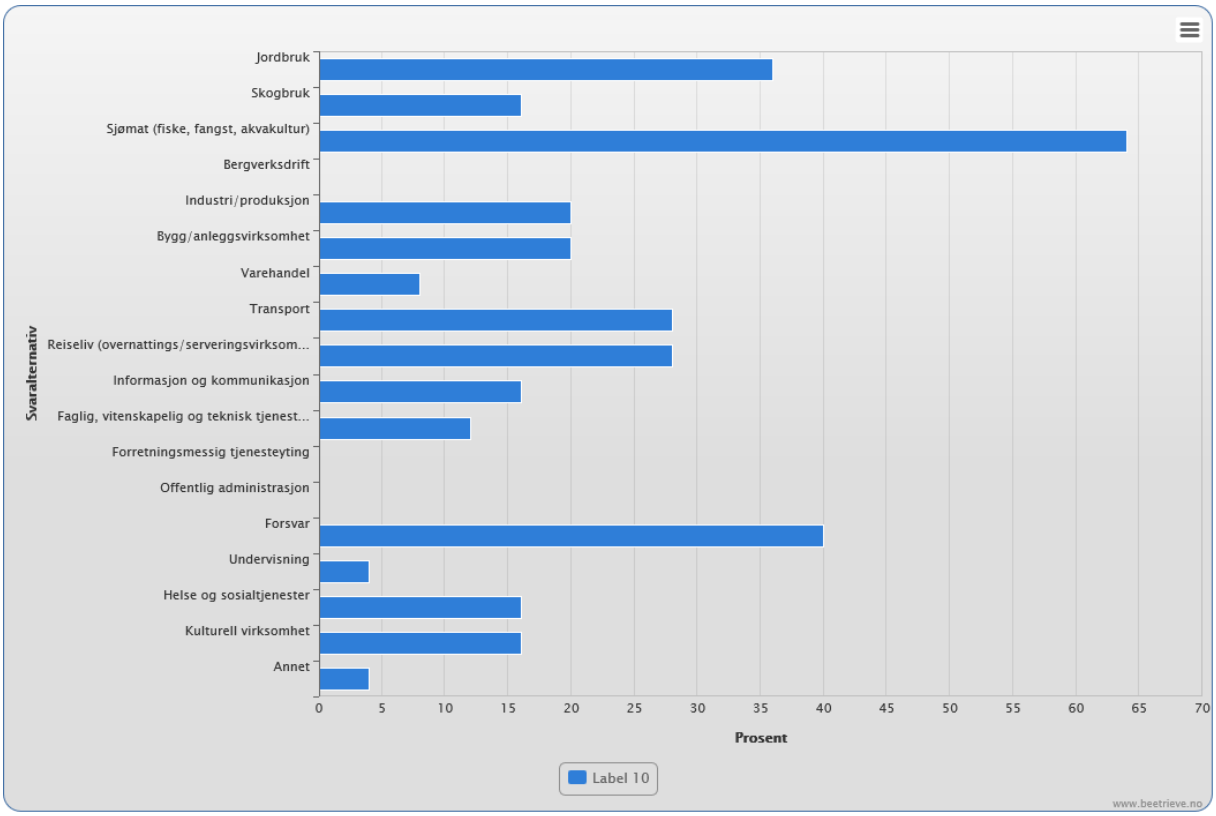
Spørreundersøkelsen er sendt ut ved hjelp av et verktøy kalt Beetrieve. Innledningsvis svarer respondentene på spørsmål om alder og hva de tenker å utdanne seg til. Ungdommene er deretter – på lik linje med politikere, næringsliv og andre – spurt om hvilke bransjer/næringer[27] de har tro på i fremtiden. De har også svart på hvilke hemmere og fremmere de tror kan påvirke økonomisk vekst. Svaralternativene de har fått er basert på intervjuene med arbeidsgruppen og styringsgruppen i byregionprogrammet, samt innspill fra regionalt næringsforum. Til slutt svarer de på hvorvidt de ser for seg å bo/arbeide i Midt-Troms i fremtiden.

Vi har fått besvarelser fra 48 medlemmer som representerer ungdomsrådene i Midt-Troms. Alle har ikke svart på alle spørsmålene, men vi mener å ha en god indikasjon på trender. Alle respondenter er under 19 år og ca. halvparten av de som har svart er ungdomsskoleelever (52 prosent) og halvparten (48 prosent) fra videregående skoler. Det gjenspeiler sannsynligvis sammensetningen av ungdomsrådene i Midt-Troms. Alle som har svart bekrefter at de har vokst opp i Midt-Troms. Spørsmålet kan ha en mulig feilkilde i og med at alternativene bare

[25] RUST disponerer egne midler i Ungdommens nærings- og kulturfond «Prøv sjøl». Ungdom tildeler midler til ungdom innen entreprenørskap og talentutvikling, for å skape begivenheter og aktivitet.
[26] Dyrøyseminaret er en nasjonal arena for lokalsamfunnsutvikling.
[27] Basert på standard næringsgruppeinndeling fra SBB.

var «ja/nei». Kanskje har noen av disse bare hatt *deler* av sin oppvekst i regionen, uansett kan en tolke at ungdommene definerer seg som hjemmehørende her.

Figur 9.1 *Hvilke næringer tror ungdom har økonomisk vekstpotensial i Midt-Troms?*



Kilde: Beetrieve

«Sjømat (fiske, fangst, akvakultur)» utmerker seg ved at 64 prosent har valgt det som ett av tre alternativer som de kunne krysse av. Deretter følger «Forsvar» (40 prosent) og «Jordbruk» (36 prosent) som vekstnæringer. På de neste plassene kommer «Transport» (28 prosent) og «Reiseliv, overnattings-/serveringsvirksomhet» (28 prosent). Det er interessant at det er lite samsvar mellom hva ungdom anser som vekstnæringer og hva de har tenkt å utdanne seg til. Kun én ungdom har valgt et framtidig yrke som tyder på at vedkommende vil jobbe i sjømatnæringen. Mange (40 prosent), planlegger å utdanne seg innenfor yrker knyttet til helse.

Ungdommenes svar skiller seg ikke nevneverdig fra de øvrige vi har intervjuet. I løpet av perioden undersøkelsen ble gjennomført, avholdt Lenvik kommune et stort sjømatseminar i Midt-Troms som medførte flere positive avisoppslag for sjømatindustrien. Ut fra tidspunkt svarene er avgitt i undersøkelsen, kan vi ikke se at det har påvirket ungdommene.

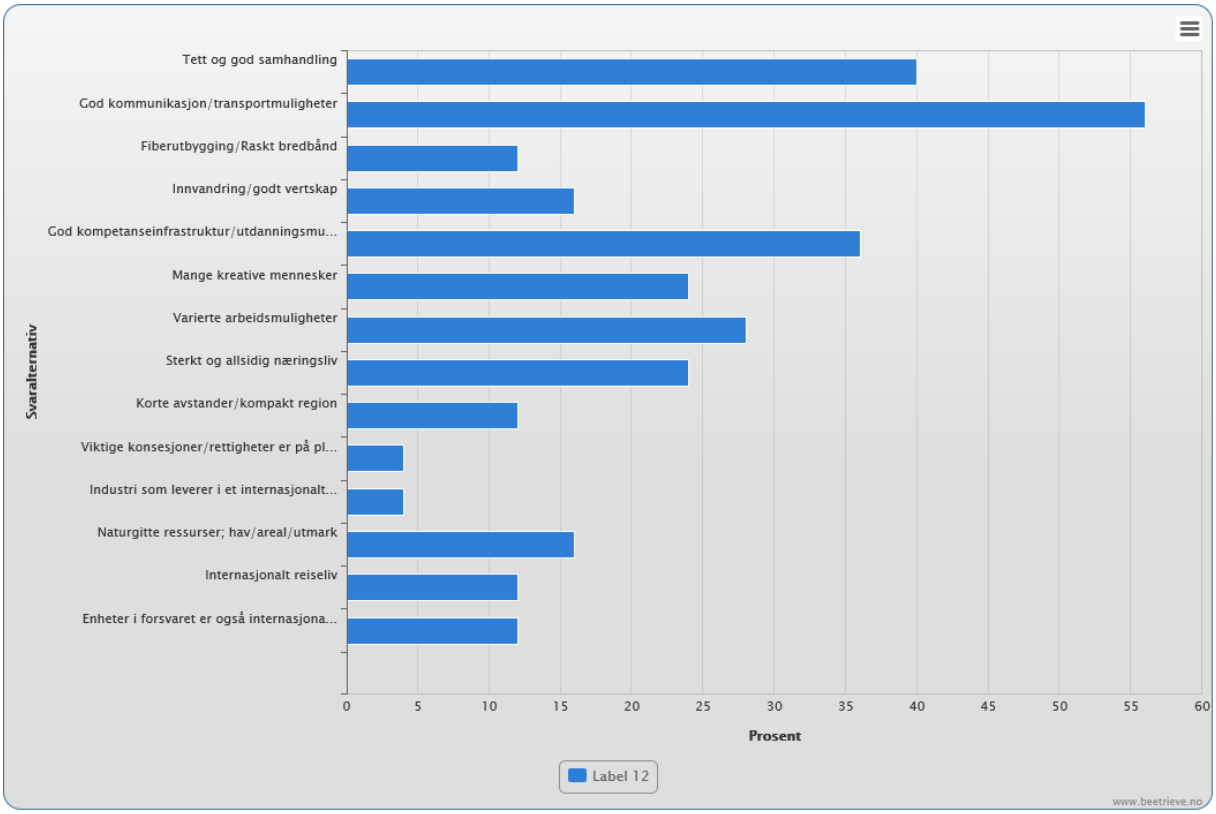
I fokusgruppesamtale etter undersøkelsen kom det frem at flere ungdommer oppfattet kategorien «sjømat» som «oppdrett», ikke fiske og fangst. Å jobbe innen tradisjonelt hav/fjordfiske ble av enkelte sett på som en «arv», ikke et aktivt yrkesvalg. Noen grupper kommenterte at satsing på sjømat ga mange yrkesmuligheter; advokat, ingeniør osv. Ungdommene skilte tydelig mellom teknisk produksjon, salg/markedsføring og øvrige oppgaver knyttet til sjømatproduksjon.

Forsvaret ble omtalt som en arena av muligheter, også for jenter, og forsvaret er tydeligvis oppfattet som en ressurs for Midt-Troms. «Stabile arbeidsmuligheter i Forsvaret» ble trukket fram av én gruppe, «mange utdanningsmuligheter» og «rekruttering til utenlandstjeneste» likeså.

Ungdommene har mer tro på jordbruk enn andre informanter. Ungdom trakk frem at vi i Midt-Troms har mye plass/areal og at dette burde kunne utnyttes til matproduksjon. En gruppe hadde reflektert rundt «Industri» som havner et stykke ned på rangeringen. Her ble det sagt at ungdom burde få mer kunnskap om de mulighetene som er i regionen, samt at yrkesfagene må gjøres mer attraktive.

Det ble også en diskusjon i en av gruppene for/mot jernbane. Ungdommene mente tydeligvis at jernbane kunne påvirket deres holdning til hva som er mulig å drive med i vår region.

Figur 9.2 *Hvilke faktorer tror ungdom bidrar til god vekst i Midt-Troms?*

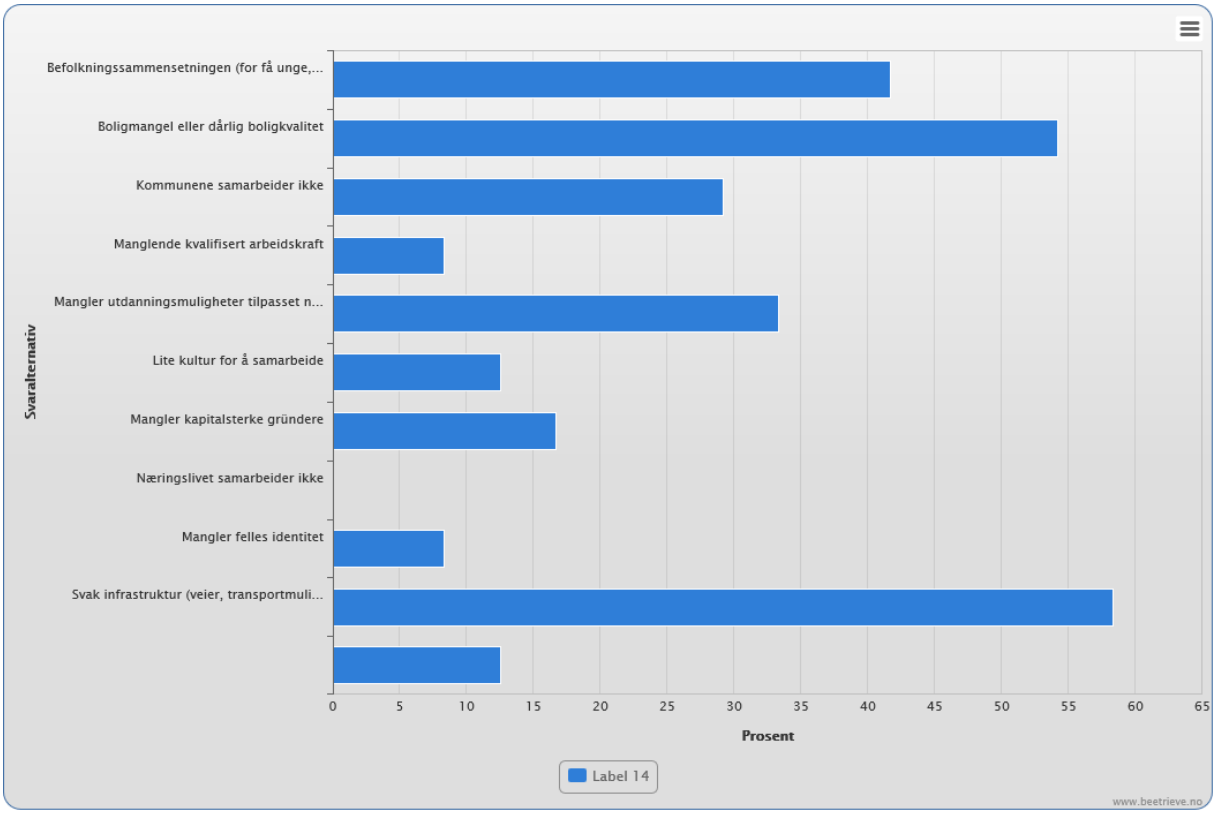


Kilde: Beetrieve

På spørsmål om hvilke faktorer som ungdom tror bidrar til god vekst i Midt-Troms har svaralternativene «God kommunikasjon/transportmuligheter» (56 prosent) og «Tett og god samhandling» (40 prosent) fått flest svar. Samhandling ble i en fokusgruppe forstått som «tidlig kontakt mellom aktører».

Rett bak følger «God kompetanseinfrastruktur/utdanningsmuligheter» (36 prosent) og «Varierte arbeidsmuligheter» (28 prosent). I fokusgrupper ble ungdommene utfordret på hva de forstår med svaralternativet «God kommunikasjon», da ble ulike typer kommunikasjon og infrastruktur trukket frem, både fiberutbygging og vei/kollektivtilbud. Begge deler må til for å møtes, mener ungdommene. Noen trekker frem at også internt i kommuner er det lange avstander. Flere ungdommer var inspirert av modellen fra Nord-Troms, der de har vist at regional samhandling mellom ungdom er mulig å få til. Der organiseres møter i det regionale ungdomsrådet slik at ungdom reiser til møtestedet sammen med en voksen (ungdomssekretær), som samtidig har møte med sine kolleger fra de andre kommunene. Det settes også opp gratis transport for ungdom fra hver kommune når store arrangement finner sted, eksempelvis konserter, rusfritt 16. mai-tilbud osv.

Figur 9.3 *Hvilke faktorer tror ungdom hindrer god vekst i Midt-Troms?*



Kilde: Beetrieve

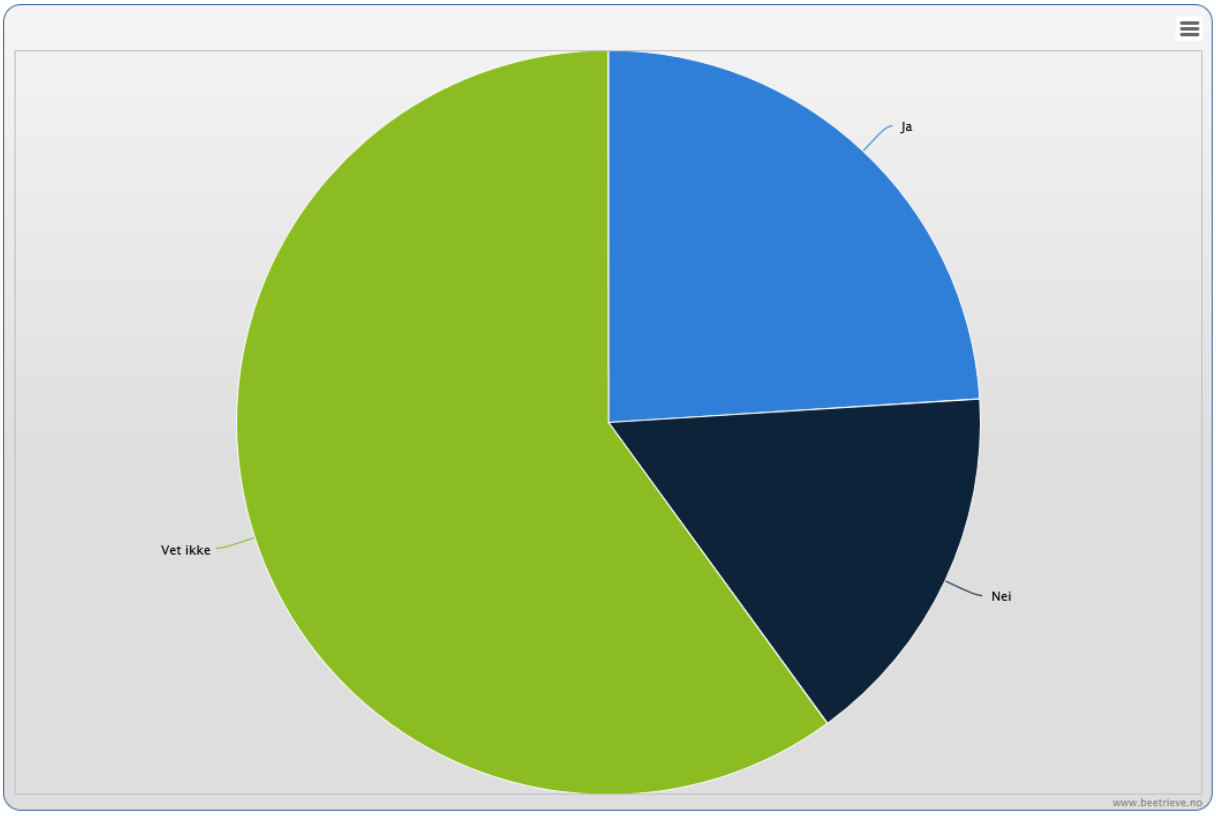
Når spørsmålet er motsatt formulert, altså hva ungdom tror hindrer god vekst, får vi utslag på «Svak infrastruktur, veier/transportmuligheter» (58 prosent). Deretter følger «Boligmangel eller dårlig bokvalitet» (54 prosent) og «Befolkningssammensetning, for få unge/svak vekst» (41 prosent). Ungdom er opptatt av botilbud, lenge før de selv skal etablere seg i egen bolig. Stort utslag på «boligmangel» kan også bety mangel på *egnede* boliger til målgruppen. Regionen er preget av lite variasjon i type boliger, og et boligmarked med lite omsetning. De fleste boenheter er eneboliger tilpasset større familier. Hvis regionen skal være attraktiv for studenter/trainee/nyutdannede må det bygges mer varierte boliger tilpasset ulike livsfaser.

Én av fokusgruppene trakk fram mangelen på variert utdanningstilbud, fordi «når du først drar ut, kan du være tapt for regionen». De unge mente skolene kunne samarbeidet mer, og foreslo hospitering.

Svarene i spørreundersøkelsen samsvarer godt med resultater fra et gruppearbeid (enkel analyse) som ble gjort i første møte med tema «etablering av regionalt ungdomsråd» (29.9.14). Der fikk ungdom fra Midt-Troms i oppgave å vurdere fordeler og ulemper ved et

regionalt ungdomsråd, samt tiltak for å styrke fordelene og minske ulempene. Fordelene ble oppsummert som «ungdom blir mer synlige, får større nettverk, styrke/støtte ungdomsarbeid i kommunene, samhold (blant ungdom) på tvers av kommuner». Ulempene var i stor grad av praktisk art: «lang avstand til møter, kostnader ved reiser, transportutfordringer».

Figur 9.4 *Planlegger ungdom å bli i Midt-Troms?*



Kilde: Beetrieve

På spørsmål om de planlegger å bosette seg i Midt-Troms etter endt utdanning, svarer så mange som 76 prosent nei eller vet ikke. Fordelingen er 16 prosent på «nei» og 60 prosent på «vet ikke». Hvordan skal politikere og næringsliv forholde seg til det? Her er det potensial for å påvirke og holde kontakt med gruppen i utdanningsløpet, dette bør gjenspeile seg i strategier og tiltak.

Det er ikke vanskelig å forstå at ungdom i alderen 15-19 år ikke vet hvor de skal bo og jobbe i fremtiden. Det er naturlig å reise ut og høste erfaringer før man etablerer seg. For næringslivet i Midt-Troms blir spørsmålet; hvordan skal man holde kontakten med utflyttede ungdommer i perioden de bor utenfor regionen, hvilke kanaler er gode kanaler for dialog og på hvilke arenaer kan man møte ungdommene igjen? Hva er viktig for de som vurderer å vende tilbake?

Arbeid med regionens omdømme og felles markedsføring bør prioriteres. Det regionale vertskapsprosjektet i Midt-Troms[28] kan være en god start på et slikt felles profileringsarbeid.

Det er tydelig at ungdom helt fra grunnskolealder tenker på fremtiden og hva som er viktig når man skal etablere seg med bolig og familie. Svar i fokusgruppesamtalene tyder på at ungdom vil tilbake til det trygge, «det kjente» når de skal etablere seg med. Når ungdommene ble bedt om å reflektere over hvorfor så få var sikre på at de skulle bo og arbeide i regionen, kom det blant annet frem at Midt-Troms ble oppfattet som «trygge omgivelser», men med mangel på yrkesmuligheter. Ungdom etterlyste muligheten for å leve et «mer urbant liv» i Midt-Troms med flere møteplasser for ungdom. Det er også verdt å ta med seg i utarbeidelsen av tiltak og strategier videre.

Ungdommene ble til slutt bedt om å gi regionen noen gode råd. Her varierte innspillene:

- Gode jobbtilbud/kunnskap om arbeidsplasser
- Omdømmebygging
- Kultur- og fritidstilbud/aktiviteter
- Skape trygge samfunn
- Arbeidsplasser
- Barnehagetilbud/gode skoler
- Satse på utdanning/bredere utdanningstilbud i regionen/alternative studietilbud
- Bolig/studentbolig
- Utvikling

9.2.1. Undersøkelse blant trainee

Også blant respondentene som arbeider som trainee i Midt-Troms har de tro på bransje/næring «Sjømat» (100 prosent). De skiller seg likevel fra de yngre ungdommene ved at like mange har tro på «Industri/produksjon» (100 prosent) og mange velger også «Reiseliv, overnattings/serveringsvirksomhet» (50 prosent). Alle er utdannet som ingeniører og økonomer og jobber i industribedrifter, det er derfor ikke unaturlig at de er opptatt av bransjer de kjenner godt.

På spørsmålet om hvilke faktorer som fremmer vekst har fem svaralternativer fått 50 prosent score: «Tett og god samhandling», «God kommunikasjon/transportmuligheter», «God kompetanseinfrastruktur/utdanningsmuligheter», «Sterkt og allsidig næringsliv» og

[28] Prosjektet eies av Midt-Troms regionråd og er et Bolystprosjekt støttet av KMD.

«Naturgitte ressurser, hav/areal/utmark», altså ganske likt ungdommene sine svar. De tre førstnevnte faktorene har ungdommene i ungdomsråd også tatt med, bare med litt ulik vekting.

Faktorer som hindrer vekst er ifølge traineene «Befolkningssammensetning, for få unge/svak vekst» (75 prosent), «Mangel på kvalifisert arbeidskraft» (50 prosent) og «Mangel på felles identitet» (50 prosent). Her skiller svarene seg fra de yngre ungdommene, som var mer opptatt av infrastruktur og bolig.

En stor andel av traineene (75 prosent) er usikre på om de vil bosette seg i Midt-Troms etter trainee-perioden. Flere av traineene gir innspill på hva som må til for at de og andre vil velge å slå seg ned i Midt-Troms: *Relevant arbeid for seg selv og sin partner, gode bomuligheter, faglige videreutviklingsmuligheter* og *kvalitet i barnehage, skole og fritidstilbud for egne barn* påpekes som viktige faktorer. Det er naturlig at traineene som er litt eldre, er mer opptatt av familierelaterte spørsmål og muligheten for arbeid for sin partner/medflytter.

9.2.2. Trainee som strategisk grep

Regionale traineeordninger er et relativt nytt virkemiddel. De fleste traineeordningene er etablert etter 2005. Kompetansesenteret for Distriktsutvikling har gjennomført en stor undersøkelse på hvilke effekter ni regionale trainee-ordninger har på målsettingen om å rekruttere unge med høy utdanning til distriktene. Flere funn er interessante og relevante for vår region. Nær tre firedeler av bedriftene mener traineeordningen gjør det mulig å satse på nyutdannet arbeidskraft. Over halvparten av virksomhetene som er med i regionale traineeprogram oppgir at ordningen har bidratt til å rekruttere kompetanse bedriftene ellers ikke ville ha fått tak i. Over seksti prosent av bedriftene mener traineene har bidratt til innovasjon og nytenkning gjennom at deres kompetanse har ført til nye prosjekter, produkter eller tjenester. To tredjedeler av de som har vært gjennom et traineeprogram har blitt boende i regionen, mens bare en fjerdedel bodde der i utgangspunktet.

9.2.3. Kampen om de høyt utdannede unge

Flyttestatistikken viser at unge voksne mellom 20-29 år er den mest mobile aldersgruppen. Det er en fase av livet som ofte kalles søkefasen; der det ikke bare er utdanning og yrkesliv som utforskes, men også for eksempel nye bekjentskaper, nye steder og nye opplevelser. Det handler om å ta stilling til tre typer spørsmål: Hva skal jeg gjøre her i livet? Hvem skal jeg gjøre ting sammen med? Hvor skal det skje? Det første knippet spørsmål omfatter faktorer

som har med utdanning og yrkeskarriere å gjøre, og også ting som kan være relatert til interesser og hobbyer. Hvem-spørsmålet er knyttet til familiedannelse og barn, men også til andre sosiale bånd og nettverk. Hvor-spørsmålet har med stedsfølelse og stedsidentitet å gjøre. Svarene og prioriteringen mellom disse spørsmålstypene har implikasjoner for fremtidig bosted (Sørlie 2006).

Det er relativt flere fra utkantkommuner og småbykommuner enn fra storbynæreområder som flytter i løpet av denne søkefasen. Livsløpsanalyser utført av Kjetil Sørlie viser for eksempel at 70-75 prosent av de som er oppvokst i utkantkommuner og 65-70 prosent av de som er oppvokst i småby/tettstedskommuner flytter fra denne kommunen minst én gang før de har fylt 35 år. Tilsvarende for storbyene er 60 prosent. I motsetning til utkantkommuner og småbykommuner blir imidlertid de som flytter fra storbyene erstattet, og vel så det, av nye innflyttere. Disse tallene har vært relativt stabile over tid.

Det er de unge som driver sentraliseringen i Norge (Rees og Kupizsewki, 1999). I mange andre land vi liker å sammenlikne oss med blir de unges sentraliserende flyttemønster kompensert ved at eldre aldersgrupper flytter ut av de store byene. Her i landet ser vi denne tendensen kun i storbyenes nærmeste omland (Grimsrud 2011). I tillegg virker det sentraliserende at flere og flere barn blir født i storbyene som følge av den store innflyttingen av unge voksne. På grunn av dette vil sentraliseringen fortsette selv uten flytting. Distriktene er således tapere i dobbelt forstand. Dette demografiske faktum gjør at det å satse på å tiltrekke seg unge mennesker er avgjørende.

En viktig årsak til at det er større fraflytting fra utkantområder og småbyområder er at ungdom som vokser opp på slike steder må flytte til de store byene for å ta utdanning (Fosso 2004). Når flere og flere unge tar lang utdanning ved universiteter og høyskoler, betyr det at stadig flere etablerer et faglig og sosialt nettverk på studiestedet som i sin tur gjør det lett å bli boende der. Svært ofte etableres de i parforhold som kan gjøre det enda vanskeligere å flytte fra studiestedet; særlig til små steder der det er vanskeligere å skaffe to utdanningsrelevante jobber samtidig. Det er ikke nødvendigvis slik at de unge aktivt velger bort distriktene – det kan like gjerne være at de blir «fanget» av storbyene fordi det enkleste er å bli boende. Så lenge mulighetene for jobb og karriere (for to) er på plass, er det lettere å fortsette det livet de lever, enn å bryte opp. I parforhold er det dessuten ofte slik at den ene blir ferdig med

studiene før den andre. Da tar den ene jobb lokalt i påvente av at den andre blir ferdig, og dermed er man et skritt lenger i å etablere bofasthet på studiestedet.
Flere undersøkelser viser at mange som bor i storbyområdene ønsker å flytte tilbake dit de kom fra eller til andre mindre steder, men at manglende jobbmuligheter står i veien for dette (Orderud og Onsager 1998, Grimsrud 2005). Selv om det er på det rene at det ikke er like mange arbeidsplasser for høyt utdannende utenfor de store byene, kan det også handle om at mange ikke har nok kjennskap til de jobbmulighetene som finnes, eller at de bruker manglende jobb som en kort og legitim forklaring på at tilbakeflytting ikke er aktuelt (Grimsrud 2000). Hansen (2004) har for eksempel pekt på at utdanningsaspirerende ungdom som vokser opp på såkalte ensidige industristeder, lenge etter at hjørnesteinsbedriften er nedlagt og erstattet av kunnskapsintensive arbeidsplasser, fortsatt tror de må flytte fordi bygda ikke har utdanningsrelevante arbeidsplasser å tilby.

Slike forestillinger kan handle om at distriktene lider under et negativt stedsimage som forteller at det ikke fins utdanningsrelevante jobber der. Måten et sted presenteres på i media, i skjønnlitteratur så vel som faglitteratur, er av betydning for hvordan vi oppfatter et sted og dermed også for hvordan vi forholder oss til det. Når det gjentatte ganger fortelles om bygder og småsteder som mister sine ungdommer gjennom fraflytting, som har en økonomi preget av næringer uten vekst og som sakker etter i utdanningssamfunnet, så skaper dette et stedsimage, et kollektivt meningsfellesskap, som sier at dette ikke er steder for folk med høy utdanning. Slike stedsmyter fungerer som kulturelle sannheter og antas å ha stor innvirkning på hvilke steder unge mennesker i det hele tatt vurderer som aktuelle bosteder (Haugen og Lysgård 2006). Derfor er det mange steder som de senere årene har hatt fokus på omdømmebygging; de har jobbet aktivt for at deres område skal identifiseres med noe positivt (Niedomysl 2004). Det er etterhvert eksempler på at steder har lykkes med å endre sitt image, og at dette trolig også har ført til befolkningsvekst eller økonomisk vekst (Teigen og Lønning 2009). Det handler om å gjøre gamle myter til skamme gjennom å overskride dem. For eksempel vil en regional trainee-ordning kunne bidra til å bekjempe forestillingen om at det ikke finnes relevante arbeidsplasser for unge med høy utdanning på stedet, dels gjennom å profilere bedriftene/virksomhetene og stedet, men ikke minst gjennom at bedriftene faktisk ansetter denne gruppen slik at de motbeviser gamle stedsmyter og bygger nye.

Det er et velkjent faktum at betydningen av jobb er av større betydning som flyttemotiv for folk med høyere utdanning og akademiske yrker enn for andre; det bekreftes også av den

nasjonale Flyttemotivundersøkelsen 2008. I et livsløpsperspektiv er jobb viktigst som flyttemotiv med én gang man er ferdig med utdanningen. Mange lar utelukkende jobben styre hvor de bosetter seg i denne fasen (Hansen og Niedomysl 2009). Etter hvert som man blir eldre kommer som regel andre flyttemotiv mer og mer inn i bildet. Da har man også opparbeidet seg en sterkere posisjon i arbeidsmarkedet slik at andre faktorer, for eksempel knyttet til stedstilhørighet, familieforhold og kulturtilbud kan få telle mer med i beslutningsprosessen. Det er forholdsvis vanlig med hyppige jobb- og bostedsskift i fasen som ung voksen. Man kan derfor vente at selv om traineene får jobb og blir boende i de aktuelle regionene etter endt trainee-periode, så er sannsynligheten stor for at de flytter videre etter en stund.

Selv om jobb og karriere ofte er den viktigste grunnen til at nyutdannede flytter, er jobbrelaterte forhold generelt på vikende front som dominerende flyttemotiv (Lundholm et al. 2004). Dette gjelder særlig i Norge hvor arbeidsledigheten har vært lav gjennom lang tid og hvor arbeidsledigheten heller ikke varierer så alt for mye mellom ulike regioner. Når det er tilgang på jobb nær sagt over alt, og når unge med høy utdanning er en mangelvare, så kan de unge i større grad tillate seg å la andre kriterier bestemme bostedsvalget. I flyttemotivundersøkelsen var for eksempel familierelaterte forhold det hyppigst nevnte motivet. I unge år er det særlig snakk om flytting på grunn av kjæresteforhold. Frønes og Brusdal (2001) har kalt dagens unge for friends-generasjonen. Med det mener han at dagens unge legger mer vekt på å kunne være sammen med, og bo nær, venner enn familie. Dette er en generasjon som i mindre grad legger vekt på karriere og i større grad lar fritid og sosiale sider ved livet styre bostedsvalg. Dette er en utvikling som favoriserer utdanningsstedene som bosted for de unge, men understreker samtidig at det å satse på de sosiale sidene ved trainee-stillingen er viktig.

9.3. Oppsummering

Det peker seg ut flere mulige tilnærminger/strategier hvis man i fortsettelsen velger å jobbe med kobling ungdom/kompetanse og næringsliv. Midt-Troms har flere fragmenterte tiltak mot målgruppen som kan bli en del av en helhetlig rekrutteringsstrategi.

Den årlige arbeidslivsdagen på Universitetet i Tromsø – styrking av regional identitet

Midt-Troms ønsker å vise seg fram som en attraktiv region overfor studenter ved UiT Norges arktiske universitet. Arbeidslivsdagen er UiTs årlige møteplass for arbeidsgivere og studenter.

På arrangementet møter bedrifter og virksomheter studentene på hjemmebane. Arbeidslivsdagen samler hvert år nærmere hundre virksomheter fra hele landet, og vel 2.000 studenter besøker arrangementet.

I 2014 gikk regionalt næringsliv, forsvar og kommuner i hele Midt-Troms for første gang sammen om arrangementet og lagde en felles «storstand» der mangfoldet i regionen ble presentert. Hovedfokus var å presentere regionens store og varierte muligheter innen mange spennende bransjer i næringslivet. Kvelden før arbeidslivsdagen ble alle studenter fra regionen invitert til en pizzakveld der de møtte aktører fra Midt-Troms i en uformell setting. Vel hundre studenter kom og det gjennomføres ei oppfølgingssamling med disse i vår.

En oppnår mange hensikter gjennom dette arrangementet; samhold og felles profilering fra Midt-Troms, koblinger mellom studenter og næringsliv, innspill der studenter gjennomfører studier, studentoppgaver i regionen mv.

Sterk kobling mellom næring og utdanning

Regionen har utdanningstilbud på alle nivåer; videregående skole, inkludert fagarbeidere/lærlingetilbud, tilbud som er i regionen i regi av Forsvarets studiesenter og Studiesenteret Finnsnes, Universitet og FoU.

Gjennom intervju uttrykker flere at Midt-Troms-regionen må kunne by på mer enn vi har i dag av utdanningstilbud utover videregående skole, muligheter for kompetanseheving og etterutdanning lokalt. Og sist, men ikke minst, jobbmuligheter som fremstår som karrieremessig spennende og utfordrende.

Lenvik kommune har igangsatt et prosjekt med Ungt Entreprenørskap og havbruksaktørene på Senja som skal bidra til økt kunnskap, økt interesse og rekruttering av elever i grunnskolen og videregående skole i Lenvik og på Senja. Modellen kan utvides til å gjelde *hele* regionen, *flere* utdanningsretninger og vekstnæringer.

Videreføring og utvidelse av traineeordning

Antallet trainee økes i Midt-Troms i 2015. Bedriftene har en unik mulighet til både å markedsføre seg selv og regionen, samt få tilgang til ny kompetanse. Nettverket mellom traineene er et eget kompetansemiljø. Ordningen bør evalueres og vurderes videreført.

10 Mulige vegvalg/målområder

Samfunnsanalysen synliggjør flere sentrale målområder som har *potensial for regional vekstkraft*. Det må være et godt forankret eierskap til målområdene både i det offentlige og i næringslivet. Regionen som helhet skal stille seg bak disse.

Kompetanse/utdanning

Ha et utdanningstilbud som er bedre tilpasset næringslivets behov. Arbeide videre med kartlegginger. Yrkesfag/fagbrev i bedrifter. Bedre samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene (spissing). Øke kompetansenivået (videre/etterutdanning). Flere muligheter for å ta utdanning der du bor.

Integrering og helhetlig regionalt vertskap

Fokus på alle målgrupper som er eller kan bli en del av regionen: Eksisterende innbyggere, våre egne ungdommer, studenter/trainee, arbeidskraft (norsk/utenlandsk, fast eller sesong), potensielle tilbakeflyttere, deltidsinnbyggere (hytte/fritidsboligeiere).

Samferdsel og infrastruktur

God dialog mellom offentlige myndigheter og næringsliv, og forsøk på felles prioriteringer av samferdselsutbygginger i regionen. En region som står samlet og sterk i konkurransen mot andre regioner.

Regionalt næringssamarbeid

Felles regionalt planverk som verktøy både for det offentlige og næringslivet (næring, kultur, areal osv). Mer klyngetenkning i næringslivet, eksempelvis reiseliv og sjømat.

Felles bo- og arbeidsregion

Forsterke pendlermuligheter, satsing på vei/samferdsel. Felles strategier og omdømmearbeid. Styrking av lokalsamfunnene som bosteder (stedsutvikling).

Ungdomsmedvirkning

Etablering av regionalt ungdomsråd, gi reell innflytelse. Fortsatt kartlegging og dialog med målgruppen.

Mer FOU og innovasjon i Midt-Troms

Igangsetting av mer forskning regionalt, særlig knyttet til potensialet i vekstnæringer og fremtidige muligheter. Forske på og i Midt-Troms. Avgjørende for innovasjon og å tiltrekke seg høgkompetent arbeidskraft og kapital.

Styrke regional identitet

Skape arenaer for samhandling, bygge relasjonell tillit. Felles markedsføring og omdømmebygging. Felles kanaler for informasjon. Raushet som gir gjensidig utbytte.

Omdømmebygging

Aktivt og offensivt omdømmearbeid. Skapes av alle som bor og virker i regionen, og er ikke et offentlig ansvar alene. Felles verdier og visjoner kan samle vekstkraften i regionen.

Kultur og fritid

Gjensidig bruk av kultur og fritidstilbud. Være attraktiv bo- og besøksregion for innbyggere, hytteeiere og turister. Livskraftige, levende lokalsamfunn.

11 Referanser

Berlin, J. (2004): Aktionsforskning – en problematisering. I Rønnermann, K. (2004): Aktionsforskning i praktiken – erfarenheter och reflektioner, Studentlitteratur, Lund Sverige Dürrengberger,G. Kastenholz, H. og Behringer, J. (1999). Science and public policy, 26, 341-349.

Engebregtsen, Ø. og A. Gjerdåker (2012): Potensial for regionforstørring. TØI rapport 1208/2012. Transportøkonomisk institutt: Oslo.

Ericsson, B., Skjeggedal, T., Arnesen, T.,& Overvåg, K. (2011). *Second Homes i Norge – bidrag til en nordisk utredning.* ØF-rapportene 01/2011. Lillehammer: Østlandsforskning.

Etzkowitz, H. & Leydesdorff, L. (1999): "The future of research and technology transfer" Journal of Technology Transfer. Vol 24, 111 – 123.

Farstad, M., Rye, J. F. og Almås, R. (2008). Fritidsboligfenomenet i Norge, Norsk senter for bygdeforskning. Trondheim: Norsk senter for bygdeforskning.

Gausdal, A. (2005): Network learning creating connectedness? And innovation? Paper written for HSS05 Conference in Vestfold, June 2005.

Hassink, R. (2001):"Towards regionally Embedded Innovation Support Systems in South Korea". Urban studies

Innovasjon Norge (2013): Kobro, Lars Ueland og Knut Vareide (Telemarksforsking) og Morten Hatling (Sintef 2012): Suksessrike distriktskommuner. En studie av kjennetegn ved 15 norske distriktskommuner. TF-rapport nr. 303. Telemarksforsking. Merket for bærekraftige reisemål. Temahefte.

Jansson, B. & Müller, D. (2003). Fritidsboende i Kvarken. Kulturgeografiska institusjonen Umeå Universitet. Umeå: Kvakenrådet.

Nilsson, J-E. og Uhlin, Å.: Regionala innovasjonssystem, Vinnova Rapport, 2002.
NOU 2012-2013:13. Ta heile Noreg i bruk I: REGIONALDEPARTEMENTET, K.- O. (red.). Oslo: Statens forvaltningstjeneste.

Nyseth, T. & Granås, B. (red.).(2007). Reinvention of place. Rapport. Stockholm: Nordregio.

Porter, M. (1990). The competitive advantage of nations. Macmillan: London.

Reiersen, J. (2013): Nettverk, tillit og risiko. Magma nr. 03/13.
Skjeggedal, T., Overvåg K., Arnesen, T. og Ericsson, B. (2009): *Hytteliv i endring*. Plan, nr 6/2009, s. 42-49. Oslo: Universitetsforlaget.

Reve, T., Jakobsen, E. (2001). Et verdiskapende Norge. Universitetsforlaget: Oslo.

Reve, T, Amir, S. (2012). Et kunnskapsbasert Norge. Universitetsforlaget: Oslo.

Storvoll, R. & Espenes, M. A. (2013). Med jobben på flyttelasset. I Jentoft, S., Nergård, J.I., Røvik, K.A. (red.): Hvor går Nord-Norge? Politiske tidslinjer. Stamsund: Orkana Akademiske, s.271-284.

Tiller, T. (1999): Aksjonslæring. Forskende partnerskap i skolen. Høyskoleforlaget, Kristiansand.

Vareide, K., Ueland Kobro, L. og Nyborg Storm, H. (2013). Notat: Regional utvikling.13 – 2013. KRD: Oslo.

Vareide, K. og Nygaard, M. O. (2014). Regionalt samspill og vekst – i lys av attraktivitetsmodellen, TF-notat 27/2014.

Viken, A. og Nyseth, T. (2009). Kirkenes – a town for miners and ministers. I T. Nyseth og A. Viken, Place reinvention. Northern perspectives (53-72). Farnham: Ashgate.

Viken, A. (2012). Fokus på sted – fokusgruppesamtaler som metode i steds- og destinasjonsanalyser. I A. Førde, B. Kramvig, N. Gunnerud Berg og B. Dale (red.). Å finne sted. Metodologiske perspektiver i stedsanalyser (205-219). Trondheim: Akademika forlag.

Velvin, Jan, Rolf Qvenild, Ole Branstad og Åke Uhlin (2002):En kartlegging av det regionale innovasjonssystemet innen IKT/elektronikk Horten - Kongsberg. - Kongsberg: Høgskolen i Buskerud, 2002.

Wibeck V., Dahlgren, M.A., & Øberg G. (2007). Learning in focus groups: An analytical dimension for enhancing focus group research. Qualitative Research, 7, 249-267.