



Rapport

Forsvarsbygg

OPPDRAK

Kampflybase – Plan- og
prosjekteringsgruppe

EMNE

Evenes flystasjon og Harstad/Narvik
lufthavn, Evenes.

Reguleringsplan med konsekvensutredning.

Lokale og regionale virkninger

DOKUMENTNUMMER

ALM-95-00-R-RAP-009

REVISJON

01

DATO

28.03.2019

	12.12.2018	Justert etter innspill i november	Sven Haugberg	Kjell Lønne	Kjell Lønne
	25.08.2018	Justert etter innspill fra kommunene	Sven Haugberg	Kjell Lønne	Kjell Lønne
	21.08.2018	Justert etter innspill fra FB	Kjell Lønne		
	01.06.18	Rapport internt for FB			Kjell Lønne
01	27.02.18.	Sysselsetting, befolkning og boligbygging, lokalt og regionalt	Sven Haugberg	Kjell Lønne	Kjell Lønne
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



INNHALDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	7
1.1	Overordnet beskrivelse – tiltaksbeskrivelse	7
1.2	Dagens situasjon på Evenes.....	7
1.3	Metode	8
1.4	Inndata fra Forsvaret.....	8
1.5	Konsekvenser	9
1.6	Motiverende tiltak.....	10
1.7	Forslag til oppfølgende undersøkelser.....	10
2	TILTAKSBESKRIVELSE	11
2.1	Forsvarets utvikling på Evenes.....	11
2.1.1	Arrondering av bygg og anlegg	11
2.1.2	Endring i militær aktivitet.....	13
2.1.3	Fremdrift	13
2.2	Avinors behov.....	13
2.3	Tilknytning til E10.....	14
3	Dagens situasjon og utvikling	15
3.1	Dagens situasjon	15
3.1.1	Gjeldene reguleringsplan.....	15
3.1.2	Evenes flystasjon	15
3.1.3	Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.....	15
3.1.4	Helikoptertrafikk.....	15
3.1.5	Flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Evenes flystasjon	16
3.2	0-alternativet.....	16
3.3	Tiltakets nære influensområde.....	16
3.3.1	Evenes kommune	17
3.3.2	Skånland kommune.....	17
4	OM DELUTREDNINGEN	18
4.1	Planprogrammet	18
4.1.1	Avgrensning av fagområdet	18
4.1.2	Planprogrammets krav.....	18
4.1.3	Metode og datagrunnlag	18
4.1.4	Tiltaks- og influensområde.....	19
4.2	Statistikk om regionen	19
4.2.1	Befolkning.....	19
4.2.2	Sysselsetting	20
4.3	Influensområde.....	21
4.4	Befolkningsutvikling i null-alternativet.....	22
5	KONSEKVENsutREDNING	24
5.1	Inndata.....	24



5.1.1	Investeringsfasen	24
5.1.2	Driftsfasen.....	26
5.1.3	Lokale leveranser	28
5.2	Befolkningsutvikling.....	28
5.2.1	Befolkningsutvikling yrkesaktive eldre.....	29
5.2.2	Skolebarn.....	30
5.2.3	Eldrebølgen	31
5.2.4	Regionale forskjeller	32
5.2.5	Skoleutbygging i Harstad.....	33
5.2.6	Boligbyggebehov	34
5.2.7	Befolkningsvekst i Harstad eller i Narvik.....	35
5.2.8	Endringer i vegnett.....	36
5.3	Motiverende tiltak.....	36
6	OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	38
7	USIKKERHETER I ANALYSENE	39
	REFERANSER OG KILDER	40



FORORD

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly F-35. Etter et omfattende utredningsarbeid vedtok Stortinget 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Fire av flyene skal stasjoneres på Evenes i en base for Quick Reaction Alert (QRA) og høy luftberedskap (HLB). Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.

Stortinget vedtok 15. november 2016 Langtidsplanen for Forsvaret. Denne innebærer økt aktivitet ved Evenes flystasjon med blant annet å etablere de nye overvåkingsflyene P8A i Maritime Patrol Aircraft (MPA) og tilhørende aktivitet, baseforsvar mm.

Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og behov for en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte.

Blant annet med bakgrunn i planstatus, Forsvarets nye behov og omfang, har Forsvarsdepartementet funnet det riktig og hensiktsmessig å foreslå revisjon av reguleringsplanen. Forsvarsdepartementet ba i brev av 10. februar 2017 Forsvarsbygg om å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven. På grunn av stram tidsplan og sakens kompleksitet anbefalte Forsvarsbygg og Forsvarsdepartementet å gjennomføre planlegging og utredning etter plan- og bygningslovens bestemmelser om statlig planprosess. Dette ble vedtatt i Kommunal- og moderniseringsdepartementet 28.03.2017. Berørte kommuner har stilt seg positive til bruk av statlig plan.

Planområdet omfatter også arealer eid av Avinor og andre private berørte grunneiere. Arealene er inkludert i planområdet for avklaring av grensesnitt mot statlige behov i planprosessen. Forsvarsbygg utfører planprosessen for Forsvarsdepartementet.

Denne delutredningen omfatter konsekvenser av tiltaket med hensyn på lokale og regionale virkninger.

Delutredningen inngår i en serie temautredninger som utgjør grunnlaget for konsekvensutredningen som er tatt inn i reguleringsplanen.

Temautredningen er utarbeidet for Forsvarsbygg av konsulentgruppen ALM – Asplan Viak AS, LPO arkitekter og Multiconsult AS med siviløkonom Sven Haugberg som fagansvarlig.

Oslo, januar 2019

Olaf Dobloug

Prosjektdirektør Forsvarsbygg kampflybase



1 SAMMENDRAG

1.1 Overordnet beskrivelse – tiltaksbeskrivelse

Stortinget har vedtatt at Evenes flystasjon skal utvikles til base for F-35 jagerfly for QRA (quick reaction alert) og HLB (høy luftberedskap), og hovedbase for de nye militære overvåkingsflyene P-8A i MPA-tjeneste. Sammen med tilhørende støttefunksjoner vil totalt utbyggings- og fornyelsesbehov utgjøre om lag 65 000m² på Evenes flystasjon med ca. 300 mannskaper og 500 fast ansatte. Anlegget dimensjoneres for inntil 1000 personer.

AVINOR kan iflg egen masterplan for Evenes lufthavn få behov for utvidelse av den sivile flyterminalen fra dagens 4 til 8 gates for større passasjerfly, et nytt driftsbygg med brannstasjon og eventuelt et nytt fraktbygg. Dagens avisingsløsning må på sikt også erstattes med en egen avisingsplattform. Avinors behov for driftsmessig kapasitet for økende luftfart tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt opp mot Forsvarets behov.

Den sivile lufthavnen og flystasjonen skal ha felles atkomst fra nye E10. Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendig planarbeid for ny kryssløsning i forbindelse med justering av traseen for E10. Dette gjøres i egen statlig plan.

De nye F-35 flyene i QRA-beredskap vil sammen med planlagte norske og allierte øvelser med kampfly medføre endring i dagens støybilde på Evenes. Den mest hørbare endringen blir når F-35 flyene tar av for beredskapsoppdrag (QRA). Dette kan skje når som helst på døgnet. QRA oppdragene regnes til 52 pr år, med 2 samtidige avgående fly pr oppdrag. En ulempe blir uforutsigbarheten i tid for disse flygingene. I tillegg vil det bli 52 øvingsoppdrag pr år dvs i gjennomsnitt 1 pr uke med 2 samtidige avgående fly hver gang. Til sammen blir dette i gjennomsnitt 4 avganger pr uke dvs 208 pr år. Også i dag er det 30-35 årlige avganger med F-16 på Evenes (i gjennomsnitt 33 de siste 5 årene). HLB er en nasjonal beredskapssituasjon og medfører i seg selv ingen økt aktivitet på Evenes utover aktiviteten knyttet til QRA.

P-8A flyene i MPA-tjeneste har et støybilde som tilsvarer store sivile passasjerfly (tilsvarende Boeing 737) på Evenes. De nye P-8A flyene i MPA-tjeneste vil få ca 800 avganger pr år. I tillegg kommer øvingsrunder med avgang og landing i en bevegelse (Touch & Go), ca 2550 bevegelser/år inkl. alliert trening. Noe av denne øvingen vil bli utført ved andre flystasjoner.

Avinor forventer at den sivile flytrafikken vil øke med 1,5 % pr år fremover. Innenfor beregningsperioden er dette ikke nok til at det vil gi noen merkbar endring i støybildet.

1.2 Dagens situasjon på Evenes

Planområdet omfatter arealer både i Evenes og Skånland kommuner. Planområdet i Skånland kommune omfatter sikringsarealer, innflygingslys og utrykningsvei for brann- og havariberedskapen, og tas med for å inkludere eksisterende anlegg formelt i en reguleringsplan. Tilsvarende utrykningsvei finnes også syd for rullebanen. Denne inngår i planområdet, strekker seg inn i naturvernområdet Kjerkvatnet og ligger i sin helhet på Avinor sin eiendom.

Evenes Lufthavn ligger dels i Evenes kommune, dels i Skånland kommune. Det betyr videre at flyplassen er delt mellom Nordland fylke og Troms fylke. Både Skånland og Evenes er knyttet til Harstad bo- og arbeidsmarkedsregion, som også omfatter kommunene Tjeldsund, Harstad og Kvæfjord. Regionen knyttes tidsmessig bedre sammen med realisering av E10 Hålogalandsveien. Narvik er senter i en annen bo- og arbeidsmarkedsregion, bestående av Gratangen, Narvik og Ballangen. Da den nye Hålogalandsbrua ble åpnet i desember 2018 ble Evenes reisetidsmessig knyttet nærmere til Narvik. Brua vil redusere reiseavstanden mellom Narvik og Evenes fra i tidligere 72 km til 54 km. Brua blir bompengefinansiert med om lag kr 90 etter rabatt.

I de to regionene bodde det 56 700 personer ved utgangen av 2017. De siste 15 årene har folketallet gått ned i alle kommunene unntatt i Harstad som har hatt en vekst fra 23600 i 2000 til 24800 i 2017 og Narvik som har hatt en liten vekst på 200 personer siden 2000. I løpet av 2017 falt folketallet i de to regionene med 300 personer.

En naturlig studieregion for å estimere influensområde rundt Evenes flyplass ser ut til å omfatte følgende kommuner: Tjeldsund, Evenes, Harstad, Skånland, Narvik, Gratangen. Tjeldsund og Skånland vil bli slått sammen fra 01.01.2020.

Denne regionen har per utgangen av 2017 50200 innbyggere og knapt 24 000 sysselsatte. Fra 2016 til 2017 har antall sysselsatte i regionen falt med ca 250 personer.

I prognosen publisert i 2016 (alt 4M) forutsatte SSB at folketallet i denne regionen i 2035 skulle bli på 55 900. I prognosen publisert i 2018 er dette tallet endret til 51 800. SSB forventer altså i sin siste prognose (2018) betydelig svakere befolkningsutvikling i regionen enn de gjorde i 2016.

1.3 Metode

Det er den økte aktiviteten lokalt som eventuelt kan føre til lokal og regional sysselsetting. Det er benyttet modellsystemet Panda som verktøy til å beregne den regionale sysselsettingsvirkningen av investerings- og driftskostnadene. Beregningene inkluderer direkte sysselsetting på anlegget og indirekte virkninger i regionen samt konsumvirkninger. Videre beregner Pandamodellen den genererte befolkningsutviklingen og i prinsippet også boligbyggebehovet.

Det er den samlede regionale sysselsettingsvirkningen som fører til virkninger på befolkningsutviklingen regionalt. I første omgang beregnes den samlet for regionen, deretter fordeles virkningen på de berørte kommunene i influensområdet. Den ekstra befolkningsveksten (eventuelt reduserte nedgangen) legges til utviklingen i nullalternativet (forventet utvikling uten påvirkning av Forsvarets nyetableringer på Evenes flystasjon). Avhengig av forventet utvikling i nullalternativet pekes på behov for satsing på kommunal teknisk og sosial infrastruktur og eventuelt på behovet for tilrettelegging for boligutbygging.

1.4 Inndata fra Forsvaret

De samlede investeringer forventes å bli om lag 4,1 mrd kroner.

De enkelte komponentene som investeringene består av, er fordelt over år noe skjønnsmessig. Videre antas at om lag 20 prosent av investeringskostnadene er planlegging og prosjektering som i hovedsak vil skje i Forsvarsbyggs lokaler i Oslo. Videre antas at en betydelig andel av investeringene er kjøp av utstyr utenfor regionen. De samlede regionale investeringer er i størrelsesorden 2,1 mrd kroner som i stor grad består av virksomhet i bygge- og anleggsbransjen.

De regionale virkningene av bygge- og anleggsvirksomheten kan bli relativt sterke, men vil være kortvarige.

I 2020 og 2021 er den lokale aktiviteten på sitt høyeste med opp mot 500 millioner NOK per år regionalt. Det vil bli et høyt antall regionale arbeidsplasser for å gjennomføre utbyggingen.

Driften vil gradvis ta seg opp. Fra 2022 - 2023 forutsettes at driftsomfanget har nådd sitt fremtidige nivå. Det er ventet at bemanningen vil bli 522 stillinger knyttet til Forsvaret samt en økning på om lag 20 ansatte i Avinor for å operere flyplassen med Forsvarets aktiviteter. I dag er det om lag 250 ansatte i alt på flyplassen – både til drift av flyplassen og kommersielt tilsatte.

Forsvarets tilsatte forventes i stor grad å være innpendlere – særlig ukespendlere. Det vil derfor bli bygget mindre leiligheter – kvarter – for et stort antall militært personell. Ansatte i Forsvaret omfatter både militært og sivilt ansatte. De første årene antas at andelen som (uke)pendler vil være høy – opptil 40% – 45%. Etter noen år vil andelen innpendlere gradvis bli noe lavere – rundt



35%. I denne forbindelsen regnes ikke bosatte innen influensregionen som pendlere. Det er grunn til å anta at mange vil bosette seg enten i Harstad eller i Narvik, men Forsvaret ønsker bosetting også i nærkommunene.

Investeringene på flystasjonene blir betydelige, og i utgangspunktet kan større nasjonale firma stå sterkt om å få tildelt de største kontraktene. Men så langt det er mulig og hensiktsmessig vil det bli valgt en kontraktsstrategi som gjør det mulig også for lokale og regionale firma å by på kontraktene. Erfaringene fra Ørland viser at lokale firma er tildelt mange av kontraktene. I anleggsperioden vil lokale firma også ha en særlig styrke i konkurransen som underleverandører til de større entreprenørselskaper.

1.5 Konsekvenser

Samlet sysselsettingsvirkning i regionen vil være høyest i årene 2021 – 2023. Deretter vil den ekstra sysselsettingen flate ut på om lag 680 sysselsatte i regionen. I årene med høyest sysselsetting vil det være innpendling – både til anleggsvirksomheten og til den økende militære aktiviteten. I 2021 kan opptil 450 innpendlere være direkte sysselsatt i anleggsvirksomheten eller i Forsvaret. I tillegg kommer innpendlere knyttet til ringvirkningene i regionen.

Regionen har i utgangspunktet netto utpendling. Den var økende fram til 2013 med en topp på nær 500 personer. Deretter har netto utpendling fra regionen avtatt slik at i 2016 var den på under 100 personer.

Som følge av utbygging og drift på Evenes vil det økte antall arbeidsplasser føre til et tillegg i innbyggertallet sammenlignet med nullalternativet – altså sammenholdt med SSBs prognoser. Tillegget vil gradvis øke til 650 personer, dvs at innbyggertallet i regionen vil være ca 650 personer høyere med utbygging enn uten utbygging. I null-alternativet, som vi har definert som SSBs prognose (2018-prognosen), vil den årlige regionale veksten i folketallet være på mellom 110 og 140 personer. Utbyggingen fører altså til at folketallet kommer til å nå et bestemt nivå 2 til 3 år tidligere med utbygging enn uten utbygging.

Det er i hovedsak bykommunene Narvik og ikke minst Harstad som kan forventes å få noe større vekst i folketallet i utbyggingsalternativet enn i null-alternativet.

Grovt sett vil boligbyggebehovet bli forskjøvet ved at behovet vil opptre 2 til 3 år tidligere med Evenesutbygging enn uten Evenesutbygging.

Det forventes at utviklingen i arbeidsmarkedet som følge av utbygging på Evenes har fått full uttelling mot 2035. Da vil innbyggertallet i Narvik være mellom 5% og 10% høyere enn i 2016 ifølge nullalternativet (=SSBs befolkningsprognose alt 4M, 2016). Utbygging på Evenes vil kunne bidra til at befolkningsveksten vil bli om lag 200 flere personer i 2035 i utbyggingsalternativet enn i nullalternativet. Det ekstra boligbyggebehovet som utbyggingsalternativet genererer vil utgjøre 60 til 70 flere boliger i alt fram til 2035 eller rundt 5 til 10 ekstra boliger per år i perioden med utbyggingsalternativet. I de seinere årene har Narvik hatt en boligbygging på i gjennomsnitt mellom 40 og 50 boliger årlig. Med utbygging på Evenes bør Narvik planlegge for mellom 45 og 55 boliger per år.

I Harstad vil veksten i folketallet bli om lag på 10 % fram til 2035 sammenlignet med folketallet i 2016. Utbyggingsalternativet kan føre til vel 400 flere innbyggere enn i nullalternativet. Det økte folketallet vil generere et behov på et sted mellom 120 og 150 boliger mer i planperioden. Det samsvarer med rundt 10 til 15 ekstra i året i utbyggingsalternativet sammenlignet med å ikke bygge ut på Evenes. Harstads boligbygging har de siste årene vært mellom 70 og 80 boliger i gjennomsnitt per år.



Det antas at så vel Narvik som Harstad kan innpasse et noe høyere årlig boligbyggebehov i de nærmeste årene uten særskilte tiltak.

I Evenes, Skånland, Gratangen og i Tjeldsund vil befolkningsutviklingen i alt få et ekstra løft på om lag 45 personer.

1.6 Motiverende tiltak

Et betydelig antall stillinger vil bli besatt med fast bosatte i regionen. Disse vil fordele seg over hele regionen med forventet hovedvekt på Narvik og Harstad, samt ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. I foreliggende rapport er det beregnet at utbygging og drift på flystasjonen kan bidra med en folketilvekst på nær 700 personer hvorav mellom 30 og 40 i de tre nærmeste kommunene.

Rekruttering til nye stillinger vil også kunne skje ved en kombinasjon av redusert netto fraflytting, redusert netto utpendling og ved redusert (skjult) arbeidsledighet.

De tre kommunenes utfordring er å øke folketallet uavhengig av utbyggingen på Evenes Flystasjon. Selv om virkningen av Evenesutbyggingen kan bli høyere, må andre tiltak settes i verk om vekst skal oppnås. Nettoflytting til de tre kommunene varierer fra år til år, men selv i år med positiv samlet tilflytting, er det netto utflytting i aldersgruppen 20 -29 år. Et delmål må være å legge til rette slik at unge mennesker i etableringsfasen ønsker å fortsette å bo i kommunen. De berørte kommunene bør utarbeide en felles strategi for å gjøre kommunene til attraktive bokommuner og attraktive næringskommuner.

Forsvaret og omkringliggende kommuner bør opprette dialog for gjensidig nytte av lokal tilstedeværelse, slik at disse kommuner kan ta del i mer av de positive virkningene.

1.7 Forslag til oppfølgende undersøkelser

Anses ikke å være behov for oppfølgende undersøkelser utover den enkelte kommunes interesse i å overvåke utvikling i sysselsetting og folketall.

Uklart om det er behov for oppfølgende undersøkelser siden det i prinsippet ikke er noe «problem» som skal bekjempes.

2 TILTAKSBESKRIVELSE

2.1 Forsvarets utvikling på Evenes

Beslutningen om lokalisering av Kampflybasen til Ørland flystasjon innebar også stasjonering av et mindre antall F-35 fly til en QRA-base (Quick Reaction Alert) på Evenes flystasjon. Denne etableringen medfører behov for nye lokaler for beredskapsmannskap. Flyene kan benytte eksisterende anlegg som sheltere og interne taxebaner. Stortingets vedtak om etablering av de nye maritime overvåkingsflyene (MPA – Maritime Patrol Aircraft) på Evenes flystasjon og overflytting av tilhørende funksjoner fra Andøya til Evenes, vil sammen med stasjonering av F-35 fly innebære om lag 65 000 m² byggfornyelse og nybygg for å ivareta de nye funksjonene. Det vil bl.a. være behov for forlegninger for ansatte og mannskaper. Foreliggende planer tilsier rundt 500 fast ansatte og 300 mannskaper, men i planleggingen vil en dimensjonere for inntil 1000 personer inklusiv vernepliktig mannskaper. I tillegg er det aktuelt med en oppgradering av beskyttelse og sikring, blant annet nytt gjerde.

For luftvern vil eksisterende anlegg innenfor og utenfor flystasjonen benyttes.

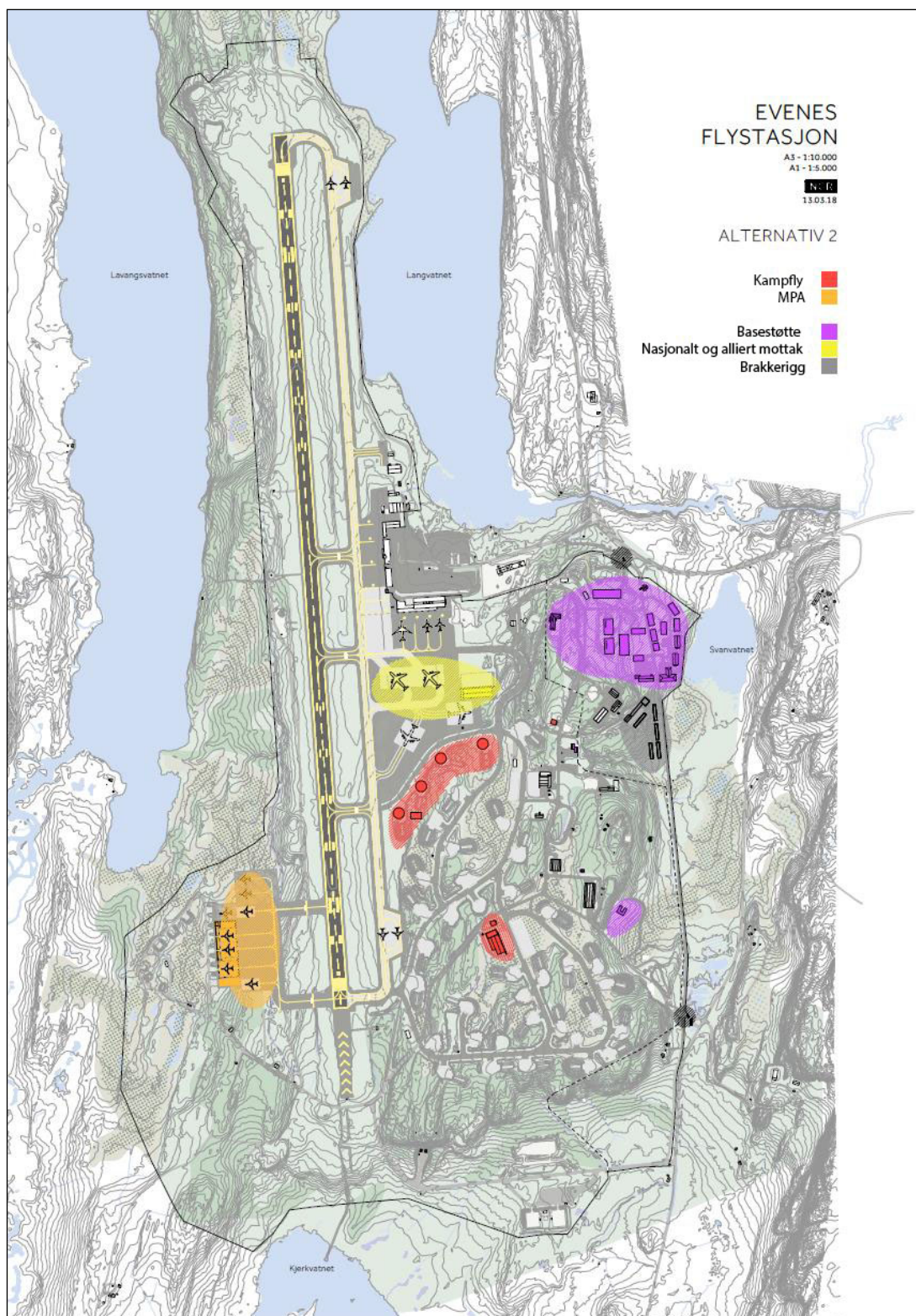
Følgende enheter skal lokaliseres på Evenes flystasjon, hovedbase for overvåkning og jagerfly og stridsoperasjonssenter:

- QRA med 4 fast stasjonerte F-35 fly hvorav 2 i beredskap etableres i 2021. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg
- MPA med 5 fast stasjonerte P8A overvåkingsfly ankommer sommer 2022
- Luftvern og baseforsvar med hundekennel
- Støttefunksjoner til disse etableres etter behov

2.1.1 Arrondering av bygg og anlegg.



Figur 1 Illustrasjon av planlagt utvidelse av Evenes flystasjon. Illustrasjonen viser også nye flyoppstillingsplasser for sivil luftfart.



Figur 2 Oversiktskart utvikling av Evenes flystasjon.

Forsvarets behov for nye bygg og anlegg er foreløpig illustrert ved figuren over. Ny hangar for MPA blir sørvest av rullebanen, og vil være det mest synlige av de nye anleggene. F-35 vil benytte eksisterende anlegg.

2.1.2 Endring i militær aktivitet

Antall jagerfly som tar av og lander på Evenes vil øke vesentlig. Det er forventet en økning fra dagens 30- 40 avganger pr år (2016) til ca 800 pr. år (2024). I hovedtrekk består dette av:

- I gjennomsnitt en avgang pr uke med F-35 i QRA-opppdrag (Quic Reaction Alert), dvs 52 oppdrag pr år. Hvert oppdrag skjer alltid med 2 fly tett på hverandre, dvs totalt 104 flyavganger pr år. Oppdragene («skarpe» oppdrag) skjer etter behov og når som helst på døgnet.
- Et QRA-øvingsoppdrag pr uke med F-35, dvs 52 pr år. Hvert øvingsoppdrag skjer med 2 fly tett på hverandre, dvs totalt 104 flyavganger. Oppdragene skjer hovedsakelig på dagtid.
- Ca 2 x ca 2 uker med trening på år for norske F-35. Treningsperiodene blir varslet på forhånd.
- Flyving med norske og/eller allierte jagerfly under militærøvelser ca hvert annet år.

Regelmessig trening med Orion-fly i MPA-tjeneste foregår også i dag med «touch and go» øvelser med 200 – 250 avganger pr år. De nye P8-A flyene i MPA-tjeneste vil få ca 800 avganger pr år. I tillegg kommer øvingsrunder med avgang og landing i en bevegelse (Touch & Go), ca 2550 bevegelser/år inkl. alliert trening. Noe av denne øvingen vil bli utført ved andre flystasjoner.

Disse flyene har et støybilde som er nær tilsvarende sivile passasjerfly av typen Boeing 737, og de har regelmessige daglige avganger som den sivile flytrafikken.

Dette innebærer at den daglige støysituasjonen vil være relativt lik dagens situasjon. Den mest hørbare endringen blir når F-35 flyene tar av for beredskapsoppdrag (QRA) og øving. Hver enkelt avgang med F-35 vil støye betydelig mer enn avgangene med sivile fly og P8A, og F-35 har også høyere maksimalt støynivå ved avgang enn dagens norske F16. Siden de skarpe oppdragene oppstår når som helst på døgnet, blir den største forskjellen uforutsigbarheten i tid for disse flyingene. Selv om det i gjennomsnitt blir en utrykning pr uke, kan praksis bli mer en ujevn fordeling over året.

Den planlagte treningen og øvelsesaktiviteten med jagerfly skal foregå primært på dagtid, men med noe aktivitet på kveld (19 -23) og natt (23 – 06). Nattaktivitet vil da hovedsakelig være landinger. Lydnivå under landing er langt lavere enn ved avgang.

2.1.3 Fremdrift

Følgende fremdrift legges til grunn for utvikling av anlegg og tjenester ved Evenes flystasjon:

- 2017: Konseptvalgutredning gjennomføres. Beslutningsunderlag for fornyelse og utvidelse av adm bygg. Forberedende byggearbeider
- 2021: Etablering av Evenes flystasjon med luftvern. F35 for QRA ankommer 1.8.
- 2022: QRA er operativ, P8A flyene (MPA) ankommer fra 1.6

2.2 Avinors behov

AVINOR skal ivareta sin samfunnsoppgave med å tilrettelegge og drifte lufthavna i takt med utviklingen i sivil luftfart. Utvikling og utbyggingsbehov er beskrevet i Avinor sin masterplan for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, og lar seg gjennomføre innenfor gjeldene reguleringsplan.



Dagens avisingsløsning med avising i «push-back»-sonen og anlegg for oppsamling av forurenset overvann og snø er på sikt ikke tilfredsstillende. Avinor har i sin masterplan for Evenes Lufthavn lokalisert ny avisingsplattform til sør for hangar 4.

Avinors lufthavnarealer tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt opp mot Forsvaret og Forsvarets behov for eventuelle restriksjoner i arealbruk.

2.3 Tilknytning til E10

Både Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes har atkomst via Rv 833 som tar av fra E10 og går frem til terminalen på lufthavna. Rv 833 tilknyttes ny E10 omtrent på samme sted som i dag. Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendig planarbeid for ny kryssløsning og andre trafikksikkerhetsformål i forbindelse med justering av traseen for E10. Dette gjøres i egen statlig plan.

Atkomsten til Evenes flystasjon vil ha tilnærmet samme plassering av avkjøringen fra Rv833 som i dag. I tillegg har flystasjonen i dag to sekundære atkomster via Fv722 i sør. Disse videreføres som sekundæratkomster.

Den sivile trafikken til flyplassen er forventet å øke i takt med forventet økning i flytrafikken. Noe av trafikkøkningen kan ivaretas av et bedret kollektivtrafikktilbud. Dette medfører behov for trafikkanlegg som både ivaretar egne direkte flybusser og rutegående busser forbi lufthavnen. Statens vegvesen vurderer å fornye Rv 833 frem til lufthavnen.

3 Dagens situasjon og utvikling

3.1 Dagens situasjon

3.1.1 Gjeldene reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Evenes flystasjon ble vedtatt i Evenes kommune i 1992. For ett delområde i privat eie nær den sivile lufthavnen er det vedtatt ny reguleringsplan i 2015, med formål parkering.

3.1.2 Evenes flystasjon

Evenes flystasjon ble etablert i 1979. Rullebanen er 2808 m lang, med taxebane i hele rullebanens lengde. Banesystemet driftes av AVINOR. Enden av rullebanen i nord grenser til Skånland kommune. Rullebanen og all operativ EBA er bygget med NATO-standard. Basen kan i dag ta imot både norske og allierte jagerfly og store transportfly.

I dag er det 30-35 årlige avganger med F-16 fly på Evenes (i gjennomsnitt 33 de siste 5 årene).

Regelmessig trening med Orion-fly i MPA-tjeneste foregår med 400 – 500 bevegelser på år. Dette omfatter både avganger og landinger, inklusive «touch and go».

Dagens bygningsmasse omfatter totalt ca. 85 000 m² bygningsmasse og kan forlegge i overkant av 300 personer. Det er shelter for jagerfly, hangarer og fasiliteter for luftvern på basen, samt andre flyoperative støttefunksjoner. Den operative driften av Evenes flystasjon ble avsluttet i 1993, og basen ble satt i mobiliseringsstatus. Siden mobiliseringsstatusen ble avsluttet i 2004, har den militære flystasjonen i hovedsak vært benyttet til store øvelser i Nord-Norge.

3.1.3 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes ble åpnet i 1973, og driftes av AVINOR. Passasjertrafikken passerte 715 000 passasjerer med 11300 flybevegelser i 2016.

Gjennom masterplanen for lufthavna, er det anbefalt å bygge et nytt driftsbygg med brannstasjon. Størrelse på bygget avhenger av driftskonsept. Driftsbygg for selskap som betjener fly (handling) ivaretas i eksisterende bygningsmasse eller legges i tilknytning til terminalen. Masterplanen avsetter også plass til et eventuelt fraktbygg, men oppføring av et slikt bygg er avhengig av interessenter og utvikling i fraktmarkedet. Det må også legges til rette for luftfartsrettet virksomhet (f.eks. basevirksomhet for operatører) på lufthavna.

Det er forutsatt at terminalen med flyoppstilling, i takt med trafikkutviklingen, utvides til 8 gates/oppstillingsplasser for større jetfly. Rullebanens sikkerhetsområder og innflygingslys, mv. ble oppgradert i 2013, og det er ikke forutsatt vesentlige tiltak i banesystemet (f.eks. baneforlengelse) ut over generelle utbedringer.

Disse tiltakene kan gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplan.

3.1.4 Helikoptertrafikk

Dagens luftambulansetjeneste ved Evenes er usikker. Tjenesten hadde i 2016 ca 500 oppdrag, dvs 1,5 flyvninger pr døgn. Avganger er hasteoppdrag og går korteste vei til oppdragssted. Aktiviteten leier i dag lokaler på Evenes flystasjon. Disse må forlates, og det arbeides med å finne alternative plasseringer i nærheten til Evenes.

3.1.5 Flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Evenes flystasjon

En flybevegelse er enten en landing eller en avgang. I forbindelse med øvelser kan det også forekomme såkalte «Touch and Go»-bevegelser, dvs landing med påfølgende avgang i en sammenhengende bevegelse. Statistisk regnes dette da som en flybevegelse.

Dagens virksomhet på Evenes er preget av den sivile virksomheten ved Harstad/Narvik lufthavn. Flybevegelsene fordeler seg totalt sett slik for 2016:

Flykategori	Flybevegelser
Småfly	827
Helikopter	1553
Jagerfly	66
Jetfly	5816
Turbopropfly	4131
Sum	12393

3.2 0-alternativet

0-alternativet er videreføring av dagens virksomhet og gjennomføring av vedtatte planer, og utgjør sammenligningsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser av tiltaket beskrevet i kap 2 foran.

For Harstad/Narvik lufthavn, Evenes legger AVINOR til grunn en årlig vekst i sivil flytrafikk på ca 1,5 % frem til 2030, dvs en vekst i antall flybevegelser fra ca 11 300 til 14 000. Det legges til grunn nødvendig utbygging innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan.

I tillegg kommer fortsatt småflytrafikk og videreføring av luftambulanse-tjenesten.

For Forsvarets virksomhet i 0-alternativet legges til grunn tilsvarende virksomhet som i dag. F-16 flyene blir byttet ut med F-35, og Orion-flyene med den nye P8A-flyene, men med samme antall flybevegelser som i dag. Det regnes også med større allierte militære øvelser hvert annet år.

3.3 Tiltakets nære influensområde

Tilgrensende areal til flystasjonen er primært LNFR- områder (landbruk-, natur-, friluft- og reindriftsområder) som preges av store våtmarksområder, beliggende i både Evenes og Skånland kommuner. Noen av vassdragene/våtmarksområdene tett på flyplassen er vernet og noen av de har også status som RAMSAR-områder. Både Forsvaret og Avinor sine arealer grenser delvis til naturvernområder.

Planområdet omfatter arealer både i Evenes og Skånland kommuner. Planområdet i Skånland kommune omfatter sikringsarealer, innflygingslys og utrykningsvei for brann- og havariberedskapen, og tas med for å inkludere eksisterende anlegg formelt i en reguleringsplan. Tilsvarende utrykningsvei finnes også syd for rullebanen. Denne inngår i planområdet, strekker seg inn i naturvernområdet Kjerkvatnet og ligger i sin helhet på Avinor sin eiendom.

Dagens atkomst fra E10 til Forsvarets område er felles med atkomsten til Harstad/Narvik lufthavn, dvs. for den sivile delen av flyplassen. Den sivile trafikken til flyplassen er forventet å øke i takt med forventet økning i flytrafikken. Noe av trafikkøkningen kan ivaretas av et bedret kollektivtrafikktilbud. Det forventes økende turisttrafikk til regionen, og også at en større del av næringslivets eksport og importbehov vil foregå med fly.

Støysoner og andre restriksjonssoner som følger av planen vil danne vesentlige innspill til kommunenes (Evenes, Skånland) kommende rullering av kommuneplanens arealdel.

3.3.1 Evenes kommune

Evenes kommune med nær 1400 innbyggere ligger helt nord i Nordland fylke og grenser til Troms. Administrasjonssenteret Bogen, ca 15 km øst for Evenes lufthavn, har rundt 400 innbyggere. Kommunen har et areal på 257 km² (eksklusiv sjøareal).

Bogen ligger ca seks mil fra både Harstad og Narvik, E-10 går gjennom hele kommunen. Avstanden til Narvik kortes inn til ca 42 km når Hålogalandsbrua åpner. Utbedringer i E10 Hålogalandsveien korter også inn reisetiden til Harstad.

Kommunen grenser til Tjeldsund, Skånland, Narvik og Ballangen kommuner.

Kommunens landområder består av jord- og skogområder, lange strandlinjer og fjellområder. Landskapet er hovedsakelig lavt (70 prosent er under 300 moh), men nord og øst for Bogen finnes større fjellområder med topper over 1.000 moh. Flere plasser i kommunen har sterke, lange og levende historiske røtter, først og fremst i området rundt Evenes kirke og rundt handelsstedet Liland.

Viktige næringsveier er offentlig og privat tjenesteyting, herunder Evenes lufthavn, jord- og skogbruk samt mekanisk og treindustri.

Gjeldende kommuneplan gir ingen nye føringer for Evenes flystasjon utover eksisterende reguleringsplan. Forsvarets arealer er vist som «Forsvarets områder». Både gjeldende reguleringsplan og kommuneplanen viser et areal til lufthavnformål som forutsetter en utfylling i Langvatnet nord for eksisterende bebyggelse ved Harstad/Narvik lufthavn.

Kommunen har nylig vedtatt kommuneplanens samfunnsdel, og har igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel.

3.3.2 Skånland kommune

Skånland kommune med drøyt 3000 innbyggere ligger lengst sør i Troms fylke.

Administrasjonssenteret er Evenskjer, ca 16 km nordvest for Evenes lufthavn, og har ca 780 innbyggere. Kommunen har et areal (eksklusiv sjøareal) på ca. 466 km².

Kommunen grenser i øst mot Gratangen, i sør mot Tjeldsund, Evenes og Narvik (Nordland fylke). E 10 går gjennom kommunen, avstanden Evenskjer til Harstad er 36 km. Reisetiden vil kortes inn ved gjennomføring av vegprosjektet E10 Hålogalandsveien.

Viktige næringsveier er mekanisk industri, fiskeoppdrett, jord- og skogbruk og omkring Evenskjer først og fremst servicetilbud.

I forbindelse med rullering av kommuneplan, har støy fra Evens lufthavn har vært et viktig tema. Avinor har bedt kommunen endre arealformålet på deler av Avinors eiendom g/bnr. 22/14 fra LNFR til lufthavnformål, da dette området omfatter deler av lufthavnas eksisterende infrastruktur.

Kommuneplanens arealdel er under revisjon. I gjeldende arealplan er området nord for flyplassen avsatt til LNF- landbruks- natur- og friluftsområde, med flystøysone.

Samtidig som arealplanen rulleres arbeider kommunen med utvikling av samfunnsdelen.

Fra 1.1.2020 blir Tjeldsund kommune sammenslått med Skånland kommune, og derved en del av Troms fylke.



4 OM DELUTREDNINGEN

4.1 Planprogrammet

Ifølge planprogrammet er hovednæringer i Evenes, Tjeldsund og Skånland kommuner i dag offentlig (herunder Forsvaret) og privat tjenesteyting, handel, primærnæringer og bygge- og anleggsvirksomhet. Antall sysselsatte i Forsvaret vil øke med inntil 1000 personer (ansatte, befal og vernepliktige) etter at basen er etablert. Basert på utbyggingens omfang av nye arbeidsplasser i anleggsfase og i driftsfase, antas konsekvensene å kunne være betydelige for alle tre kommuner. Evenes, Tjeldsund og Skånland utgjør et felles bo- og arbeidsmarked med gjensidig pendling (influensområdet). Interaksjon med øvrige kommuner og byområder vil også være betydelig. Influensområdet vil derfor strekke seg til både Harstad og Narvik kommuner.

Dessuten kan det være aktuelt å flytte stillingshjemler fra andre forsvarsanlegg i regionen. Endringer i andre kommuner kan derfor være en del av rekrutteringsgrunnlaget og derfor inngå som input-områder.

4.1.1 Avgrensning av fagområdet

Det skal gis en vurdering av hvordan utbyggingen vil påvirke sysselsetting, befolkningsutvikling og boligbyggebehov samt kommunenes behov for utvidelse av særlig sosial infrastruktur som følge av utbyggingen. Analysen om de lokale, regionale virkninger skal baseres på regionale og nasjonale mål og retningslinjer.

4.1.2 Planprogrammets krav

Utarbeide prognoser for befolkningen i Evenes, Tjeldsund og Skånland, fordelt på aldersgrupper som effekt av etablering av Evenes flystasjon. Det må gjøres faglige begrunnede forutsetninger om tilflytting til kommunene og sannsynlig pendlingsaktivitet fra andre kommuner.

Oppgaven

- Med utgangspunkt i prognosene skal det gis en kort oppsummering av utfordringer kommunene Evenes, Tjeldsund og Skånland og Ofoten-regionen står overfor på kort og på lengre sikt. Det gis en enkel analyse av behovet for utbyggingsareal til boliger, næringsformål, offentlige tjenester og annen sentral infrastruktur knyttet til dette (skoler, barnehager).
- Arealbruk og utbyggingsmønster: Det skal utredes hvordan utbyggingen påvirker føringer gitt i kommuneplaner og fylkesplan og om den kan påvirke framtidig utbyggingsmønster i regionen. Andre forhold som kan ha betydning for økonomisk aktivitet og sysselsetting i kommunene, skal vurderes.
- Leveranser av varer og tjenester, samt sysselsettingseffekt i anleggsfasen skal vurderes.

4.1.3 Metode og datagrunnlag

På grunnlag av informasjon om investeringsomfang og sammensetning og opptrapping av bemanning på Evenes flystasjon etter utbygging, samt utvikling på den sivile lufthavna, beregnes samlet sysselsetting og befolkningsutvikling. Pandamodellen brukes for å gjennomføre beregningene. Panda-modellen eies av fylkeskommunene og brukes i tillegg av noen få konsultantselskaper og forskningsinstitusjoner. Det forutsettes at det i det enkelte prosjekt er inngått avtale mellom konsultantselskapet og en fylkeskommune – i dette tilfellet Nordland fylkeskommune. Modellen har en omfattende statistikkmodul produsert av SSB som nyttes for å produsere relevant statistikk på kommunenivå eller på et aggregat av kommuner – en region.

4.1.4 Tiltaks- og influensområde

Som nevnt innledningsvis har temaet lokal og regional utvikling et betydelig større influensområde. De to berørte fylkeskommunene har under høringen til planprogrammet påpekt behovet for å utvide influensområdet til et større område enn de nærmeste to – tre kommunene.

4.2 Statistikk om regionen

4.2.1 Befolkning

Evenes Lufthavn ligger i Evenes kommune, med tekniske installasjoner i Skånland kommune. Det betyr videre at flyplassen berører både Nordland fylke og Troms fylke. Både Skånland og Evenes er knyttet til Harstad bo- og arbeidsmarkedsregion ifølge SSBs definisjon av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Narvik er senter i en annen bo- og arbeidsmarkedsregion. De to regionene består av følgende kommuner med tilhørende folketall ved utgangen av 2016 og 2017:

Tabell 4-1 Folketall i området i 2016 og i 2017

Region/kommune	2016		2017	
	Befolkning kommune	Befolkning region	Befolkning kommune	Befolkning region
107 Narvik		22431		22277
1919 Gratangen	1121		1117	
1805 Narvik	18756		18638	
1854 Ballangen	2554		2522	
133 Harstad		33533		33388
1913 Skånland	3048		2994	
1852 Tjeldsund	1252		1259	
1853 Evenes	1402		1387	
1903 Harstad	24845		24820	
1911 Kvæfjord	2986		2928	
Sum		55964		55665

Folketallet i området har gått noe ned fra utgangen av 2016 til utgangen av 2017. Det skjer i alle kommunene i området unntatt Tjeldsund.

I de to regionene bor det nær 56 000 personer ved utgangen av 2016, ved utgangen av 2017 var det i alt nær 55700. De siste 15 årene har folketallet gått ned i alle kommunene unntatt i Harstad som har hatt en vekst fra 23600 i 2000 til 24800 i 2017 og Narvik som har hatt en liten vekst på 200 personer siden 2000. Veksten i Harstad har ikke vært tilstrekkelig til å oppveie nedgangen i de andre kommunene slik at samlet så har de to regionene hatt en liten vekst på 400 personer siste 15 årene. Harstad kommune utgjør om lag 75% av befolkningen i sin region, mens Narvik utgjør 84% av sin region. Byene er altså dominerende i sine respektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, en tendens som har forsterket seg de siste årene.

Prosjektet E10 Hålogalandsveien vil innkorte reisetiden fra Evenes til de to byene, og særlig til Narvik nå som den nye Hålogalandsbrua ble åpnet i desember 2018.

4.2.2 Sysselsetting

Den samlede sysselsettingen i de to bo- og arbeidsmarkedsregionene er nå 25 500:

Tabell 4-2 Sysselsetting i området som sum av de to berørte BA-regionene

Sysselsatte	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
107 Narvik	10794	10521	10491	10678	10573	10526	10597	10399	10441	10159
133 Harstad	15551	15320	15560	15697	15668	15622	15746	15373	15333	15362
Sum begge B/A-regioner	26345	25841	26051	26375	26241	26148	26343	25772	25774	25521

Antall sysselsatte (= «arbeidsplasser») har svingt noe de siste 8 – 10 årene omkring 25 000 – 26 000.

Ved utgangen av 2017 var det 25 500 sysselsatte i alt i de to B/A-regionene.

Sysselsettingen innen bygge- og anleggsvirksomhet har økt i perioden – fra 2250 til 2460. Innen industri har sysselsettingen gått ned med om lag 400 personer. Denne nedgangen skyldes at REC (solcellepaneler) måtte innstille i 2010 – 2011, hvor 400 arbeidsplasser ble borte. I de øvrige næringene har det ikke vært store endringer i regionen.

De vel 25000 sysselsatte fordeler seg på følgende næringer:

Tabell 4-3 Narvik og Harstad B/A-regioner – absolutt og prosentvis næringsfordeling 2014 og 2017 (Kilde Pandastatistikk)

Næring	2014		2017	
Jordbruk, skogbruk og fiske	513	2,0 %	424	1,7 %
Råolje og naturgass, utvinning og rørtransport	347	1,3 %	300	1,2 %
Industri og bergverksdrift	1132	4,3 %	1100	4,3 %
Kraft- og vannforsyning	506	1,9 %	435	1,7 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	2247	8,6 %	2411	9,5 %
Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	4576	17,4 %	4419	17,4 %
Transport og kommunikasjon	2315	8,8 %	2004	7,9 %
Finans og forretningsmessig tjenesteyting	2428	9,3 %	2264	8,9 %
Privat personlig tjenesteyting	2021	7,7 %	2043	8,0 %
Kommunal tjenesteyting	6778	25,8 %	6596	25,9 %
Statlig tjenesteyting	3373	12,9 %	3439	13,5 %
Sum sysselsetting	26236	100,0 %	25435	100,0 %

Nær 40 prosent arbeidsplassene er i offentlig sektor, hvorav 26% i kommunal (inkl fylkeskommunal) sektor og 13,5% i Staten. For enkelte av de minste kommunen er 6 av 10 arbeidsplasser i offentlig sektor.

Bygge – og anleggsvirksomhet har om lag 10% av sysselsettingen og har økt både absolutt og relativt.

4.3 Influensområde

For å definere influensområdet rundt flyplassen, er pendling til og fra Evenes og Skånland kommuner avgjørende. Nedenfor vises kommuner som har en viss pendlingsutveksling med enten Skånland eller Evenes kommune. (Bortsett fra Andøy som vises av andre grunner.)

Avstandene mellom flyplassen og byene Narvik og Harstad er:

- Harstad – Evenes lufthavn: 45 km
- Narvik – Evenes lufthavn i dag: 72 km
- Narvik – Evenes Lufthavn med bru: 54 km (Hålogalandsbrua åpnet 2018, bompengefinansiert)

Selv med ny bru vil Narvik være noe lengre fra Evenes Lufthavn enn hva Harstad er i dag og i framtida. Normalt er rundt 50 km i ytterkant av pendlingsavstander, men kanskje ikke like påfallende i Nord-Norge som i Sør-Norge. Bompenger (ca kr 90 per passering med rabatt) ved Hålogalandsbrua kan redusere noe av den effekten innkorting av kjøreavstanden vil ha.

Harstad er en større by og har noe kortere avstand til Evenes. Utbygging av E10 Hålogalandsveien er startet opp. Dette prosjektet har som mål å korte ned avstanden Sortland, Harstad, Evenes, også dette forutsettes bompengefinansiert. Modellens gravitasjonskraft tilsier at Harstad har noe større tiltrekningskraft enn Narvik vil få.

Tabell 4-4 Pendling i Narvik- og Harstad-regionen

		Til kommune						
		1852 Tjeldsund	1853 Evenes	1871 Andøy	1903 Harstad	1913 Skånland	1805 Narvik	1919 Gratangen
Fra kommune	1852 Tjeldsund	324	43	0	81	32	7	3
	1853 Evenes	20	346	1	50	45	47	2
	1871 Andøy	0	1	1914	12	1	6	0
	1903 Harstad	35	74	5	10417	109	102	29
	1913 Skånland	46	114	0	301	773	27	19
	1805 Narvik	8	17	3	61	7	8041	36
	1919 Gratangen	0	0	0	12	7	39	334

Pendling mellom Andhøy og kommunene i de to B/A-regionen er tatt med for å klarlegge om det er ansatte på Andøy som nå bor nær Evenes. Ifølge statistikken gjelder det 9 personer. Det kan derfor ses bort fra at personer som i dag bor i Evenesområdet og pendler til Andøya kan bli en viktig rekrutteringskilde for opptrappingen på Evenes med mindre de aktuelle flytter.

En naturlig studieregion for å estimere influensområde rundt Evenes flyplass ser ut til å omfatte følgende kommuner: Tjeldsund, Evenes, Harstad, Skånland, Narvik, Gratangen.

Dene regionen har nå (2017) 50 200 innbyggere og knapt 24 000 sysselsatte. I 2035 forventer SSB at folketallet i disse kommunene skal være på 52 300 personer.



Figur 4-1 Evenes flystasjon ligger i Evenes kommune på grensa til skånland kommune.

4.4 Befolkningsutvikling i null-alternativet

Nullalternativet er forventet utvikling uten utbygging på Evenes. Derfor legges utviklingen i SSBs prognose til grunn for utviklingen i nullalternativet.

I influensområdet (de 6 kommunene nevnt foran) var det ved utgangen av 2017 om lag 30 100 personer i de yrkesaktive aldersklassene (20 – 66 år).

Tabell 4-5 Antall personer i de yrkesaktive aldersklassene

Alder	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
20-66 åringer	29 481	29 632	29 600	30 411	29 892	29 288	29 215	29 005

Ifølge SSBs siste prognoser (2018 alt 4M) vil antall personer i de yrkesaktive aldersgruppene gå noe ned de nærmeste 15 - 20 årene.

Antall eldre over 67 år vil øke fra vel 8000 til vel 12 000 – eller med ca 50%. Antall barn vil kunne gå noe ned de første årene for deretter å være mer konstant.

Fødselsoverskuddet i regionen har de siste 25 årene vært positivt, men fallende. I de kommende årene vil fødselsoverskuddet fortsette å falle og kan forventes å bli negativt fra slutten av 2020-tallet samtidig med stigende antall eldre i befolkningen.

Nettoinnflyttingen til regionen har variert mye fra år til år. Fra 1990-tallet til tidlig på 2000-tallet var årlig nettoflytting negativ, men med en svakt stigende tendens. Etter det har den stigende tendens fortsatt slik at i de siste årene har regionen hatt positiv flyttebalanse. I SSBs prognose er det lagt til grunn en gjennomsnittlig netto innflytting stigende fra ca 100 personer per år til nær 200 personer per år fram til 2035.

5 KONSEKVENsutredning

Det er den økte aktiviteten lokalt som fører til lokal og regional sysselsetting. Det er benyttet modellsystemet Panda som verktøy til å beregne den regionale sysselsettingsvirkningen av investeringskostnadene og driftskostnadene. Beregningene inkluderer direkte sysselsetting på anlegget og indirekte virkninger i regionen samt konsumvirkninger. Videre beregner Pandamodellen den genererte befolkningsutviklingen og i prinsippet også boligbyggebehovet.

Det er den samlede regionale sysselsettingsvirkningen som fører til virkninger på befolkningsutviklingen regionalt. I første omgang beregnes den samlet for regionen, deretter fordeles virkningen på de berørte kommunene i influensområdet. Den ekstra befolkningsveksten legges til utviklingen i nullalternativet (SSBs prognose 2018 alternativ 4M). Avhengig av forventet utvikling i nullalternativet pekes på behov for satsing på kommunal teknisk og sosial infrastruktur og på behovet for tilrettelegging for boligutbygging.

5.1 Inndata

Utbygging og drift av Evenes vil føre til opptrapping av arbeidsplasser i utbyggingsårene og til en mer varig vekst i antall arbeidsplasser i driftsårene. Det antas at forholdene i arbeids-markedet vil ha stabilisert seg rundt 10 år etter at driftsfasen tar til.

Det er omfanget av investeringer og aktiviteten regionalt som er bestemmende for virkningen lokalt og regionalt. Det er den del av investeringene som fører til aktivitet på flyplassen og i regionen som er av interesse. Regionen har begrenset kapasitet slik at mye av aktiviteten i en overgangsperiode skjer ved innpendling av personell og ved at aktivitet foregår utenfor regionen.

Driftsfasen trappes gradvis opp. For sluttresultatet er opptrappingstakten ikke avgjørende.

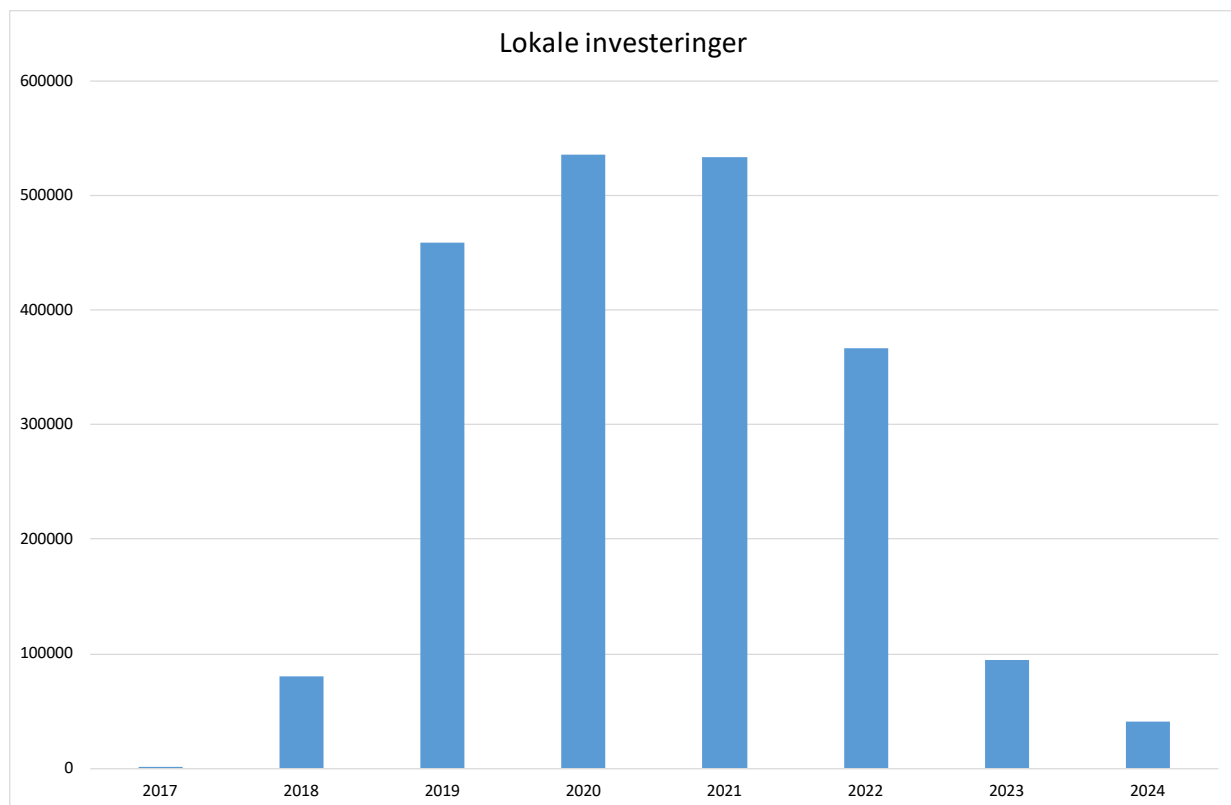
5.1.1 Investeringsfasen

De samlede investeringer forventes iflg det program som ligger til grunn for konseptvalgutredningen (KVU) å bli om lag 4,1 mrd 2017 kroner.

Videre antas at om lag 20 prosent av investeringskostnadene er planlegging og prosjektering som i hovedsak vil skje i Forsvarsbyggs lokaler i Oslo. Videre antas at en betydelig andel av investeringene er kjøp av utstyr utenfor regionen. De samlede regionale investeringer er i størrelsesorden 2,1 mrd kroner som i stor grad består av virksomhet i bygge- og anleggsbransjen.

De regionale virkningene av bygge- og anleggsvirksomheten kan bli relativt sterke, men vil være kortvarige.

I 2020 og 2021 er den lokale aktiviteten på sitt høyeste med opp mot 500 millioner NOK per år regionalt. Det vil bli et kortvarig høyt antall regionale arbeidsplasser for å gjennomføre utbyggingen.

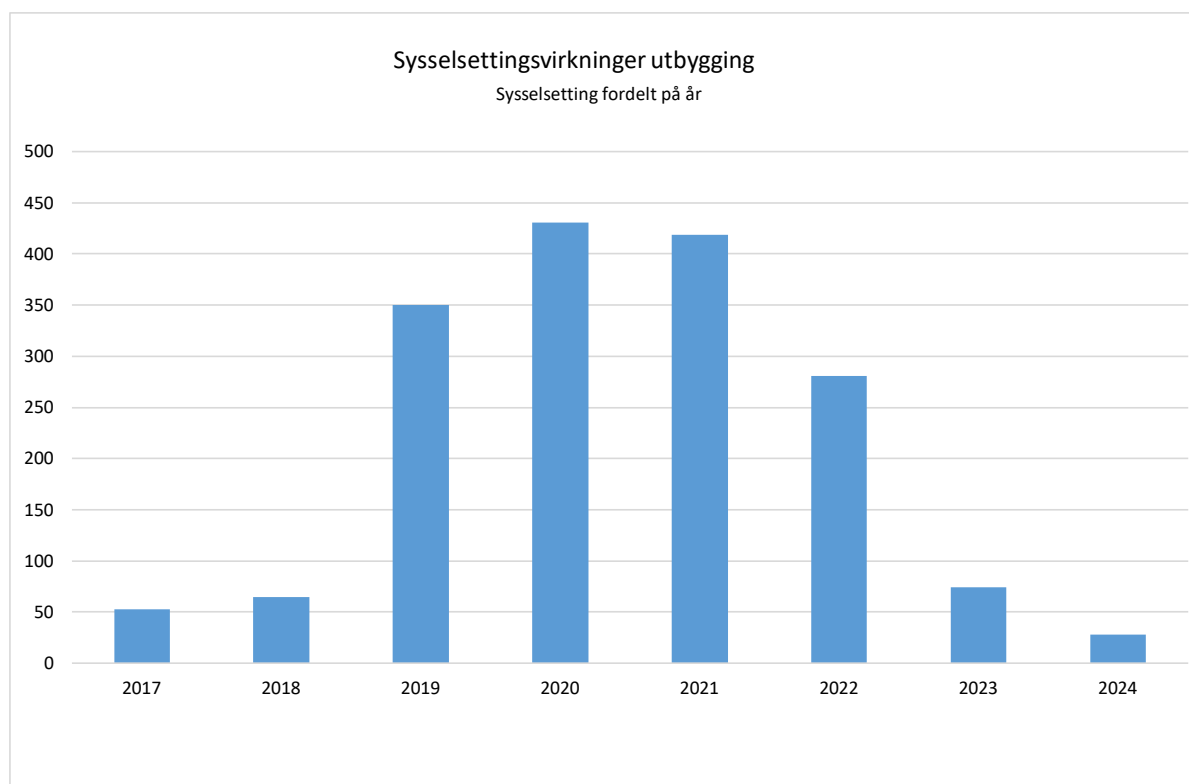


Figur 5-1 Regionale investeringsaktiviteter – i 1000 kroner - fram til 2024. Kilde: Forsvarsbygg.

De enkelte komponentene er fordelt over år noe skjønnsmessig. Av de totale investeringskostnadene antas at om lag 20 prosent av investeringskostnadene er planlegging og prosjektering som hovedsakelig vil skje i Forsvarsbyggs lokaler i Oslo. Videre er en betydelig andel kjøp av utstyr utenfor regionen. Det resterende vil i hovedsak bli utført på flyplassområdet.

De regionale virkningene av bygge- og anleggsvirksomheten kan bli sterke, men vil være kortvarige.

I 2020 og 2021 er investeringsvolumet på sitt høyeste med opp mot 500 millioner NOK/år lokalt. Det vil bli et høyt antall arbeidsplasser lokalt, men en del vil bli dekket også ved innpendling som vanlig ved store utbyggingsprosjekter.



Figur 5-2 Sysselsettingseffekter regionalt av utbyggingsvirksomheten (investeringene)

Det vil være mellom 400 og 450 flere sysselsatte (= «arbeidsplasser») regionalt under toppårene 2020 – 2021 enn det ville vært uten utbyggingen. I tillegg vil en del av arbeidet som planlegging og prosjektering bli utført i Oslo. På det meste vil de lokale arbeidsplassene bli dekket ved at mange av de sysselsatte vil være innpendlere til regionen – i prinsippet fra hele landet. Beregningsmessig vil 300 – 400 kunne være innpendlere. Disse vil hovedsakelig bo i midlertidige anleggshotell på stedet. Innpendling i utbyggingsperioden vil delvis avhenge av hvordan anbudene tilrettelegges. Utbygger ønsker at lokale og regionale selskaper skal kunne konkurrere om kontraktene. Erfaringen fra utbygging av kampflybasen på Ørland viser at lokale entreprenører blir tildelt mange kontrakter, både direkte og som underleverandører til større nasjonale selskaper. Om lokale og regionale entreprenører har tilstrekkelig kapasitet kan dette redusere innpendlingen.

Lokalt sysselsatte generert av konsumvirkningen og som inngår i søylene i diagrammet ovenfor, vil i større grad være lokalt rekruttert. Konsumvirkningen vil være fordelt på mange arbeidsplasser og ofte skje ved utvidelse av kapasiteter.

5.1.2 Driftsfasen

Driften vil gradvis ta seg opp. Fra 2022 - 2023 forutsettes at driftsomfanget har nådd sitt fremtidige nivå. Det er ventet at bemanningen vil bli 522 stillinger knyttet til Forsvaret samt en økning på om lag 20 ansatte i Avinor for å operere flyplassen. I dag er det om lag 250 ansatte i alt på flyplassen – både til drift av flyplassen og kommersielt tilsatte.

Forsvarets tilsatte forventes i stor grad å være innpendlere – særlig ukespendlere. Det vil derfor bli bygget mindre leiligheter – kvarter – for et stort antall militært personell. Ansatte i Forsvaret omfatter både militært og sivilt ansatte. Av de fast ansatte forutsettes at 70 personer blir sivilt ansatte. De vil i særlig grad være bosatte i regionen, men ikke nødvendigvis i de nærmeste

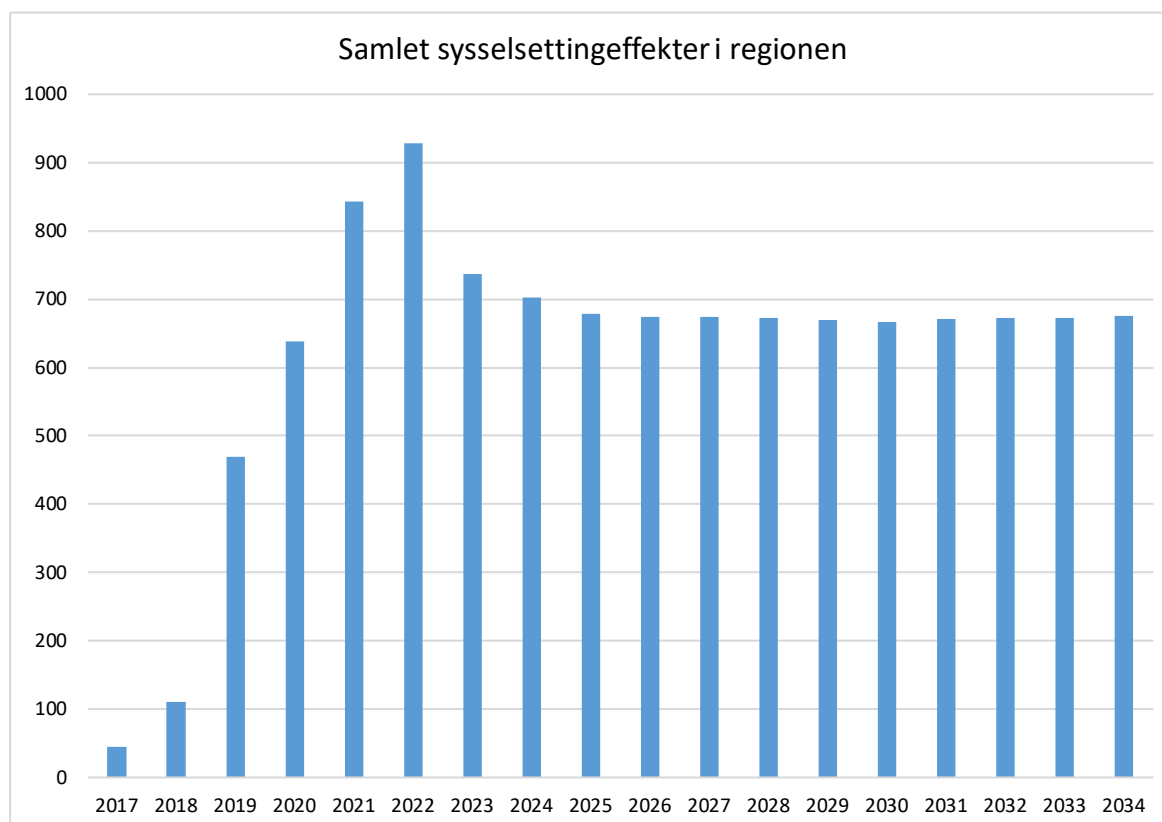
kommunene. De første årene antas at andelen som pendler vil være høy – rundt 40% – 45%. Etter hvert vil andelen (ukes)innpendlere gradvis bli noe lavere – rundt 35%. I denne forbindelsen regnes ikke bosatte innen influensregionen som pendlere. Det er grunn til å anta at mange vil bosette seg enten i Harstad eller i Narvik.

Fra tidligere undersøkelser er erfaringene at Forsvaret som institusjon har lav andel innkjøp av varer og tjenester lokalt. Viktigste lokale leveranser vil være varer og tjenester til innkvartering av ukespendlerne. Det er lagt til grunn skjønnsmessig årlige regionale kjøp i størrelsesorden 45 millioner. I denne summen er Forsvarets kjøp av tjenester fra Avinor til operasjon av flyplassen ikke med. Denne virkningen ligger inne i Avinors opptrappingsplaner på om lag 20 stillinger.

I tillegg vil det være 285 soldater i førstegangstjeneste. Ut fra dagsatsene som gjelder per i dag (1kv 2018) antas at en soldat mottar kr 63000 per år. En mindre andel av dette nyttes lokalt, mens mesteparten antas å bli brukt på hjemplassen. Det antas at dimmepenger (ca. kr 33 000) i sin helhet nyttes på hjemstedet. Uansett vil den lokale virkningen av tjenestetillegget til soldatene bli beskjedent.

Det er lagt inn investeringer som vist foran samt opptrapping av soldater og faste stillinger i Forsvaret og i Avinor, samt Forsvarets kjøp av varer og tjenester lokalt. Modellen beregner i tillegg til de direkte ansatte også konsumvirkninger, dvs effektene av soldatenes kjøp lokalt, de ansattes kjøp lokalt og sysselsettingen i de virksomheter som Forsvaret kjøper varer og tjenester av lokalt. Vernepliktige soldater inngår ikke i tallet for sysselsatte.

Vi viser nedenfor samlet virkning i regionen av investeringer og opptrapping av driften.



Figur 5-3 Samlet sysselsetting i regionen som følge av Forsvarets og Avinors opptrapping av virksomheten på Evenes.



Samlet sysselsettingsvirkning i regionen vil være høyest i årene 2021 – 2023. Deretter vil sysselsettingen flate ut på ca 680 sysselsatte. I årene med høyest sysselsetting kan det være en høy andel innpendling – både til anleggsvirksomheten og til den økende militære aktiviteten. I 2021 kan det beregningsmessig bli opptil 450 innpendlere sysselsatt i anleggsvirksomheten eller i Forsvaret. I tillegg kommer innpendlere knyttet til ringvirkningene i regionen i utbyggingsfasen. Imidlertid kan en kontraktsstrategi som tilrettelegger for lokale/regionale tilbydere redusere innpendlingen betydelig. Innpendlingen vil både bestå av ukespendlere med behov for innkvartering og dagpendlere fra regionen uten slikt behov.

Regionen har i utgangspunktet netto utpendling. Den var økende fram til 2013 med en topp på nær 500. Deretter har netto utpendling fra regionen avtatt slik at i 2017 var den på vel 200 personer.

5.1.3 Lokale leveranser

Med store kontrakter for anleggsvirksomheten, vil vanligvis større nasjonale firma stå sterkt. Men utbygger vil så langt det er mulig og hensiktsmessig tilrettelegge anbudene slik at lokale eller regionale aktører kan konkurrere om anbudene både direkte og som underleverandører til de større entreprenørselskaper. Erfaringen fra Ørland viser at lokale og regionale firmaer i praksis utfører mye av anleggsarbeidet.

5.2 Befolkningsutvikling

Økt sysselsetting i en region vil bli dekket ved en kombinasjon av 3 forhold:

1. Økt tilflytting til regionen og/eller redusert fraflytting fra regionen
2. Økt innpendling til regionen eller redusert utpendling fra regionen
3. Redusert (registrert eller skjult) arbeidsledighet i regionen

Dersom sysselsettingen rekrutteres ved økt tilflytting og/eller redusert fraflytting, vil folketallet øke. I den grad rekrutteringen skjer ved økt innpendling og/eller redusert utpendling, eller ved redusert arbeidsledighet, vil det isolert sett ikke bidra til endring i folketallet. En økning i sysselsetting i en region kan derfor føre til at folketallet ikke øker så mye som økningen i sysselsetting isolert sett kunne tilsi. Stillinger i Forsvaret anses som faste og attraktive stillinger og noe rekruttering kan skje ved overgang fra mindre attraktive stillinger regionalt uten at de blir erstattet med nye tilsatte. Denne effekten – fortrenningseffekten - betyr at stillingen i Forsvaret ikke genererer økt befolkning.

I foreliggende rapport vises beregnet utvikling i folketallet for regionen fram mot 2035. I diagrammene vises også statistikk for de siste årene før utbyggingen starter.

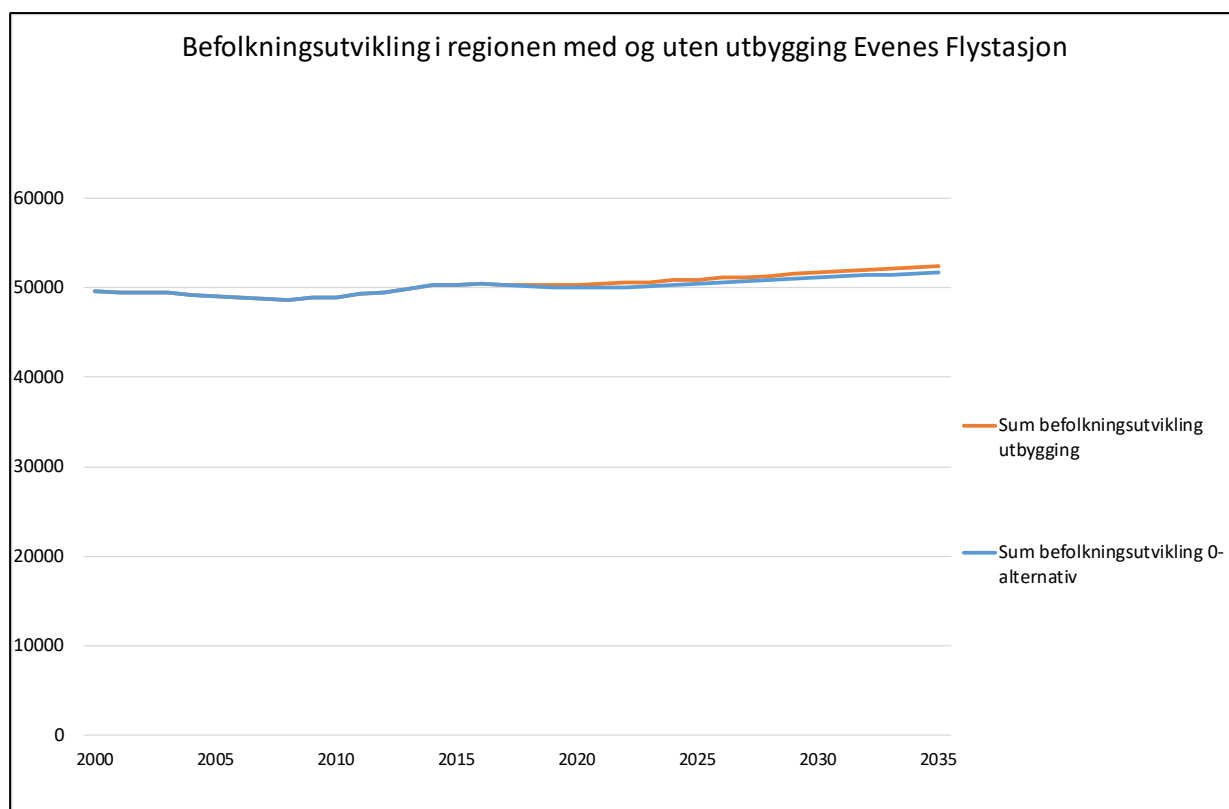
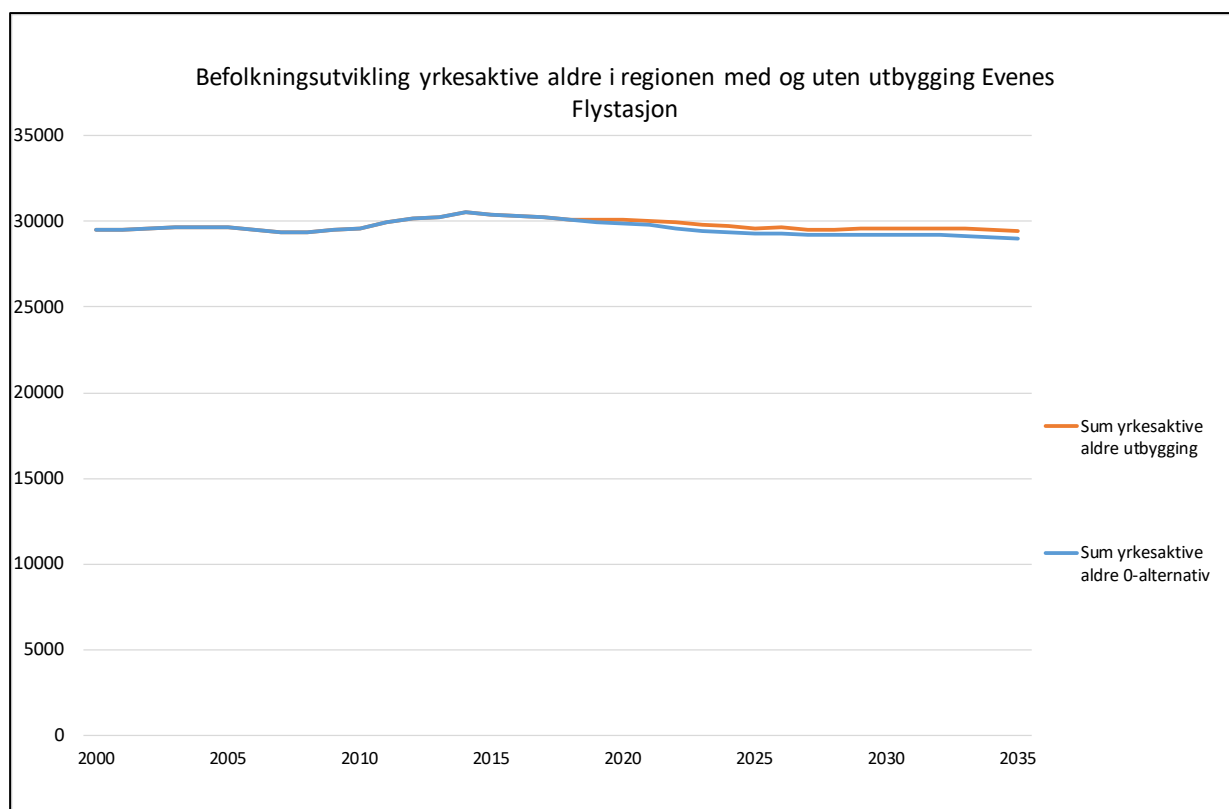


Figure 5-1 Befolkningsutvikling regionen i null-alternativet (=uten utbygging) og med utbygging på Evenes.

Som følge av utbygging og drift på Evenes vil det økte antall arbeidsplasser føre til et tillegg i innbyggertallet sammenlignet med nullalternativet – altså sammenholdt med SSBs prognoser. Tillegget vil gradvis øke til 660 personer, dvs at innbyggertallet i regionen vil være ca 660 personer høyere med utbygging enn uten utbygging. I null-alternativet, som vi har definert som SSBs prognose (4M 2018), er den årlig veksten i regionen forventet å bli på mellom 200 og 250 innbyggere per år. Utbyggingen fører altså til at folketallet kommer til å nå et bestemt nivå 2 til 3 år tidligere med utbygging enn uten utbygging.

5.2.1 Befolkningsutvikling yrkesaktive aldre

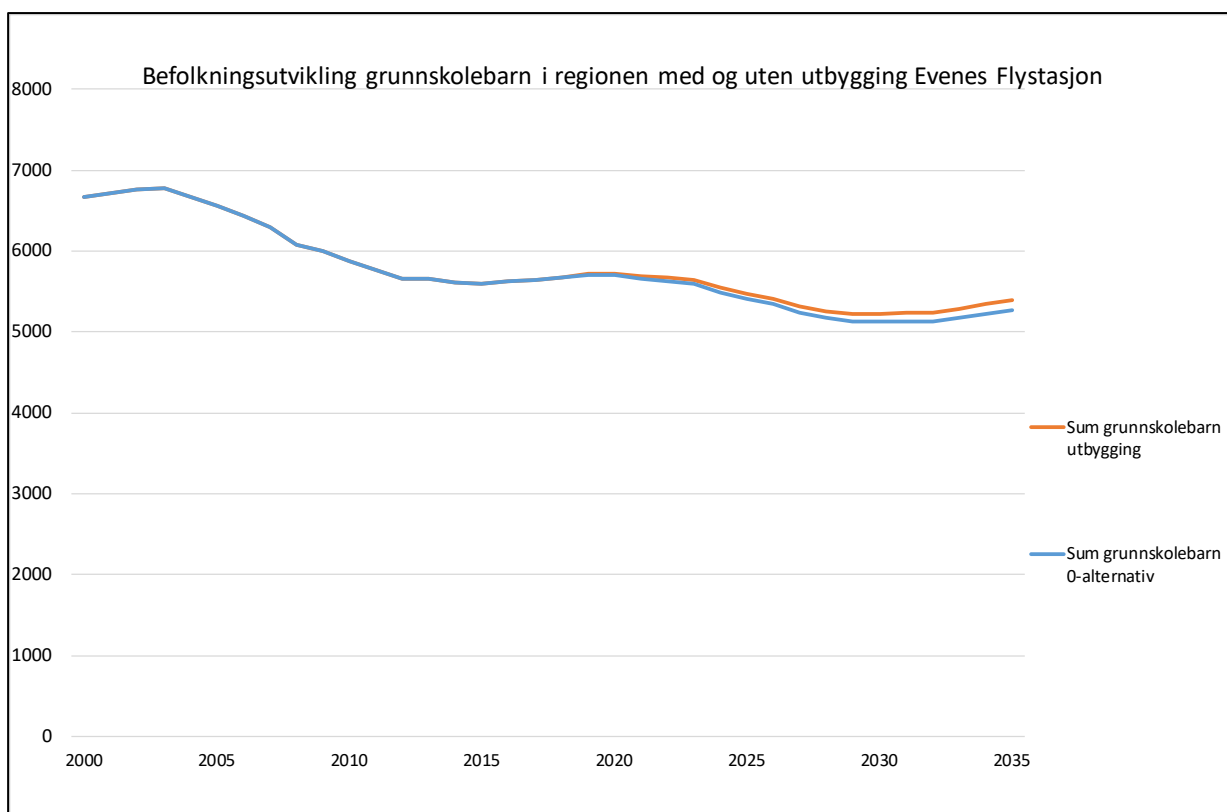
For hele regionen er det som nevnt om lag 30 000 innbyggere i de yrkesaktive aldersgruppene. I null-alternativet (SSB 2018 4M) kan det forventes nedgang i antall innbyggere i de yrkesaktive aldersgruppene. Med utbygging på Evenes kan nedgangen bli redusert med om lag 400 personer i regionen.



Figur 5-2 Utvikling i antall innbyggere i yrkesaktive aldre i regionen

5.2.2 Skolebarn

For kommunene er utviklingen i antall barn i grunnskolealder, 6 år til og med 15 år svært viktig. Tidlig på 80-tallet var det opp mot 8 000 barn i de ti årsklassene i regionen. Like etter årtusenskiftet var det vel 6 700 , mens det per utgangen av 2017 er sunket til 5 700.



Figur 5-3 Utvikling i antall grunnskolebarn i regionen

Så vel i null-alternativet som i utbyggingsalternativet vil en få en reduksjon i antall grunnskolebarn i perioden fram til 2035. Summen av antall skolebarn ser ikke ut til å nå samme nivå som det var i årene like etter årtusenskiftet. Antall skolebarn ser ut til å nå en bunn i 2030 for deretter å øke svakt. Effekten av utbyggingen og opptrappingen er på vel 100 flere skolebarn i 2035 i regionen. Det betyr om lag 10 flere skolebarn i hver årsklasse i gjennomsnitt for hele regionen.

Antall førskolebarn er også forventet å få et tilskudd på ca 10 barn per årsklasse som følge av utbyggingen. Det tilsvarer et ekstra behov for barnehageplasser på mellom 40 og 45 plasser i hele regionen.

5.2.3 Eldrebølgen

Alle kommunene i regionen kan forvente å få en eldrebølge, men den vil bli ulik i relativ styrke fra kommune til kommune. Imidlertid vil utbygging på Evenes i svært liten grad påvirke eldrebølgens styrke og først mot slutten av analysehorisonten vil det kunne bli en merkbar netto forskjell mellom alternativene. Det er ikke de høyeste årsklassene som flytter som følge av opptrapping på flyplassen.

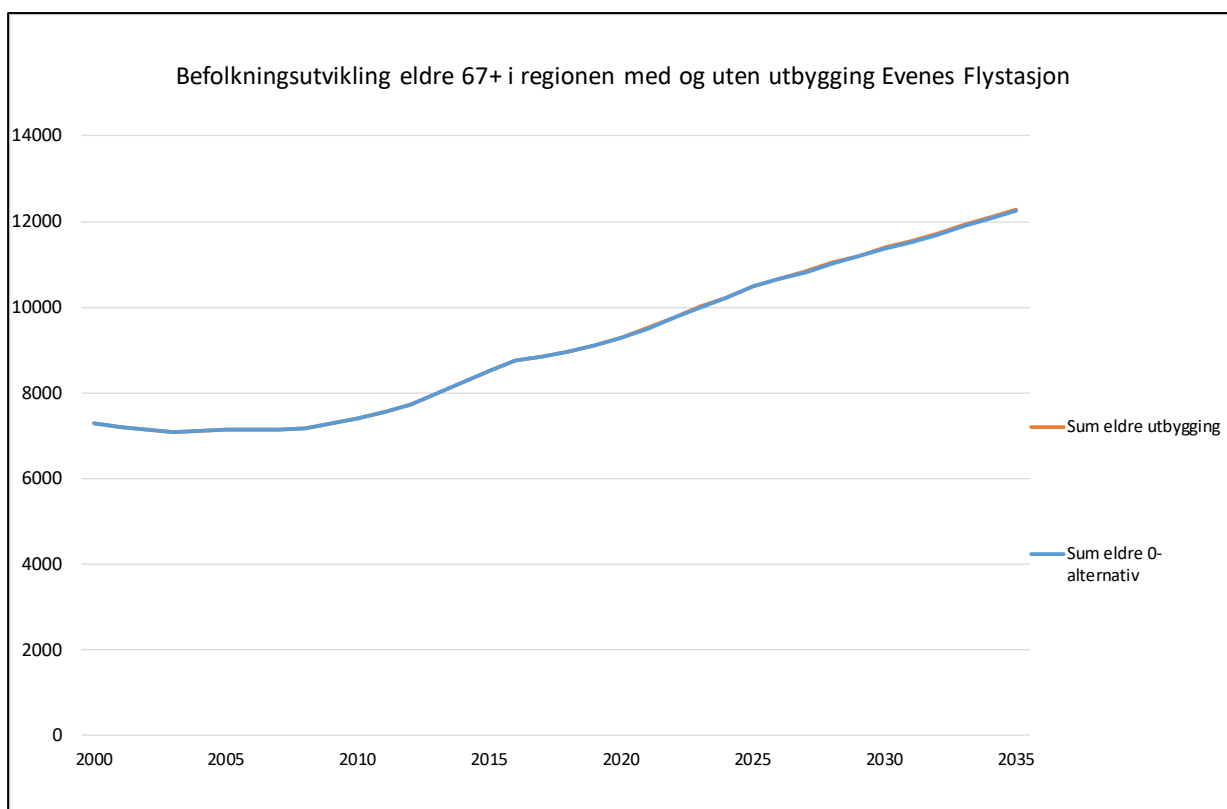


Figure 5-4 Utvikling i antall eldre (67+) i regionen

Til tross for nedgang i de fleste aldersgruppene vil det samlet sett kunne bli befolkningsvekst i regionen. Det skyldes at veksten i antall eldre vil bli betydelig større enn nedgangen i de øvrige aldersgruppene.

5.2.4 Regionale forskjeller

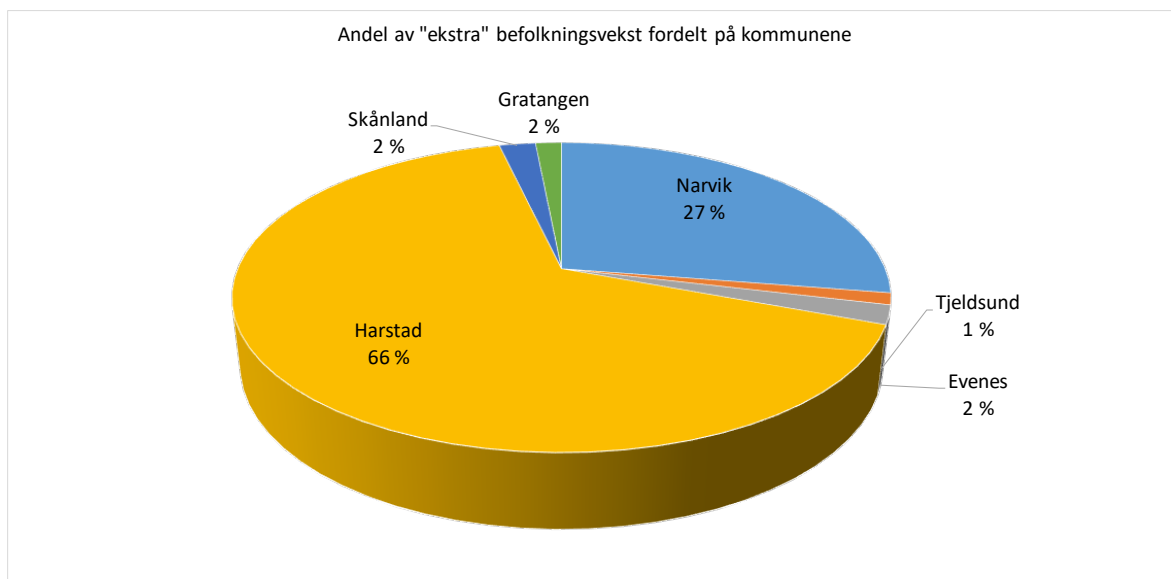
Beregningene tyder på at det blir byene Narvik og Harstad som kommer til å trekke til seg flest ekstra innbyggere som opptrappingen vil føre til.

Harstad kan få rundt 66% av den ekstra veksten, Narvik 27% mens de øvrige kommunene får mellom en og to prosent av de ekstra innbyggerne som utbyggingen kan generere.

Det betyr at Evenes, Skånland, Tjeldsund og Gratangen kommuner samlet kan få et tilskudd i befolkningsutviklingen i størrelsesorden 45 til 55 personer ut fra de beregninger som er foretatt. Med så små tall, kan fordelingen mellom bykommunene på den ene side og de øvrige kommunene på den annen side kunne bli annerledes. Likeså kan fordelingen mellom de fire mindre kommunene nærmere flyplassen også kunne bli vesentlig annerledes. Imidlertid er det ikke grunn til å forvente vesentlig større vekst i folketallet i regionen enn hva foreliggende beregninger viser.

At veksten særlig forventes å skje i byene skyldes blant annet at byene har mer mangfoldig arbeidsmarked for ektefeller. Videre er det samlede skoletilbudet større i byene. Hverken Evenes, Skånland, Tjeldsund eller Gratangen kommuner har videregående skoler. Ungdommene må derfor busse daglig om det er ønskelig å gå på videregående.

Det generelle tilbudet av handel og og sørvis, offentlige tjenester og tilfanget av kulturelle tilbud er større i byene.

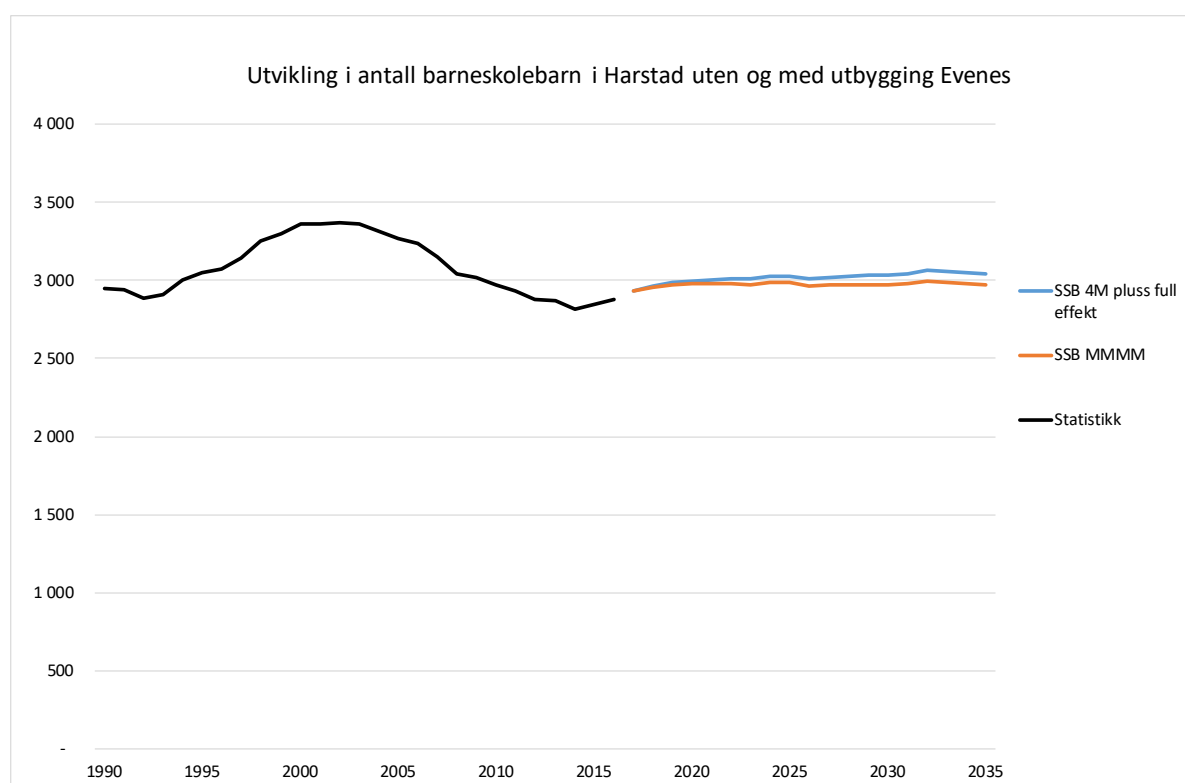


Figur 5-4 De enkelte kommunenes mulige andeler av ekstra befolkningsutvikling

5.2.5 Skoleutbygging i Harstad

Harstad er den kommunen som kan forvente generell befolkningsutvikling og den største relative ekstra veksten som opptrappingen på Evenes kan gi.

Spørsmålet blir da om veksten i Harstad kan føre til et større behov for utbygging i skolesektoren som følge av utbyggingen på Evenes.



Figur 5-5 Utvikling i antall skolebarn i Harstad i nullalternativet og i utbyggingsalternativet.

Fra 1990 til ca år 2000 hadde Harstad vekst i antall skolebarn med en topp på nær 3 400 barn i grunnskolealder. Deretter sank barnetallet til 2 800 i 2014. Etter det har det vært en svak vekst. SSBs prognose antyder at antall barneskolebarn vil ligge på om lag 3000 de nærmeste 10 – 15 årene. Utbygging på Evenes vil bidra med gjennomsnittlig på opptil 7 flere barn per årskull i Harstad. Så lenge det er færre barn enn i perioden 1995 til 2005, bør det være uproblematisk å håndtere den ekstra veksten.

For Narvik vil nettoeffekten av utbygging på Evenes kunne føre til ca 30 flere barn i barneskolealder eller i gjennomsnitt 3 barn per årskull ekstra. Heller ikke i Narvik vil antall skolebarn komme opp på samme nivå i de nærmeste 15 årene som det var like etter årtusenskiftet.

De øvrige kommunene kan samlet oppleve en nedgang i antall grunnskolebarnde nærmeste årene. I referansealternativet kan nedgangen bli på mellom 115 og 135 barn i alt uavhengig av opptrapping på Evenes. Beregningene viser en ubetydelig forskjell i barnetallsutviklingen mellom de to alternativene, under 10 barn i alt i de fire kommunene i antall barn i grunnskolealder.

5.2.6 Boligbyggebehov

De siste 10 årene er det bygget i gjennomsnitt om lag 125 boliger årlig. 60% er bygget i Harstad, om lag 30 prosent i Narvik og de resternede 10 prosentene i de øvrige kommunene.

Det er bykommunene Narvik og ikke minst Harstad som kan forventes å få noe større vekst i folketallet i utbyggingsalternativet enn i null-alternativet.

Grovt sett vil boligbyggebehovet bli forskjøvet ved at behovet vil opptre 2 til 3 år tidligere med Evenesutbygging enn uten Evenesutbygging.

Det forventes at utviklingen i arbeidsmarkedet har fått full uttelling mot 2035. Da vil innbyggertallet i Narvik være mellom 5% og 10% flere innbyggere i 2035 enn i 2017 i følge nullalternativet. Utbygging på Evenes vil kunne bidra til at befolkningsveksten vil bli om lag 200 flere personer i 2035 i utbyggingsalternativet enn i nullalternativet. Det ekstra boligbyggebehovet som utbyggingsalternativet genererer, vil utgjøre 60 til 70 flere boliger i alt fram til 2035 eller rundt 5 til 10 ekstra boliger per år i perioden med utbyggingsalternativet. I de seinere årene har Narvik hatt en boligbygging på i gjennomsnitt mellom 40 og 50 boliger årlig. Med utbygging på Evenes bør Narvik planlegge for mellom 45 og 55 boliger per år.

I Harstad vil folketallet bli om lag på 10 % høyere fram til 2035 sammenlignet med folketallet i 2016. Utbyggingsalternativet kan føre til vel 400 flere innbyggere enn i nullalternativet i 2035. Det økte folketallet som følge av utbyggingsalternativet vil generere et behov på et sted mellom 120 og 150 boliger mer i planperioden. Det samsvarer med rundt 10 til 15 ekstra boliger i året i utbyggingsalternativet sammenlignet med å ikke bygge ut på Evenes. Harstads boligbygging har de siste årene vært mellom 70 og 80 boliger i gjennomsnitt per år.

Det antas at så vel Narvik som Harstad kan innpasse et noe høyere årlig boligbyggebehov i de nærmeste årene uten særskilte tiltak.

I Evenes, Skånland, Tjeldsund og i Gratangen er det bygget fra 2 til 7 boliger per år i gjennomsnitt i hver av kommunene over 10-årsperioden. (Kilde: Panda Statistikk). Den årlige boligproduksjonen har ifølge Panda Statistikk samlet vært på 10 – 12 boliger per år i gjennomsnitt for alle de fire kommunene. For å møte mulig ekstra befolkningsutvikling i en periode med fortsatt nedgang i folketallet, kan det være behov for å bygge 2 til 3 boliger per år samlet for de 4 kommunene, til sammen 30 – 45 frem mot 2035 . Samtidig vil de samme kommunene kunne oppleve betydelig vekst i antall eldre innbyggere. Vanligvis er botettheten – antall personer per bolig – lavere for de eldste innbyggerne. Isolert sett vil eldrebølgen derfor genere et større behov for boligbygging enn opptrappingen på Evenes genererer.

5.2.7 Befolkningsvekst i Harstad eller i Narvik

I de senere årene har Harstad hatt mer positiv befolkningsvekst enn Narvik. Modellen har en tendens til å forlenge de lange trendene i nullalternativet (=SSB prognosen). Til en viss grad vil det samme kunne skje i utbyggingsalternativet. Det er årsaken til at Harstad får ca 66% av den ekstra befolkningsveksten og Narvik ca 27% av den ekstra veksten som utbyggingsalternativet genererer.

Et spørsmål er om ovennevnte fordeling kunne vært noe mer i retning av gunst for Narvik, både i utgangspunktet og kanskje i noe større grad med bru. I alt forventer vi at flyplassutbyggingen vil generere om lag 650 ekstra innbyggere i regionen sammenlignet med nullalternativet.

I våre beregninger får Harstad nær 400 av regionens ekstra innbyggere, mens Narvik får nær 200 av de ekstra innbyggerne med 2035 som planhorisont.

En annen fordeling mellom de to byene - eventuelt mellom byene og de mindre kommunene er godt mulig. Forsvaret har intensjon om at noe av boligbehovet kan løses lokalt, og vil arbeide for dette sammen med de nærmeste kommunene. Også det totale antall ekstra innbyggere i regionen kan bli høyere eller lavere enn 650.

Usikkerheten i beregningene må derfor understrekes, regionen har vel 50 000 innbyggere. SSBs prognose er i seg selv usikker. Våre påslag er også usikre.

Imidlertid er det grunn til å anta at selve utbyggingen ikke vil føre til særlig stor befolkningsvekst i regionen. Om Narviks andel av de ekstra innbyggerne blir f.eks. 250 og ikke 200 og Harstads andel blir 350 og ikke 400, blir konsekvensene for boligplanlegging, skole- og barnehageutbygging

osv svært lite annerledes enn modellberegningene viser. Pluss/minus 50 innbyggere mot 2035 tilsvarer to til tre boliger per år eller fire til fem flere/færre barn totalt på alle årstrinnene i grunnskolen i de nevnte byene.

5.2.8 Endringer i vegnett

Endringer i vegsystemet i området kan få noe betydning for pendlingstilbøyelighet internt i regionen.

Den nye Hålogalandsbrua reduserer reiseavstanden mellom Narvik og Evenes fra tidligere 72 km til 54 km etter at den ble åpnet i 2018. Brua blir bompengefinansiert med om lag kr 90 per passering (etter rabatt).

Det kan godt tenkes at den nye Hålogalandsbrua gir Narvik fordeler som ikke fullt ut er lagt til grunn ved modellberegningene. Men bompenger kan spise opp noe av den gevinsten som innkortingene Narvik – Evenes får.

På Strekningen Evenes – Harstad vil E10 og Rv83 bli utbedret. Fra Tjeldsund bru til Harstad vil reisetida bli redusert med 11 minutter. Der vil bompengene bli på 20 kroner hver veg. Strekningen Evenes flystasjon – Tjeldsund bru (E10) vil også bli utbedret. Her vil redusert reisetid bli beskjedent, bompenger er ennå ikke fastsatt. Rundt Harstad er det bompengering.

Også andre vegstrekninger kan bli utbedret, men foreløpig er ikke konkrete planer vedtatt.

5.3 Motiverende tiltak

I utbyggingsfasen vil Forsvarsbygg tilstrebe en anbudsform som muliggjør tilbud fra lokale og regionale bedrifter. Forsvarsbygg har god erfaring med dette fra Ørland flystasjon. 600 – 700 personer vil være sysselsatt på basen i anleggsvirksomhet og militær virksomhet i toppårene 2021 – 2023.

I driftsfasen vil ca 500 ansatte og 300 mannskaper være fast stasjonert på flybasen. Av de militært ansatte regnes 35% – 45 % å ukependle inn til regionen, dvs at 55% – 65 % vil være bosatt i regionen.

Omlag 15% av Forsvarets ansatte i driftsfasen vil være sivile stillinger inne på basen. Disse må i hovedsak påregnes å bemannes med fast bosatte i regionen innenfor dagpendleravstand. I tillegg kommer andre ringvirkninger i regionen med om lag 150 – 200 nye arbeidsplasser.

Det blir et betydelig antall stillinger som vil bli besatt med fast bosatte i regionen. Disse vil fordele seg over hele regionen med forventet hovedvekt på Narvik og Harstad, samt i noen grad kommunene nærmere Harstad/Narvik lufthavn – Evenes og Skånland kommuner. I foreliggende rapport er det beregnet at utbygging og drift på flystasjonen kan bidra med en folketilvekst på nær 700 personer hvorav mellom 30 og 40 i de tre nærmeste kommunene.

Skal situasjonen kunne endres til en mer gunstig utvikling for de nærmeste kommunene, må det eventuelt skje ved en kombinasjon av flere virkninger.

1. Redusert ukependling og tilhørende økt andel fastboende ansatte i regionen
2. Økt andel av de fastboende foretrekker å bo i Evenes, Skånland eller Tjeldsund og en tilsvarende mindre andel i Harstad eller Narvik
3. Bosatte i de tre kommunene som i dag pendler til arbeidsplasser utenfor kommunene finner nye arbeidsplasser i forbindelse med Forsvarets etablering og dermed styrker tilhørigheten til regionen



4. Ungdom i etableringsfasen blir sysselsatte som følge av opptrappingen i stedet for å flytte ut.
5. At Forsvaret øker sine kjøp av varer og tjenester lokalt og dermed styrker lokalt næringsliv, handel og sørvis

De tre kommunenes utfordring er å øke folketallet uavhengig av utbyggingen på Evenes Flystasjon. Selv om virkningen av Evenesutbyggingen kan bli høyere, må andre tiltak settes i verk om vekst skal oppnås. Nettoflytting til de tre kommunene varierer fra år til år, men selv i år med positiv samlet tilflytting er det netto utflytting i aldersgruppen 20 - 29 år. Et delmål må være å legge til rette slik at unge mennesker i etableringsfasen ønsker å fortsette å bo i kommunen. De berørte kommunene bør utarbeide en felles strategi for å gjøre kommunene til attraktive bokommuner og attraktive næringskommuner. Det blir viktig å legge vekt på tiltak for å bøte på bykommunenes høyere boattraktivitet, byenes bedre skoletilbud, handel og sørvis.

Men med stabilt eller i beste fall svakt stigende folketall, vil det likevel ikke bli stort behov for nye virksomheter til å betjene lokalmarkedet.

Forsvaret og omkringliggende kommuner bør opprette dialog for gjensidig nytte av lokal tilstedeværelse, slik at disse kommunene kan ta del i mer av de positive virkningene som opptrappingen potensielt kan innebære.

Forsvaret har planer om å gjennomføre en boundsøkelse. Den kan gi et grunnlag for å klarlegge hva som er viktige tiltak for å øke bolysten i nærområdene for at ansatte i Forsvaret og deres familier skal etablere seg lokalt.



6 OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER

Anses ikke å være behov for oppfølgende undersøkelser utover den enkelte kommunes interesse i å overvåke utvikling i sysselsetting og folketall. Særlig viktig vil det være å ha oppmerksomheten mot flyttemønster – kjønns- og aldersfordeling.

7 USIKKERHETER I ANALYSENE

Usikkerhetene i analysene er knyttet til innpassing av økonomisk aktivitet i de enkelte årene. Videre vil omfanget av ukeinnpendling i investeringsfasen og i driftsfasen være en betydelig usikkerhetsfaktor.

De beregnede konsekvensene kommer som tillegg til sannsynlig utvikling i nullalternativet. Det er alltid knyttet betydelig usikkerhet til utviklingen i nullalternativet for sysselsetting og i folketall. I regionen kan noen av kommunene forvente fortsatt nedgang i sysselsetting og folketall, mens bykommunene kan forvente noe vekst. Dermed er det minst like stor usikkerhet knyttet til utviklingen i utbyggingsalternativet. Det er også påpekt at den samlede befolkningsveksten kan fordeles annerledes mellom kommunene uten at det vil påvirke behovet for planlegging av boliger og infrastruktur i vesentlig grad.

De foreliggende prognosene er som prognoser flest beheftet med visse usikkerheter:

- Referansealternativet (=nullalternativet) er basert på sist tilgjengelig prognose fra SSB – middelalternativet publisert i juni 2018. SSBs prognoser er i utgangspunktet basert på den historiske utviklingen og tar ikke hensyn til mulige lokale eller regionale hendelser i framtida. Imidlertid er det et faktum at særlig de minste kommunene i Nord-Norge har hatt fallende folketall de siste 30 årene.
- Virkningen av utbyggingen er basert på forventet personellbehov på flystasjonen og på lufthavnen. Dette tallet kan bli både høyere og lavere, men så lenge det ikke foreligger andre vedtatte planer, er foreliggende anslag det mest sannsynlige.
- Et viktig premiss er forventet andel ukependling og dermed også forventet andel bofaste i regionen ved opptrappingen. Tidligere var andelen ukependlere i Forsvaret lavere og andel (midlertidig) fast bosatte høyere. Det var mer vanlig at militært personell flyttet med familie til tjenestesteder ved beordring. Nå er det vanligere at familien bor fast mens militært personell (uke)pendler.
- En viss andel av de ansatte forventes å bli rekruttert fra regionen, men det kan bli en annen fordeling mellom kommunene – hvilke kommuner som blir viktige rekrutteringskilder for de ansatte er ikke åpenbart.



REFERANSER OG KILDER

Historisk statistikk er stort sett hentet fra Pandamodellen statistikkbase. Denne databasen er produsert av SSB for Panda-modellen.

Inndata om økonomisk aktivitet knyttet til investeringer og drift er gitt av Forsvarsbygg per telefon og i møte. Det samme gjelder for Avinors aktivitet.

Øvrige referanser er:

Avinor: Evenes lufthavn 2014 – fakta og samfunnsnytte, .2016

PriceWaterhouseCoopers AS: Samfunnsøkonomisk analyse av fremskutt overvåkings- og kampflybase i Nord-Norge.