MENON ECONOMICS

RAPPORT

RINGVIRKNINGER OG SAMFUNNSEFFEKTER AV NYE ETABLERINGER I EVENES OG TJELDSUND

MENON-PUBLIKASJON NR. 27/2022

Av Øyvind Vennerød, Per Fredrik F. Johnsen, Leo A. Grünfeld, Maja Olderskog Albertsen og Jonas Erraia

Forord

På oppdrag for Nordland fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Evenes kommune har Menon Economics analysert betydningen av etableringen av den nye flystasjonen ved flyplassen i Evenes og Norges brannskole i Tjeldsund. I oppdraget har vi beregnet de ringvirkningene og sysselsettingseffektene som forventes å komme som følge av etableringene. I tillegg har vi vurdert effekten på befolkning, boligmarked, samt en rekke andre samfunnseffekter.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaks-økonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Vi takker Nordland fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Evenes kommune for et spennende oppdrag. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

_____

Juni 2022

Jonas Erraia
Partner
Menon Economics

Innhold

SAMMENDRAG		**4**
Sysselsetting og næringsutvikling		4
Befolkningsutvikling		5
Boligmarked		7
Offentlige tjenester		9
Samferdsel og transportbehov		9
Lokale klima- og miljøeffekter		10
Samfunnssikkerhet og beredskap		10
1	**INTRODUKSJON OG DEFINISJONER**	**11**
1.1	Definisjon av analyseobjektene	11
1.2	Definisjon av regioner og steder	12
1.3	En kort innføring i vårt rammeverk for beregning av effekter	13
1.4	Tre scenarioer som brer ut mulighetsrommet	14
2	**SYSSELSETTING OG NÆRINGSUTVIKLING**	**16**
2.1	Dagens sysselsetting og næringsstruktur	16
2.2	Økt sysselsetting og ringvirkninger	19
2.3	Bredere næringsutvikling fremover i tre scenarioer	22
2.4	Sysselsetting i investeringsfasen	27
3	**BEFOLKNING**	**29**
3.1	Hva blir den totale befolkningseffekten?	29
3.2	Hvordan fordeles befolkningen internt i regionen?	33
3.3	Konsekvenser for lokalkommunene	37
3.4	Scenarioer	39
4	**BOLIGMARKED**	**41**
4.1	Dagens boligmarked	41
4.2	Det forventede boligbehovet i lokalkommunene	44
4.3	Boligtilbud	45
5	**SAMISKE INTERESSER**	**50**
5.1	Markasamisk identitet	50
5.2	Samiske kulturminner og kulturhistorie	51
5.3	Miljøvirkninger og støyforurensing	51
5.4	Forvaltningsområde for samisk språk	52
5.5	Samisk næringsutvikling	52
6	**OFFENTLIGE TJENESTER**	**55**
6.1	Kapasitet i helse- og omsorgssektoren	55
6.2	Kapasitet i utdanningssektoren	57
6.3	Rekruttering i utdannings- og helsesektoren	61
7	**SAMFERDSEL OG TRANSPORTBEHOV**	**63**
7.1	Vegtrafikk	63
7.2	Kollektivtransport	64
7.3	Evenes lufthavn	65
8	**LOKALE KLIMA- OG MILJØEFFEKTER**	**66**
8.1	Direkte effekter	68

8.2 Indirekte effekter 71

9 SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP 75

9.1 Generell samfunnssikkerhet og beredskap 75

9.2 Samfunnssikkerhet og beredskap tilknyttet flystasjonen 76

10 OMRÅDEOVERGRIPENDE ANBEFALINGER 78

REFERANSELISTE 82

VEDLEGG A: RINGVIRKNINGSMODELLEN 84

Sammendrag

I forbindelse med etablering av Forsvarets militærbase i Evenes og DSBs nye brannskole i Tjeldsund har Nordland fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Evenes kommune identifisert et behov for å få utarbeidet en analyse av de direkte og indirekte samfunnseffektene knyttet til disse. Denne analyse skal fungere som et kunnskapsgrunnlag som skal bidra til at oppdragsgiverne kan forberede seg på endringene som etableringene vil skape for kommunene (Evenes og Tjeldsund) og fylkene. I denne rapporten redegjør vi for våre analyser knyttet til betydningen av etableringene for sysselsettings- og befolkningsutvikling i regionen, samt en rekke andre samfunnseffekter. Disse samfunnseffektene knytter seg til:

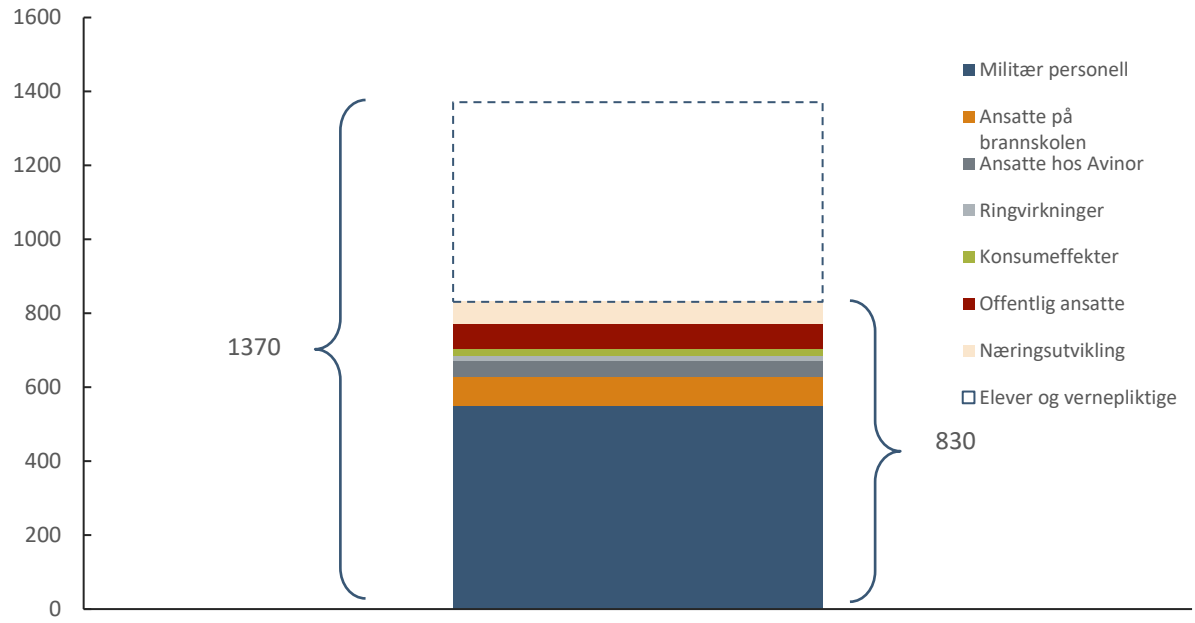
- Boligmarked
- Samiske interesser
- Offentlig økonomi og tjenester
- Samferdsel og transportbehov
- Miljø
- Samfunnssikkerhet og beredskap

Under redegjør vi for de viktigste funn innen hvert av disse områdene.

Sysselsetting og næringsutvikling

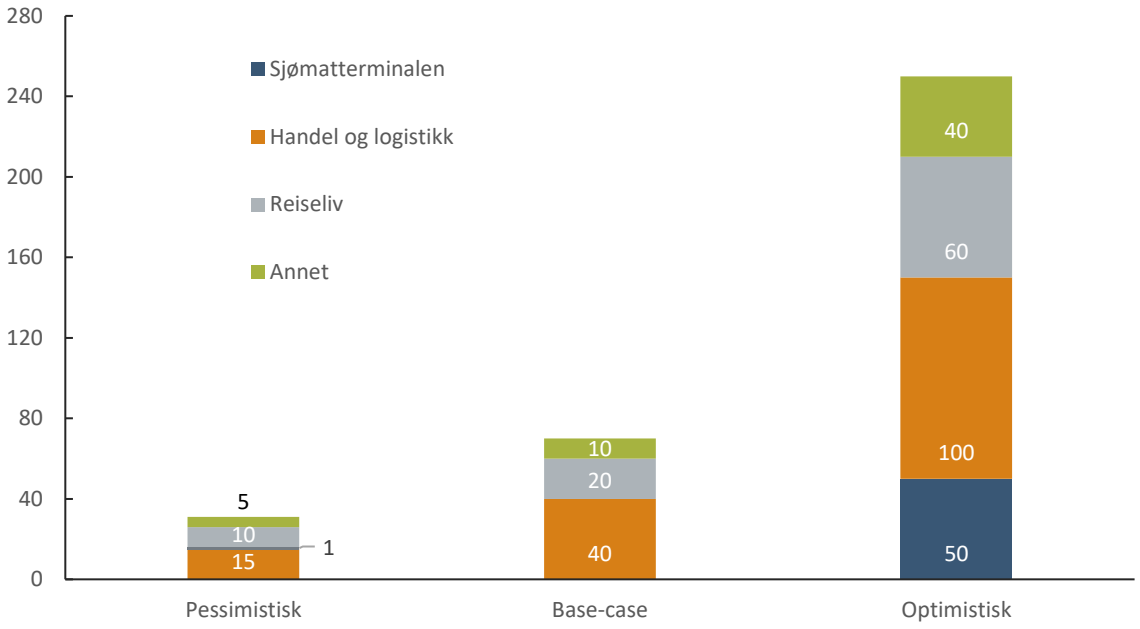
Det første steg i analysen var å beregne effekten av etableringene i form av sysselsetting med fokus på driftsfasen. Vi estimerer at de to etableringene direkte og indirekte vil føre til om lag 830 nye arbeidsplasser i lokalkommunene. Inkluderer vi studenter ved brannskolen og vernepliktige i Forsvaret blir tallet 1 370. Disse er fordelt på kategorier i figuren under.

Figur 1: Ulike bidrag til næringsutvikling. Kilde: Menon Economics



Vi finner at forbruket til de nye innbyggerne vil legge grunnlag for rundt 20 arbeidsplasser (konsumeffekter) i lokalkommunene, mens behovet for offentlige tjenester vil kreve om lag 65 ansatte i de to kommunene. Basert på en kartlegging av forventede leveranser til militærbasen og brannskolen vurderer vi at det vil bli relativt små lokale ringvirkninger.[1] Vi estimerer at det ved full drift vil være rundt 15 arbeidsplasser knyttet til leveranser til de to etableringene. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til dette anslaget. Likevel vil oppgangen i befolkningen i lokalkommunene kunne legge grunnlag for betydelig næringsutvikling innenfor blant annet handel, logistikk og reiseliv. I figuren under viser vi anslag på arbeidsplasser som følge av næringsutvikling i tre ulike scenarioer.

Figur 2: Antall sysselsatte i lokalkommunene fordelt på næringer og scenarioer. Kilde: Menon Economics



Disse scenarioene vil avhenge både av faktorer som kommunene kan påvirke og faktorer de ikke kan påvirke. I det optimistiske scenarioet ser vi for oss at regionen får nær det maksimale ut av den økte befolkning og næringslivsaktivitet knyttet til basen, brannskolen og andre etableringer og utvidelser. For at dette scenario skal manifestere seg må kommunene og fylkeskommunene opptre som aktive næringsutviklere. Dette innebærer å legge langsiktige strategiske planer for reiseliv, handel og logistikk, noe som vil bidra til å synliggjøre regionen som attraktiv for investorer. Videre vil pågangen av nye bedrifter bety at regionen når en kritisk masse som gjør det enda mer attraktivt å lokalisere seg. I tillegg vil det etableres en sjømatterminal ved Evenes flyplass i dette scenario.

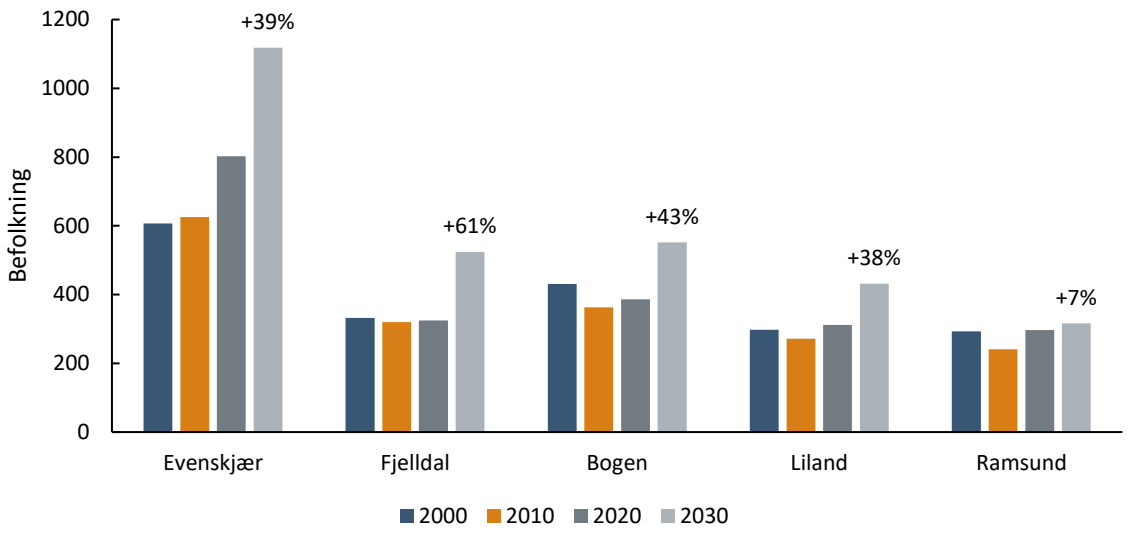
Befolkningsutvikling

I vårt hovedscenario estimerer vi at befolkningsøkningen frem mot 2030 vil være på 1 760 personer i regionen (som inkluderer Harstad og Narvik), og at omkring 1 000 av disse vil bosette seg i Evenes eller Tjeldsund. Av disse igjen vil omkring 550 bosette seg i Tjeldsund, mens 450 vil bosette seg i Evenes. Dette utgjør en befolkningsøkning

[1] «Ringvirkninger» skal her forstås snevert som den sysselsettingen som kan knyttes direkte til leveranser til brannskolen og flystasjonen.

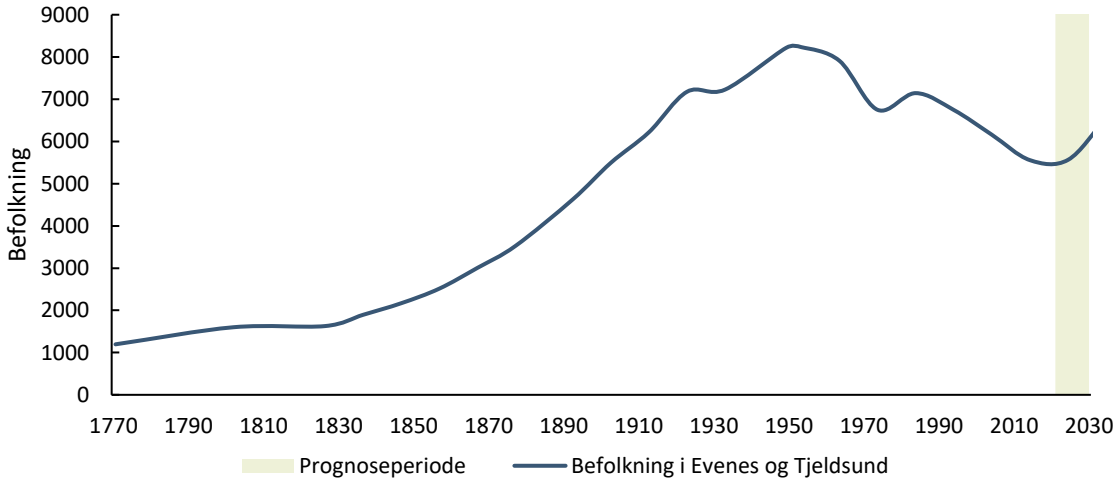
på omkring 40 prosent i de påvirkede tettstedene i lokalkommunene, og er den største befolkningsøkningen lokalkommunene har sett på over 100 år.

Figur 3: Befolkning for de mest relevante tettstedene. Kilde: SSB for 2000, 2010 og 2020. Menons hovedscenario for 2030



Selv med denne høye veksten vil befolkningen i de to lokalkommunene samlet ikke nå nye høyder, men kun returnere til nivået fra omkring 1990. Utviklingen vises i Figur 4.

Figur 4: Befolkning i Evenes og Tjeldsund fra 1770 til i dag, med forventet befolkning i hovedscenarioet. Kilde: SSBs folketellinger for historiske data, med Menons hovedscenario



Denne økningen vil komme i form av innflyttere som er mye yngre enn dagens befolkning, og vil dermed også bidra til en sunnere befolkningspyramide i de to lokalkommunene. Dette er viktig for Evenes og Tjeldsund, som har hatt en aldrende befolkning, og der de største aldersgruppene i dag er 60-64 år og 70-74 år. Men selv med utviklingen i hovedscenarioet vil befolkningspyramiden i Evenes og Tjeldsund være mindre sunn enn den var i 1990.

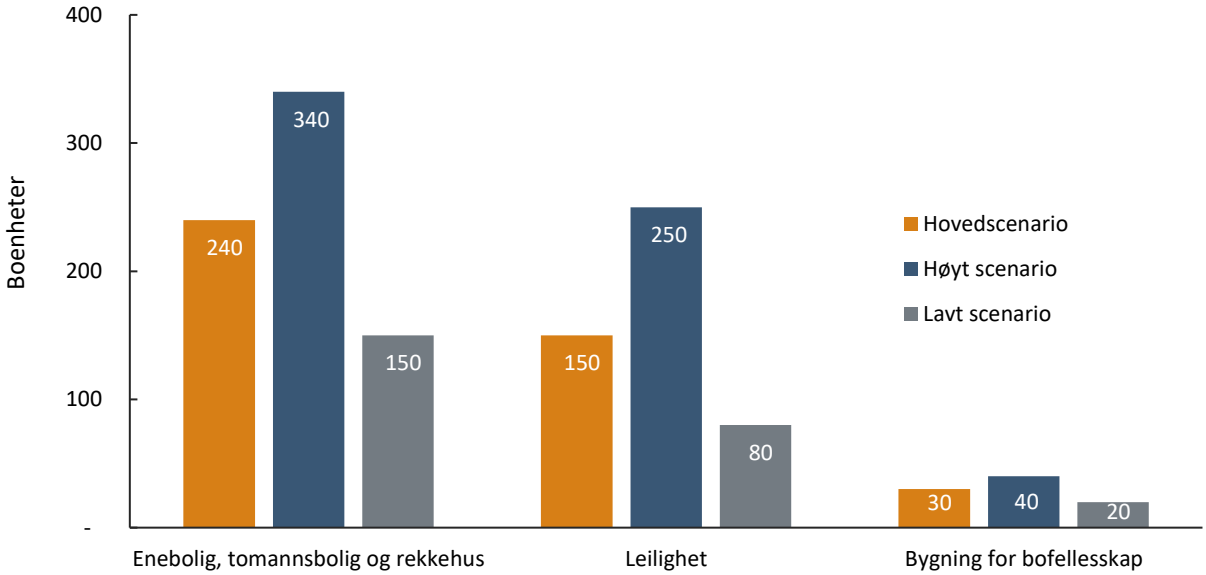
Selv om disse etableringene gir en betydelig befolkningsøkning, er det viktig at de ikke *bare* blir et engangshopp. De to lokalkommunene har hatt en fallende og aldrende befolkning, og både kommunen og fylkeskommunen må tenke på hvordan disse trendene kan snus. For å få til dette må man lykkes med lokal næringsoppbygging, samtidig som det må bygges rikelig med boliger som passer det de tilflyttende etterspør.

Boligmarked

Denne analysen har vist at boligmarkedet trolig er den viktigste nøkkelen for å utløse potensialet for samfunnsutvikling i Evenes og Tjeldsund. For å kunne tiltrekke seg arbeidstakere fra utenfor regionen er det essensielt at disse har muligheter for å få seg et sted å bo. Med den ventede befolkningsvekst i kommunen vil det være nødvendig med en kraftig økning i byggetakten for å imøtekomme boligetterspørselen. Særlig i lys av plasseringen mellom to regionale sentra som Harstad og Narvik, er det essensielt at det bygges boliger for arbeidstakere ved Evenes flystasjon og Norges brannskole.

Vi anslår at boligbehovet i regionen vil øke med 420 boenheter innen 2030 i hovedscenarioet. Se figuren nedenfor. Til sammenligning har den samlede boligmassen i de to kommunene økt med 260 boenheter siden 2010. Dette innebærer en stor omstilling for aktørene på boligmarkedet, inkludert kommunene selv. Figuren nedenfor viser det forventede behovet for boliger etter boligtype. Vi ser at det vil være størst behov for nye eneboliger i regionen. Videre vil også være behov for mange flere leiligheter.

Figur 5: Forventet økning i boligbehov i 2030, fordelt på boligtype. Kilde: Menon Economics



Det er flere faktorer som kan forårsake at boligbyggingen som trengs for å imøtekomme etterspørselen ikke blir realisert. En sentral utfordring er at det ikke reguleres nok arealer for boligbygging. Det er ressurskrevende for kommunen med regulering av arealer og utbygging av infrastruktur som vann, avløp og elektrisitet til nye boligfelt. Når mange mulige prosjekter kommer samtidig, legger dette press på kommunens begrensede ressurser. Fra kommunens side kan det sees på som en investering i økte fremtidige inntekter dersom man lykkes med boligbygging og bosetting, men dette er budsjettmessig krevende på kort sikt. I tillegg er det krevende administrativt med tanke på tilgjengelig personell i plan- og byggesak i kommunene.

En annen faktor som fører til at det bygges for få boliger er tregheter på tilbudssiden. Prosessen fra man ser behovet for boliger til et ferdig bygg står klart kan ta opptil flere år. Resultatet er at det ikke til enhver tid vil være

samsvar mellom etterspørselen og tilbudet, og for Evenes og Tjeldsund vil dette kunne resultere i at det bygges for få boliger, for sent. Dette forsterkes av at utbyggere og finansiører har begrenset med kapital og er avhengig av forhåndssalg for å få igangsatt nye prosjekter. Vanligvis krever banker forhåndssalg på 50-60 prosent før igangsetting av et boligprosjekt. Forhåndssalg på dette nivået er usannsynlig, dersom man skal holde en byggetakt som kan tilfredsstille behovet for den forventede økningen i boligetterspørsel. Mangel på boliger i Evenes og Tjeldsund kan føre til at langt flere velger å bosette seg i Harstad og Narvik.

Å fordele risikoen på flere aktører er trolig en av nøklene for å få bygget flere boliger. Ettersom Forsvaret har siktet seg inn på å leie fremfor å eie, har deres utlyste avtaler om langtidsleie vært viktig for flere av prosjektene som er igangsatt, da det reduserer investorrisiko. Forsvaret og Norges brannskole kan i liten grad gå inn og garantere for boligene som vil behøves for deres ansatte. Dette gjør at det er utbyggere og/eller banker som sitter på brorparten av risikoen. Evenes kommune har gått sammen med Sparebankstiftelsen Ofoten Sparebank om midler som skal gå som sikkerhet for at utbyggerne får solgt minst halvparten av boliger i nye prosjekt. Denne type risikodeling er trolig et effektivt virkemiddel for å øke boligbyggingen i lokalkommunene.

I møte med den ventede befolkningsveksten anbefaler vi kommunen, fylkeskommunen, utbyggere, Forsvaret og Norges brannskole følgende:

- Forsvaret bør sikte på å kommunisere hvem de skal ansette og hvilke behov disse har på boligmarkedet for å sikre forutsigbarhet for kommunene og utbyggere.
- Forsvaret og brannskolen bør se på hvilke virkemidler de har tilgjengelig for å sikre at deres ansatte har tilgang på boliger det kommende året.
- Kommunene bør prioritere ressurser til å regulere areal i tilknytning til tettsteder, for å sikre at de har tilgjengelige arealer for utbygging av bolig. Her er det viktig å ligge i forkant.
- Muligheter for risikodeling/risikoavlastning bør utforskes videre.
- Fylkeskommunen bør vurdere om det i enkelte tilfeller er mulig å imøtekomme ønsker om mindre krav til infrastruktur for å muliggjøre boligbygging.
- Kommunene bør legge opp til diskusjonsarenaer der utbyggere, Forsvaret, Norges brannskole, finansielle aktører og kommunene selv diskuterer mulige løsninger.

Samiske interesser

Samiske interesser oppleves å bli godt ivaretatt i forbindelse med utbyggingen av militærbasen. Det er utført konsekvensutredninger knyttet til miljøvirkninger og støy, samt registrering av kulturminner. Samisk næringsliv ser på befolkningsvekst og økt sysselsetting som positivt da dette kan gi økt kundemasse, men også initiere nyetableringer, spesielt innen reiseliv og kultur. Samisk næringsutvikling og spesielt reiseliv bygger på samisk kultur og har en sterkt samisk profil, dette kjennetegner også aktørene i Tjeldsund og Evenes. Intervjuobjektene ser et klart potensiale i de kommende etableringene, både med økt aktivitet i eksisterende bedrifter, men også nyetableringer. Dette er godt nytt i arbeidet med å opprettholde bærekraftige samiske samfunn. De samiske aktørene i området føler seg godt ivaretatt av Forsvaret gjennom utredninger og møtepunkter. Det kommer frem noen bekymringer knyttet til støy, men først og fremst er intervjuobjektene optimistiske.

For å lykkes med formidling av samisk identitet og kultur ytres det ønske om:

- Møteplasser for interaksjon mellom Forsvaret og samiske miljøer
- At Forsvaret etterspør og arrangerer eksempelvis seminarer med foredragsholdere fra de lokale samiske aktørene

For å lykkes med å skape vekstbedrifter, samt øke antall nyetableringer anbefaler vi fokus på:

- Ulike kompetansehevingstiltak knyttet til profesjonalisering av bedriftene, eksempelvis bedriftsutviklingsprogram
- Informasjon om tilgang til kapital og bistand i søknadsprosesser
- Informasjon om Sametingets virkemidler
- Informasjon om virkemidler fra andre i virkemiddelapparatet

Offentlige tjenester

Samlet peker et grovt anslag på at man vil trenge om lag 65 flere ansatte i kommunal sektor i Evenes og Tjeldsund kommune som følge av befolkningsoppgangen. Dette tilsvarer enn oppgang på over 10 prosent relativt til antallet av ansatte i de to kommunene i dag.

Vi har også dykket lenger ned i behovet relativt til dagens kapasitet i henholdsvis helse- og omsorgssektoren og i utdanningssektoren. For førstnevnte peker vår kartlegging på at kapasiteten i kommunene i all hovedsak er stor nok til å ta imot den nye befolkningen. Det er flere faktorer som bidrar til dette, men blant de viktigere er at den nye befolkning vil være unge, at man har i dag fastleger med relativt korte listelengder og at man har god infrastruktur når det kommer til helse og omsorg. Begge lokalkommunene opplever imidlertid allerede i dag rekrutteringsvanskeligheter innenfor deler av sektoren og man bør i så høy grad som mulig legge til rette for at partnere av ansatte på flystasjonen og på brannskolen gjøres bevisst om relevante jobber i sektoren.

I utdanningssektoren (inkl. barnehage) er det god kapasitet, og barnehagene og skolene som finnes i dag er tilstrekkelige for å møte behovet for skole- og barnehageplasser som kommer. Det vil kunne være behov for oppbemanning, spesielt i barnehagene, hvor kravet til antall lærere i forhold til antall barn er høyere enn i grunnskolen. Historisk har begge kommuner hatt utfordringer knyttet til rekruttering av barnehagelærere, men etableringen av utdanning for barnehagelærere i Harstad og Narvik ventes å kunne forenkle dette noe, i tillegg til at partnere av innflyttere ventes å i noen grad kunne dekke behovet for arbeidskraft.

Samferdsel og transportbehov

Effektiv samferdsel er en viktig bostedskvalitet for innbyggere. Etableringen av flystasjonen og brannskolen vil bidra til økt belastning på både veinettet og den regionale lufthavnen. Vår kartlegging viser imidlertid at både vegnett og lufthavn har betydelig kapasitet til å ta av den forventede økningen i både passasjer- og vegtrafikk. Samtidig kan et bedret kollektivtilbud øke bostedsattraktiviteten, da spesielt for familier med store barn, vernepliktige og studenter ved brannskolen. Økt kollektivutnyttelse vil videre redusere klimagassutslippene fra veitransport. Hvorvidt myndighetene skal velge en proaktiv eller reaktiv tilnærming til sistnevnte er imidlertid usikkert ettersom persontransporten i dag domineres av privatbilisme, på bekostning av kollektivtrafikk.

Uavhengig av strategi er det viktig at fylkeskommunene har god dialog og ser på mulighetsrommet for kollektivtransport i regionen som helhet, på tvers av fylkesgrenser. Manglende busstilbud lokalt (utover skolebusser) er en ulempe for både dagens og potensielle innbyggere. Evenskjer er et senter for tjenestetilbud for både Tjeldsund og Evenes kommune, men de regionale bussrutene kjører ikke innom Evenskjer i dag. Et busstilbud som gjør det enklere å komme seg til Evenskjer vil kunne øke bostedsattraktiviteten. Et kollektivtilbud som knytter tettstedene i de to kommunene sammen, vil kunne øke bostedsattraktiviteten. Med tanke på passasjergrunnlaget som eksisterer på flybussen, vil det videre være nyttig å utrede muligheten for å se regionalt busstilbud og flybuss i sammenheng. Det er flere utfordringer tilknyttet å samordne regionale ruter på anbud for

fylkeskommunen med flybussen som er et kommersielt driftet tilbud. Det kan imidlertid være gevinster ved en samordning, om man klarer å øke tilbudet på mindre trafikkerte ruter.

Lokale klima- og miljøeffekter

Etableringen ved Evenes flystasjon og brannskolen i Tjeldsund fører med seg økt aktivitet og befolkningsvekst. Dette påvirker både klimagassutslipp og lokale utslipp. En betydelig andel av det man kan forvente av utslippsøkninger kan vi estimere basert på utbygginger som er varslet, estimater for befolkningsvekst samt effekt på veg- og flytransport.

Vi estimerer at de nye innbyggerne i Tjeldsund og Evenes vil øke utslippene fra person-transport med om lag 630 tonn CO_2e årlig fra 2030. Den geografiske fordelingen av disse utslippene er det imidlertid knyttet større usikkerhet til, fordi andelen av persontransport som skjer innenfor kommunegrensen er utfordrende å estimere innenfor rammen av dette oppdraget. En økning på 630 tonn CO_2e tilsvarer 12 prosent av dagens utslipp fra personbiler i Evenes og Tjeldsund og 0,3 prosent av de samlede utslippene fra personbiltrafikk i Nordland og Troms og Finnmark. Vi finner videre at utslipp knyttet til andre utslippskilder vi har beregnet (luftfart og oppvarming) vil øke med nesten 320 tonn CO_2e årlig fra 2030 i Evenes. Dette tilsvarer en vekst på nesten 5 prosent fra utslippene sammenlignet med nivået i 2019. For Tjeldsund finner vi at utslipp fra oppvarming vil øke med om lag 95 tonn CO_2e, noe som tilsvarer en vekst på 0,4 prosent.

I etableringsfasen vil man også ha utslipp knyttet til bygge- og anleggsarbeid. Utslippene knyttet til brannskolen er estimert til 2 500 tonn CO_2e med utgangspunkt i dagens utslippsintensitet i bygg- og anleggssektoren. Utslippene knyttet til flystasjonen er mer usikre, men estimeres å komme på mellom 19 800 og 26 400 tonn CO_2e. Lokale utslipp øker også noe, hovedsakelig som følge av økt transport på vei.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Etableringene ved flystasjonen i Evenes og brannskolen i Tjeldsund vil påvirke behovet for samfunnssikkerhet og beredskap i området gjennom to kanaler. Befolkningsveksten gjør at flere mennesker har krav på tjenester og beredskap fra helsevesen, politi og brannvesen. Flystasjonen fører med seg økt behov for brannberedskap grunnet at det er en virksomhet som utgjør særskilt brann- og eksplosjonsfare. Vår kartlegging indikerer generelt at politi, brannvesen og helsevesen har god kapasitet for å håndtere befolkningsøkningen, men at brannvesenet i Evenes har utfordringer med å møte det økte brannberedskapsbehovet ved flystasjonen. I møte med dette behovet har Evenes kommune invitert Forsvaret, Avinor og Tjeldsund kommune til et prosjekt for å kartlegge mulighetene for å ha et samkoordinert brannkorps i området som potensielt kan dekke beredskapsbehovet til alle eller flere av partene. Dette samarbeidet er helt i startgropen, og det er uklart hvilke muligheter som finnes, og det er uklart om et slikt samarbeid er mulig. Vi anbefaler samarbeid mellom partene så langt det er mulig, da det trolig vil kunne være mer effektivt enn at hver aktør har hvert sitt brannkorps.

1 Introduksjon og definisjoner

I dette kapittelet beskriver vi de kommende etableringene i Evenes og Tjeldsund kommune som danner grunnlaget for analysene presentert i denne rapporten. Videre redegjør vi for Menons mandat og hvordan selve rapporten er bygget opp.

Leseveiledning

I forbindelse med Forsvarets etablering av flystasjon i Evenes og etableringen av toårig fagskole ved Brannskolen i Tjeldsund har Nordland fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Evenes kommune behov for å få utarbeidet en analyse av de direkte og indirekte samfunnseffektene knyttet til etableringene. Analysen skal bidra til at de tre aktørene kan forberede seg på endringene etableringene vil medføre for kommunen og fylkene. Denne rapporten utgjør dette kunnskapsgrunnlaget.

Analysen vurderer betydningen av Forsvarets og Brannskolens etableringer for sysselsetting og befolknings-utvikling samt for en rekke ulike samfunnseffekter. Disse samfunnseffektene er:

- *Næringsutvikling*
- *Boligmarked*
- *Samiske interesser*
- *Offentlige tjenester*
- *Samferdsel og transportbehov*
- *Lokale klima- og miljøeffekter*
- *Samfunnssikkerhet og beredskap*

Hver av rapportens kapitler skal kunne leses noenlunde frittstående. Der vi har konkrete anbefalinger til kommunen, fylkeskommunen eller næringslivet har vi derfor inkludert disse direkte i sektorkapitlene (kapittel 4 til 10). De anbefalinger som relaterer seg til flere av de analyserte samfunnseffektene er inkludert separat i kapittel 10.

1.1 Definisjon av analyseobjektene

Grunnlaget for denne analysen er to separate analyseobjekter som sees i sammenheng fra et samfunns-perspektiv. Analyseobjektene er etableringen av: 1) Evenes flystasjon, 2) ny fagskole ved Norges brannskole i Tjeldsund.

Evenes flystasjon

Evenes flystasjon utvikles til å bli hovedbase for Forsvarets nye maritime patruljefly P-8 Poseidon og vil fungere som fremskutt base for de nye kampflyene F-35 på Ørland hovedflystasjon, som en del av NATOs QRA-beredskap (Quick Reaction Alert). I tillegg vil det etableres en egen luftvernbataljon og en baseforsvarsskvadron for å beskytte de flyoperative avdelingene. Baseforsvarsskvadronen får avdelinger innen aktivt og passivt forsvar, en stor hundeavdeling, sanitet, eksplosivryddere og en maskin- og konstruksjonstropp.

Når Forsvarets virksomhet på Evenes er i full gang innen 2025, vil flystasjonen bestå av 500 ansatte og 300 soldater i førstegangstjeneste. Til sammenligning var det rundt 125 forsvarsansatte på Evenes sommeren 2021. Forsvaret vil bli den største arbeidsgiveren i Evenes kommune med god margin. Forsvaret skal investere om lag 4,5 milliarder kroner i flystasjonen. I tillegg vil det være betydelige løpende driftskostnader ved basen.

Med etableringen av flystasjonen i Evenes øker Forsvaret sin allerede betydelige tilstedeværelse i Ofotregionen. Fra før finnes Sjøforsvarets hovedbase i Nord-Norge, Ramsund Orlogsstasjon, Kystjegerkommandoen og FPVS i Harstad og i Bjerkvik ligger Forsvarets verksted Bjerkvik, i tillegg til HV-16. Dette kommer i tillegg til Hæren i Indre Troms.

Fagskole ved Norges brannskole

Som følge av omlegging av utdanningsmodell for brann- og redningspersonell skal det etableres ny fagskole ved Norges brannskole på Fjelldal i Tjeldsund kommune. Det gjøres betydelige investeringer i forbindelse med etableringen av nytt utdanningsløp og bygging av undervisningsbygg.

Etableringen av fagskolen innebærer at utdanningen for brann og redning vil bli en yrkesrettet toårig offentlig utdanning. I dag er det slik at du må ha en jobb i et brann- og redningsvesen eller 110-sentral for kunne ta utdanning i yrket. Omleggingen av utdanningen kommer som følge av stadig mer kompliserte hendelser og oppgaver for brann- og redningsarbeidere, og flere utredninger som peker på behov for den kompetansen en fagutdanning kan gi.

Nytt undervisningsbygg og oppgradering av eksisterende infrastruktur vil etter planen ferdigstilles sommeren 2023. De forventede investeringene i forbindelse med Norges brannskole er 650 millioner kroner. De første studentene innrulleres høsten 2023 og det vil være fortløpende opptak av 80 studenter hvert halvår.

1.2 Definisjon av regioner og steder

Fokuset i rapporten er Evenes kommune og Tjeldsund kommune, som ligger i Ofoten, mellom Narvik og Harstad. Kommunene befinner seg på grensen mellom Nordland og Troms og Finnmark.

Figur 6: Oversikt over regionen med de viktigste tettstedene for analysen

1.2.1 Lokalkommunene: Evenes og Tjeldsund

Evenes, eller Evenášši[2] kommune har i dag 1 350 innbyggere. Administrasjonssenteret er Bogen, mens Liland har kommunens skole (Evenes skole). Avstanden fra disse tettstedene til flyplassen er 10-15 minutter med bil. Både Bogen og Liland har dagligvarehandel. Området rundt flyplassen har lav boligtetthet med Evenesmarka og Nautå som den viktigste bebyggelsen. Evenes kommune har registrert ca. 70 bedrifter med omsetning over 10 000 kroner i 2020. Sure Hotell ved flyplassen er kommunens eneste hotell. Det er relativt nytt, med 150 sengeplasser. Evenes har 650 registrerte eneboliger og rundt 100 andre typer boliger. Det er relativt mange eneboliger.

Tjeldsund, eller Dielddanuorri[3] kommune har i dag 4 200 innbyggere. Administrasjonssenteret ligger på Evenskjer/Skånland der det bor ca. 800 personer. Kommunen ligger tett på Evenes flyplass da grensen går rett nord for rullebanen. Brannskolen ligger i Fjelldal og Sjøforsvarets hovedbase i Nord-Norge ligger i Ramsund, begge er steder med korte reiseavstander til flyplassen. Kommunen har ca. 2 200 boliger der 90 prosent er eneboliger. Ifølge våre databaser finnes det om lag 170 bedrifter med positiv omsetning over 10 000 kroner. De største bedriftene finner man i Grovfjord der man har mekanisk industri og oppdrettsvirksomhet.

1.2.2 Regionen: Harstad –Tjeldsund – Evenes – Narvik

Evenesregionen, som inkluderer kommunene Evenes, Narvik, Harstad og Tjeldsund, er med sine over 52 000 innbyggere en stor bo- og arbeidsmarkedsregion i Nord-Norge. Evenes flyplass ligger sentralt plassert i regionen og har en viktig rolle både for samfunns- og næringslivet. Flyplassen er både en viktig arbeidsgiver lokalt så vel som et sentralt infrastrukturknutepunkt. Avstanden fra Evenes flyplass til Harstad og Narvik er henholdsvis 43 og 56 km. Fra Evenes flystasjon er det i overkant av 40 minutter kjøretid til Harstad sentrum, og i overkant av 50 minutter til Narvik sentrum. Fra Brannskolen er det 45 minutter kjøretid til Harstad, og en drøy time til Narvik.

Tjeldsund og Evenes er vertskommuner for de to etableringene som står i sentrum for analysen, og Narvik og Harstad er byer i kort avstand til etableringene. Det betyr at disse to kommunene er svært relevante både som bostedskommune og leverandørkommune for bygg- og anleggsarbeid, samt andre tjenester en kunne ha behov for ved de to etableringene. Det er derfor hensiktsmessig å inkludere området i analysen, for å skape et bilde av hvor man forventer bosetting, og hvordan kjøp av tjenester og varer fordeler seg utover regionen.

1.3 En kort innføring i vårt rammeverk for beregning av effekter

Driften av en ny flystasjon i Evenes med tilhørende etablering og oppskalering av leverandører og underleverandører samt andre prosjekter i denne regionen vil få betydning for utviklingen av både arbeidsmarkedet, boligmarkedet og næringslivet i Evenesregionen eller «regionen» (definert som Narvik, Evenes, Tjeldsund, og Harstad) og i resten av nordre Nordland, og Sør-Troms. Vårt rammeverk for beregning av effekter baserer seg på en isolering av ventede effekter av etableringene ved Evenes flystasjon og brannskolen i Tjeldsund, for deretter å se hvilke effekter dette har i videre ledd.

Vi kartlegger i denne rapporten de viktigste av disse effektene med utgangspunkt i en ringvirkningsanalyse, først ved å kartlegge virkninger av etableringene direkte og indirekte gjennom leverandører, både regionalt og

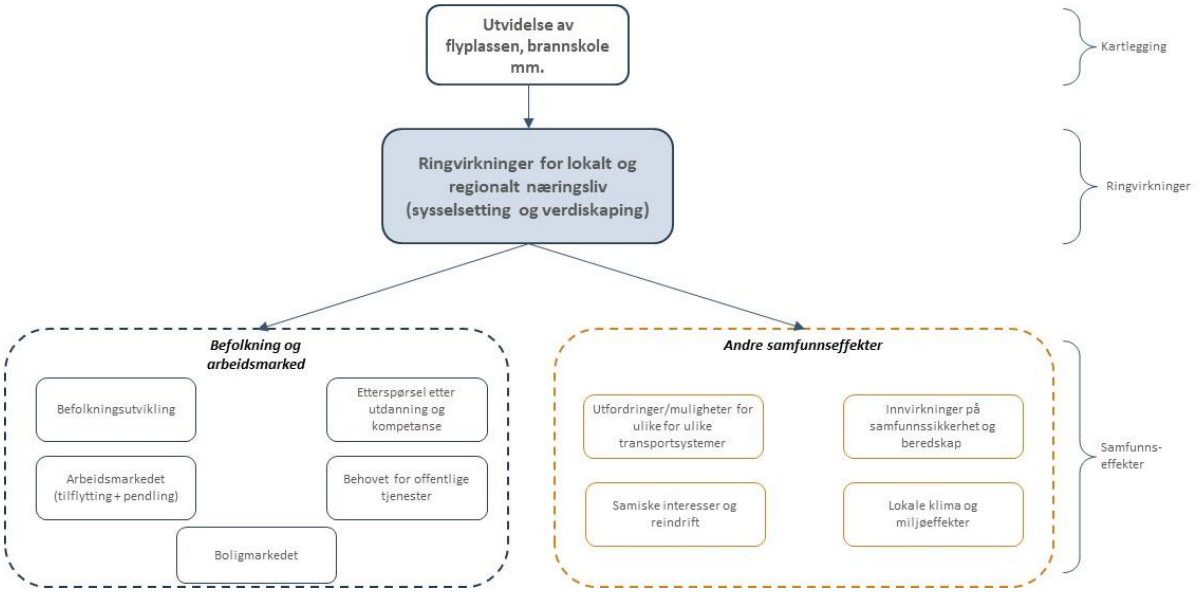
[2] *Evenášši er det nordsamiske navnet på kommunen. Heretter i rapporten vil vi kun benytte navnet* Evenes*, for å forenkle lesing av rapporten.*
[3] *Dielddanuorri er det nordsamiske navnet på kommunen. Heretter i rapporten vil vi kun benytte navnet* Tjeldsund*, for å forenkle lesing av rapporten.*

nasjonalt. Videre analyserer vi samfunnseffektene av disse ringvirkningene. Det inkluderer effekter på befolkningen i regionen, arbeidsmarkedet, offentlige tjenester, infrastruktur, og klima og miljø.

Deretter gjør vi konkrete vurderinger av det lokale og regionale næringslivets konkurransefortrinn og mulighetsrom. Her vurderer vi også hvilke barrierer/flaskehalser/begrensinger og suksesskriterier Evenes kommune, øvrige kommuner i regionen og fylkeskommunen bør fokusere på.

Ringvirkningsanalysene danner grunnlaget for de etterfølgende analysene. Dette er fordi det er det samlede antall sysselsatte og ansatte hos leverandører i kombinasjon med den samlede næringsaktivitet som vil være drivende for samfunnseffektene vi skal analysere. Dette gjelder både effekten på arbeidsmarked, boligmarked, men også eksempelvis klimaeffekter der det er viktig å få med effektene hos leverandører, underleverandører og annen tilknyttet aktivitet. Menons ringvirkningsmodell blir brukt til å beregne sysselsetting og verdiskaping fra Forsvarets virksomhet og Brannskolen, så vel som leverandører og underleverandører. Det er dette som vil utgjøre grunnlaget for analysene av de samfunnsmessige konsekvensene for kommunen, regionen og fylkeskommunen.

Prosessen er skissert i figuren nedenfor som viser arbeidsflyten fra kartlegging av etableringen til ringvirkninger og videre til de ulike samfunnseffektene.



1.4 Tre scenarioer som brer ut mulighetsrommet

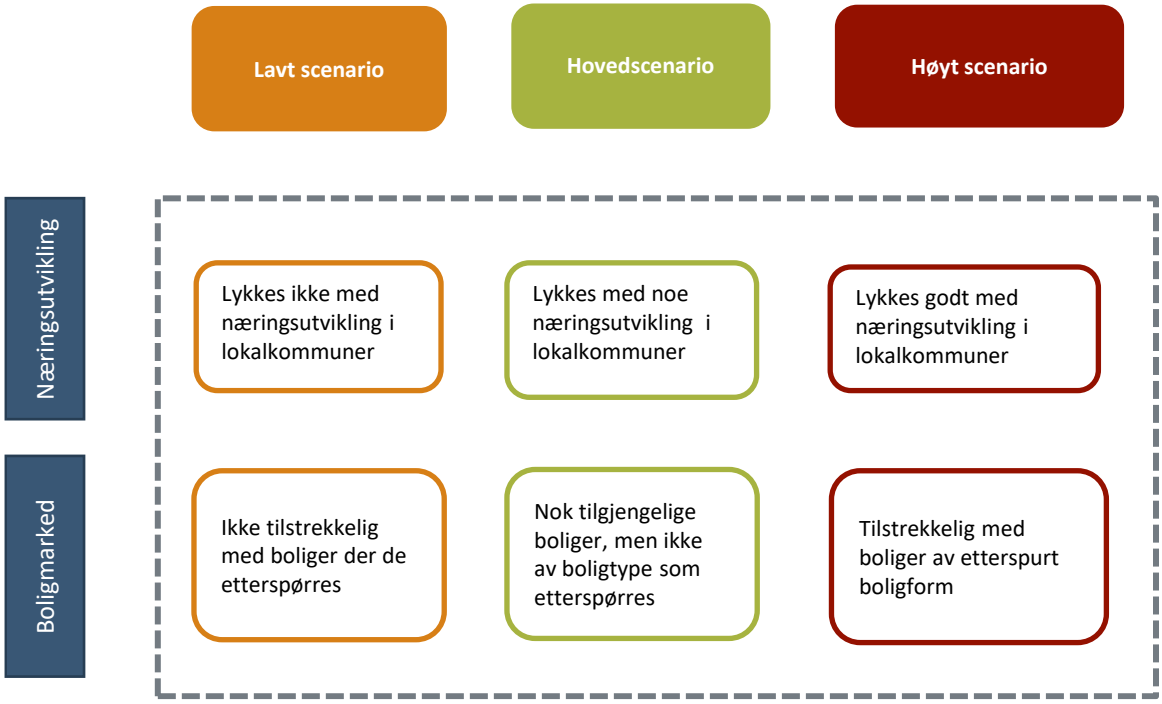
Det er betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen i regionen, og vi brer derfor ut mulighetsrommet med tre forskjellige scenarioer. Hvilket scenario som ender opp med å realiseres avhenger i høy grad av hvor godt samspillet mellom kommune, fylkeskommune og næringsliv klarer å utnytte mulighetene som ligger i etableringen og utvidelsen av analyseobjektene. Vi presenterer et hovedscenario, et høyscenario og et lavscenario.

De mest kritiske skillene mellom scenarioene er hvor godt kommunen lykkes med utvikling av lokalt næringsliv og tilbud av relevante boliger. I hovedscenarioet lykkes lokalkommunene med noe utvikling av lokalt næringsliv. Samtidig klarer kommunene å bygge tilstrekkelig mange boliger, men ikke nødvendigvis der de helst etterspørres og av den typen som etterspørres.

I lavscenarioet blir det ikke utviklet særlig med næringsliv som resultat av etableringene. Forsvaret holder sine leverandører hovedsakelig utenfor de to lokalkommunene, og det kommer lite nytt reiseliv og handelsnæring i regionen. Videre bygges det i lavscenarioet ut få boliger, og det blir dermed for få boliger til at alle som ønsker kan bosettes lokalt. Det blir som et resultat av disse faktorene høy ukependling inn med fly, og mange som bosetter seg i Harstad/Narvik og pendler inn.

I høyscenarioet lykkes utviklingen av lokalt næringsliv, og det kommer mange arbeidsplasser innen de nye næringene. Samtidig lykkes utbyggingen av boliger, slik at det ikke bare blir nok boliger, men også nok boliger *av de boligtypene som etterspørres.* Vi viser disse scenarioene i Figur 7.

Figur 7: Illustrasjon av scenarioene



Disse scenarioene går igjen i rapporten, med et særlig fokus i kapitlene om sysselsetting, befolkning og bolig.

Scenarioene gjenspeiler de utfordringene som oppstår for kommunene i forbindelse med store etableringer relativt til størrelsen på kommunen, og i hvilken grad de tilhørende utfordringene løses av kommunen, fylkeskommunen og staten. Evenes og Tjeldsund vil begge oppleve en betydelig økning i antall personer som oppholder seg og bor i kommunen som de må planlegge for. Dette innebærer å endre planverk, holde kontakt med etableringene og eksisterende befolkning, og jobbe for å bli en attraktiv bostedskommune for tilflytterne. Dette vil få en umiddelbar effekt på kommunenes samlede kostnader. Dette gjelder både kostnader til eksempelvis helse og skole, men også en rekke andre kostnadsposter. Eksempelvis vil mange boligprosjekter som kommer samtidig legge press på kommunens begrensede ressurser. Fra kommunens side kan det sees på som en investering i økte fremtidige inntekter dersom man lykkes med boligbygging og bosetting, men dette er budsjettmessig krevende på kort sikt da man ikke vil høste gevinsten i form av rammetilskudd før flere år senere. Dette er fordi både økt skattegrunnlag og høyere rammetilskudd ikke vil bidra positiv til kommunens budsjetter før folketallet øker *og telles*.

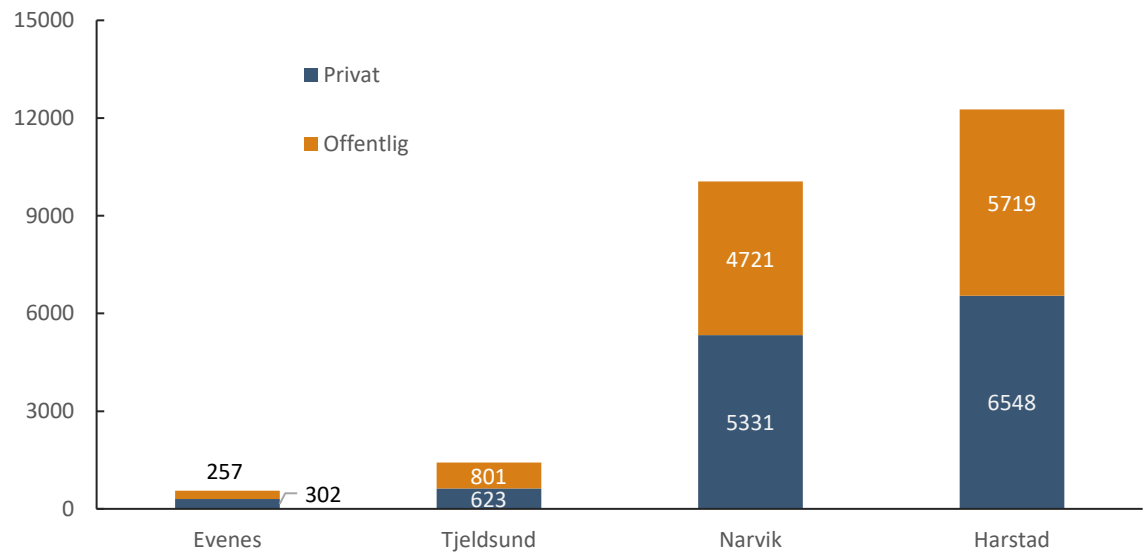
2 Sysselsetting og næringsutvikling

I dette kapittel går vi gjennom den sysselsetting som forventes å komme i kjølvannet av etableringene av flybasen i Evenes og brannskolen i Tjeldsund. Vi starter kapitlet med en gjennomgang av næringslivet i regionen som består av Evenes, Tjeldsund, Narvik og Harstad. Etterfølgende estimerer vi at de to etableringene direkte og indirekte vil føre til om lag 830 nye arbeidsplasser i lokalekommunene. Inkluderer vi studenter ved brannskolen og vernepliktige i Forsvaret blir tallet rett over 1 370. Basert på en kartlegging av forventede leveranser til militærbasen og brannskolen vurderer vi at det vil bli relativt små lokale ringvirkninger. Likevel vil oppgangen i befolkningen i lokalkommunene kunne legge grunnlag for betydelig næringsutvikling innen blant annet handel, logistikk og reiseliv.

2.1 Dagens sysselsetting og næringsstruktur

For å vurdere ringvirkninger, lokale leverandører og muligheter for videre vekst er det relevant å starte med en kort introduksjon til næringslivet i regionen[4]. Regionen er kjennetegnet ved stor forskjell på størrelsen av de fire kommunene. I figuren under viser vi den samlede sysselsetting i hver kommune fordelt på privat og offentlig sektor.

Figur 8: Sysselsetting i privat og offentlig sektor i regionens kommuner. Kilde: SSB og Menon Economics

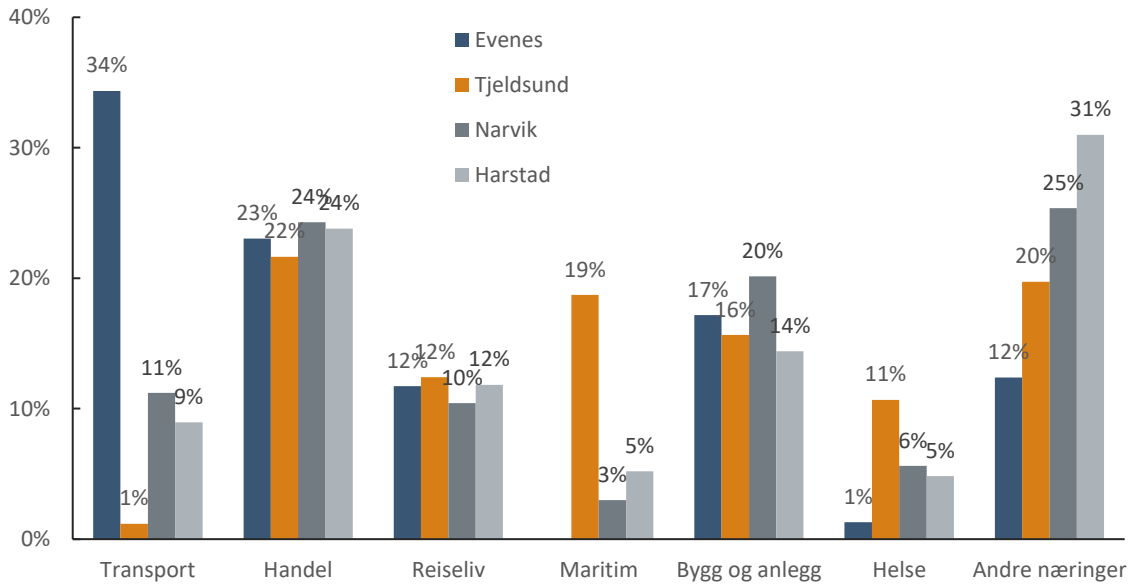


Som vi ser fra figuren, er det store størrelsesforskjeller på næringslivet i regionen. På den ene siden har Narvik og Harstad mer enn 10 000 sysselsatte, mens Evenes og Tjeldsund har henholdsvis 600 og 1 400 sysselsatte. Videre er det også betydelige forskjeller på fordelingen mellom privat og offentlig sysselsetting. Mens 53-54 prosent av de ansatte i Narvik, Harstad og Evenes jobber i privat sektor, er tallet 44 prosent i Tjeldsund. Dette er nesten utelukkende drevet av at kommunal sysselsetting er 10 prosentpoeng høyere enn i de tre andre kommuner.

[4] *I denne rapporten definerer vi regionen som kommunene Evenes, Tjeldsund, Narvik og Harstad.*

For å vurdere muligheter for det lokale næringsliv til å levere til flyplassen i Evenes og brannskolen i Tjeldsund, splitter vi opp det lokale næringsliv i de viktigste sektorer. Disse er vist i figuren under.

Figur 9: Sysselsetting fordelt på næringer[5] i regionens kommuner. Kilde: Menon Economics

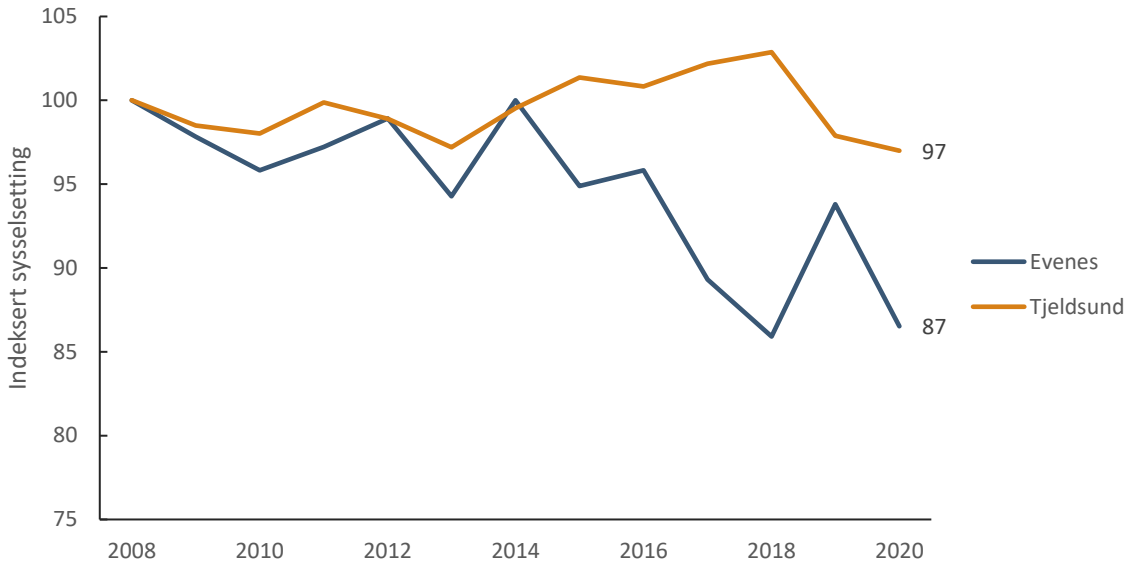


Fra figuren går det frem at det især er tre sektorer som dominerer alle fire kommuner. Disse er handel, bygg & anlegg og reiseliv, som i alle kommuner utgjør mer enn 50 prosent av den samlede sysselsetting. Flere av de andre sektorer er store i enkelte kommuner. Transportsektoren er stor i Evenes der man har nesten 250 ansatte, som i all hovedsak knyttes direkte eller indirekte til flyplassen. Den maritime næringen er stor i Tjeldsund, drevet av Grovfjord Mekaniske som har hjemsted i kommunen. Det er i tillegg en rekke andre maritime tjenester, deriblant utleie av personell i kommunen. Det er i tillegg noe sjømataktivitet i Tjeldsund.

Zoomer vi inn på Evenes og Tjeldsund, som utgjør hovedfokus i denne analysen, ser vi at deres økonomiske utvikling over de siste ti årene har vært veldig forskjellig. Vi har indeksert sysselsettingen i de to kommunene slikt at antallet i 2008 er satt til 100. Disse er vist i figuren under.

[5] *I regnskapspliktige bedrifter.*

Figur 10: Indeksert sysselsetting. 2008 = 100. Evenes og Tjeldsund[6]. Kilde: SSB og Menon Economics



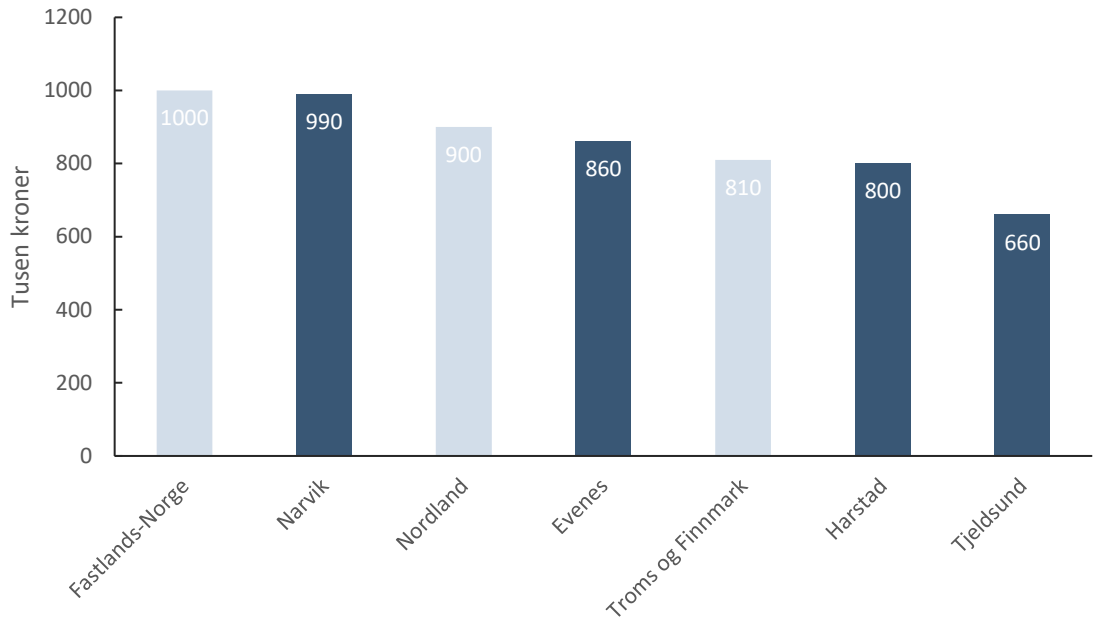
Mens Tjeldsunds sysselsetting har holdt seg stabilt over perioden, har sysselsettingen i Evenes falt med 14 prosent. Dette har især vært drevet av færre ansatte i transportsektoren som har gått fra 170 til 110 ansatte. Sistnevnte har ikke vært drevet av koronapandemien men er en lengrevarende trend med store fall mellom 2014 og 2018.

Like viktig som sysselsetting er verdiskaping[7]. Gjennom konsum og skattebetalinger er det verdiskaping som legger grunnlag for velferd. En nøkkelvariabel i den sammenhengen er den såkalte arbeidskraftsproduktivitet, som defineres som verdiskaping per sysselsatt. Det er store forskjeller i produktiviteten i ulike næringer, noe som reflekteres i ulik produktivitet i de ulike kommunene. Produktiviteten i de ulike kommunene er vist i figuren under.

[6] For Tjeldsund inkluderer vi Skånland når vi ser på historisk data

[7] Verdiskapingen i en bedrift er definert som summen av lønnskostnader og bedriftens driftsresultat, korrigert for kapitalslit og nedskrivninger. Med andre ord kan verdiskapingen forstås som summen av bedriftens avkastning som går til henholdsvis arbeidstakere (lønn), kapitaleiere (overskudd), kreditorer (renter) og stat og kommune (skatt). Dette er også kjent som bruttoprodukt eller BNP. Verdiskaping er en av de mest sentrale samfunnsøkonomiske størrelser, fordi det er den som legger grunnlag for velferd gjennom forbruk og skatter.

Figur 11: Arbeidskraftsproduktivitet. Kilde: Menon Economics



Fra figuren ser vi at Narvik er den av de fire kommunene men høyest produktivitet på rett under 1 million kroner per sysselsatt, som er snittet for Norge. Evenes har 860 000 kroner per sysselsatt, noe som er marginalt høyere enn snittet. I Tjeldsund er produktiviteten 660 000 kroner per sysselsatt, noe som er i den nederste tredjedel av kommuner i Norge. Den relativt lave produktiviteten i alle kommunene vitner om at man i liten grad har kapital og kunnskapsintensive næringer til stede i kommunene.

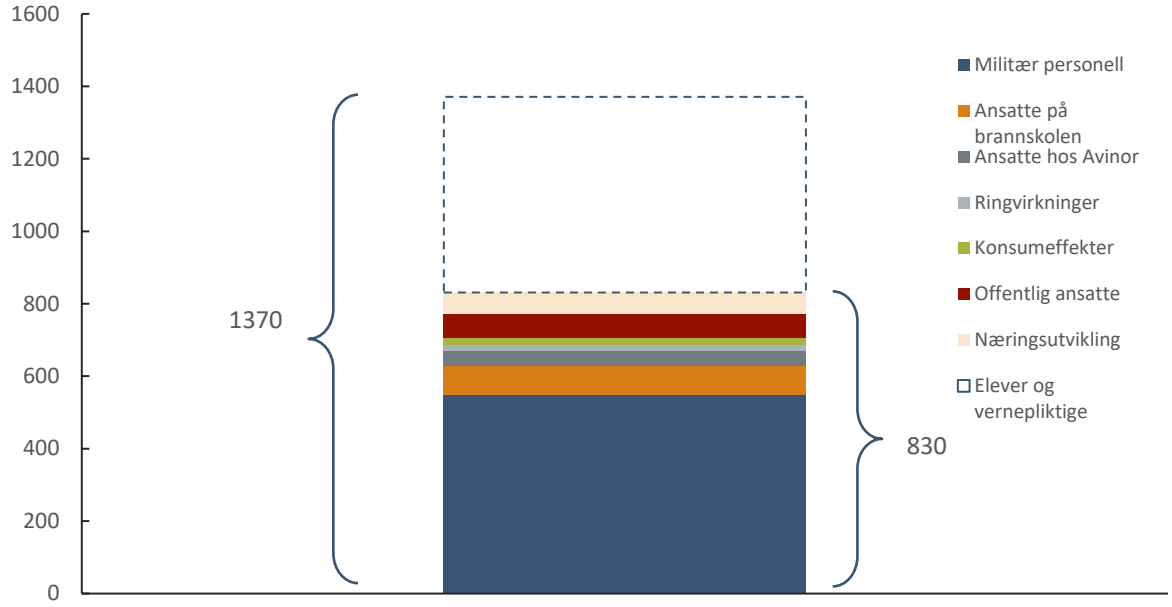
2.2 Økt sysselsetting og ringvirkninger

Etableringen av flystasjonen i Evenes og utbyggingen av brannskolen i Tjeldsund vil bidra til å skape arbeidsplasser i lokalkommunene. Dette vil skje både direkte (ansatte på basen og skolen), men også indirekte gjennom ringvirkning og samfunnsutvikling. I denne analysen har vi identifisert en rekke ulike kilder til nye arbeidsplasser i regionen. Disse er som følger:

- Ansatte på flystasjonen og brannskolen
- Ansatte hos Avinor
- Ringvirkningseffekter
- Konsumeffekter
- Bredere næringsutvikling

Samlet finner vi at antallet av nye arbeidsplasser i kommunene vil bli rundt 760. Inkluderer man de vernepliktige ved flystasjonen og elevene på brannskolen er tallet 1306. Fordelingen mellom de ulike kildene til sysselsetting er vist i figuren under.

Figur 12: Ulike bidrag til næringsutvikling. Kilde: Menon Economics



I det nedenstående vil gå gjennom alle kategoriene og estimerer størrelsesordenen for dem alle.

Ansatte på flystasjonen og brannskolen

Basert på data vi har innhentet vil det ved full drift bli rundt 550 nye ansatte ved flystasjonen i Evenes. Selv om en andel av disse vil pendle inn, vil dette utgjøre nye arbeidsplasser i regionen. For brannskolen i Tjeldsund er det forventet at det ved ferdigstilling vil være 120 ansatte. Det er en oppgang på 80 ansatte fra dagens nivå på 40 ansatte. Samlet betyr dette at det ved de to etableringer som utgjør analyseobjektet i denne analysen vil være en oppgang på 630 ansatte.

I tillegg vil det være 300 vernepliktige på flystasjon og 240 studenter på brannskolen i Tjeldsund. Samlet gir dette 1 170 nye arbeids- og studieplasser i lokalkommunene.

Ansatte hos Avinor

Den økte aktivitet på flyplassen som følge av Forsvarets etablering bidrar til å øke behovet for arbeidskraft på den sivile delen av flyplassen. Basert på samtaler med Avinor i Evenes estimerer vi at det vil være behov for 40 nye ansatte hos Avinor. En stor andel av disse er allerede ansatte, men behovet vil fortsette å øke i årene som kommer.

Ringvirkningseffekter

Ulike næringer i økonomien er tett bundet sammen. Når en næring øker sin etterspørsel etter varer og tjenester vil det bidra positivt til sysselsetting, verdiskaping og skatteinngang i andre næringer. Vi kvantifiserer disse effektene ved hjelp av en ringvirkningsanalyse, hvor vi regner på sysselsetting og verdiskaping i hele verdikjeden.[8]

Som forklart i boksen på neste side, er samfunnsøkonomiske ringvirkninger veldig snevert definert som den sysselsetting som understøttes gjennom vare- og tjenestekjøp fra en bedrift eller sektor. I denne ringvirkningsanalysen fokuserer vi på den lokale sysselsettingseffekten og bruker derfor ikke tid på å se på de nasjonale ringvirkningseffekter.

Basert på regnskapsdata og samtaler med relevante aktører hos Forsvaret og brannskolen estimerer vi at de to aktører samlet vil ha vare- og tjenesteforbruk på rundt 135 millioner kroner årlig. En stor andel av dette er husleiekostnader eller leveres via rammeavtaler. Samlet estimerer vi at om lag 10-15 prosent av disse vil kjøpes i enten Evenes eller Tjeldsund. Dette tilsvarer 13-20 millioner kroner. Dette er dette beløpet som utgjør inputen i ringvirkningsmodellen.

Samlet peker modellen på at de samlede ringvirkninger vil utgjøre om lag 16 ansatte i Evenes og Tjeldsund. Dette tallet er lavt relativt til antallet av nye arbeidsplasser på flystasjon og på brannskolen (rundt 2 prosent). Med andre ord: *ringvirkninger utgjør en liten andel av de samlede effekter på sysselsetting og næringslivet i regionen*. Av denne grunn fokuserer vi i analysen mindre på ringvirkninger og mer på næringsutvikling og befolkningsprognosene.

Nøkkelbegreper

Når store bedrifter etablerer seg på en liten plass, har det store konsekvenser for lokalsamfunnet. Den nye aktivitet fører med seg både økt befolkning, økt aktivitet hos leverandører, nyetableringer, utvidet fritidstilbud, kulturliv og mye annet. I dagligtale omtales alle disse effektene ofte som «ringvirkninger». I en samfunnsøkonomisk kontekst har imidlertid ringvirkningsanalyse en noe mer spisset betydning. For å minimere risikoen for misforståelser definerer vi under fire viktige begreper som brukes i analysen.

Ringvirkninger
Sysselsetting og verdiskaping hos leverandører som kan kobles direkte til flystasjonen og brannskolens vare- og tjenestekjøp. Dette er forklart i mer detalj i Vedlegg A Ringvirkninger inkluderer dessuten ikke nedstrømsaktivitet.

Befolkningsøkning
En viss andel av behovet for arbeidskraft vil komme fra tilflytting til Evenes og Tjeldsund kommune. Mens de som jobber på flyplassen og brannskolen er inkludert i de samlede ringvirkningene, vil ikke deres partnere og barn være en del av ringvirkningene. De vil likevel bidra til en økning i befolkningen og dermed være viktige å inkludere i samfunnsanalysen.

Næringsutvikling
Når det kommer en stor befolkningsøkning i en mindre kommune vil dette potensielt kunne få betydelige effekter for næringslivet. Dette kan blant annet skje gjennom etablering av nye bedrifter, nye satsingsområder, stordrifts-fordeler, klyngedannelse og mye mer.

Samfunnseffekter
Samfunnseffekter er et samlebegrep som inkluderer alle effekter på lokal- og regional-samfunnet. Dette inkluderer ringvirkninger, befolkning, miljøeffekter, effekter på bolig-markedet og mye annet.

[8] *Ringvirkningsmodellen brukt i denne analyse er forklart i mer detalj i Vedlegg A.*

Konsumeffekter

Behovet for arbeidskraft til Forsvaret, brannskolen og leverandører vil medføre en substansiell økning i befolkningen i Evenes og Tjeldsund. Denne økningen vil medføre en betydelig oppgang i det lokale konsumet, noe som igjen legger grunnlag for nye arbeidsplasser i eksempelvis handelsnæringen og innen servering.

I neste kapittel beregner vi den samlede befolkningsveksten i regionen til rundt 1 000 personer i Evenes og Tjeldsund. Basert på forbrukstall fra SSB[9] ville disse samlet ha årlig konsum på rett over 200 millioner kroner. Det vil imidlertid i hovedsak være kjøp av dagligvarer og transport som kjøpes lokalt, mens andre større konsumkategorier som eksempelvis møbler og klær i høyere grad vil kjøpes regionalt. Vi estimerer at det samlede lokale forbruket vil ligge på rett under 60 millioner kroner. Vi estimerer at dette vil legge grunnlag for om lag 20 sysselsatte i regionen.

I tillegg estimerer vi et behov for rundt 65 nye kommunalt ansatte i offentlig sektor. Se kapittel 6 for mer detalj om dette.

2.3 Bredere næringsutvikling fremover i tre scenarioer

Ovenfor gikk vi gjennom de nye sysselsatte som kan knyttes direkte og indirekte til aktiviteten som vil finne sted på flyplassen. Med en såpass stor innflytting til Evenes og Tjeldsund relativt til dagens befolkning kan etableringene også få betydelige effekter på den generelle næringsutvikling i regionen. Det er denne avledede næringsutvikling vi ser på i dette delkapittel som kommer, i tillegg til ringvirkninger og virkninger gjennom konsum. Denne bredere næringsutviklingen er ikke tilknyttet de faktiske planer og ligger derfor lengre ut i fremtiden. Disse utviklingstrekkene er naturlig nok også beheftet med betydelig mer usikkerhet enn de andre

[9] *SSB. Statistikkbanken kildetabell 09172*

deler av sysselsettingen omtalt i dette kapittelet. Dette tar vi hensyn til ved å utvikle tre ulike scenarioer for næringsutvikling. Disse er beskrevet i kapittel 1 og mer i boksen nedenfor.

«Base-case» scenario

I dette scenario vil den økte befolkning bidra til økt næringsutvikling. Dette vil især være innenfor handels- og serveringsbransjen. Disse vil i hovedsak betjene den økte befolkning i området. I tillegg vil det nok være økt aktivitet tilknyttet logistikktjenester. I dette scenarioet vil kommunene (Evenes og Tjeldsund) og fylkeskommunene (Nordland og Troms og Finnmark) legge til rette for næringsutvikling, men «vente» på at investorer og gründere kommer til regionen

Optimistisk scenario

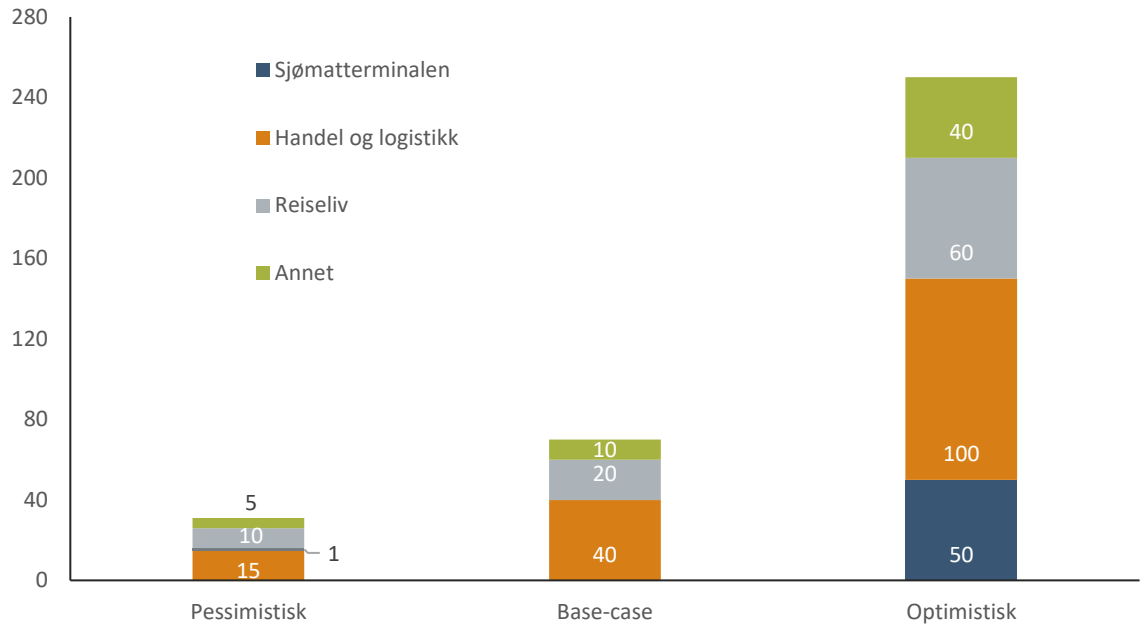
I et optimistisk scenario ser vi for oss en næringsutvikling som tar fart. Dette er det scenario der regionen får nær det maksimale ut av den økte befolkning og næringslivsaktivitet knyttet til basen, brannskolen og andre etableringer og utvidelser. For at dette scenario skal manifestere må kommunene og fylkeskommunene være aktive næringsutviklere. Dette innebærer å legge langsiktige strategiske planer for reiseliv, handel og logistikk, noe som skal bidra til å synliggjøre regionen som attraktiv for investorer. Videre vil pågangen av nye bedrifter bety at regionen når en kritisk masse som gjør det enda mer attraktivt å lokalisere seg. I tillegg vil det etableres en sjømatterminal ved Evenes flyplass i dette scenario.

Pessimistisk scenario

I dette scenario vil det være minimalt næringsutvikling. Utover konsumeffektene og ringvirkningseffektene vil det være svært få avledede effekter av etableringene av flystasjonen og brannskolen. Politisk vil dette scenario være preget av passivitet og ingen eller feilslaget næringsutvikling.

Basert på disse scenarioene kommer vi frem til følgende effekt av næringsutviklingen

Figur 13: Antall sysselsatte i lokalkommunene fordelt på næringer og scenarioer. Kilde: Menon Economics



I det pessimistiske scenario vil den generelle næringsutviklingen (utover sysselsettingseffekter gjennom konsum og ringvirkninger) utgjøre rundt 30 arbeidsplasser. I «base-case»-scenarioet vil det være snakk om rundt 70 arbeidsplasser. I høy-vekstscenarioet skapes det en betydelig mengde nye bedrifter. Dette vil legge grunnlag for 250 nye arbeidsplasser i Evenes og Tjeldsund. Før vi går inn i de enkelte sektorer og beskriver mulighets-rommet og hva som kreves for å realisere dette er det viktig å understreke at to faktorer må være til stede for å lykkes med næringsutvikling i regionen: den første er en ambisiøs og strategisk velfundert næringsstrategi og den andre er en god porsjon flaks. Næringsutvikling er en komplisert aktivitet som påvirkes av hundrevis av faktorer. Det er ikke mulig å planlegge for alle disse, så målet for næringsutviklingen bør være å legge til rette for at gründere og investorer enklest mulig kan identifisere og gripe de muligheter som vil utvikle seg, samt sikre at private og offentlige aktører samarbeider mot felles mål.

2.3.1 Handel og logistikk

Dersom arealer og infrastruktur gjøres tilgjengelig for aktører innen varehandel og logistikk til en pris som er attraktiv, tror vi at lokaliseringen mellom Harstad og Narvik gjør det svært interessant for utvalgte aktører å etablere utsalg og virksomheter i Evenes og Tjeldsund. Varehandelsaktører som er spesialisert, som store møbelvarehus, byggevarehus og bilbutikker vil typisk kunne finne det interessant å etablere seg i sentrum av en større region for å dekke et større befolkningsområde med varer som kundene er villig til å reise langt for å vurdere.

Evenesregionen er del av en større utvidet Hålogalandsregion som også dekker Lofoten, Vesterålen og Bardu/Målselv. Denne utvidede regionen som også går under betegnelsen «den grenseløse regionen» har 120 000 innbyggere (1/4 av alle innbyggere i Nord-Norge). Når E10 Hålogalandsveien står ferdig vil disse

innbyggerne kunne nå frem til Evenes innen 3 timer med bil. Da vil det være høyst interessant å lokalisere denne typen utsalg i nærheten av flyplassen.

Ferda har allerede besluttet å etablere utsalg av bobiler og campingvogner i Origo næringspark i Evenes. Det er også signaler om at en større bilforhandler er på vei inn. Det er et betydelig potensial for etablering av en større byggevareaktør med bredt vareutvalg av typen Bauhaus. Befolkningsgrunnlaget tilsier også at man kan evne å tiltrekke seg en større møbelbutikk. Det er en reise som fort tar 8-10 timer. I dag reiser mange fra landsdelen til Haparanda og Umeå for å besøke IKEA, og noe av denne trafikken vil trolig kunne dirigeres til regionen dersom man hadde et godt alternativ. Det finnes en rekke andre større spesialiserte kjedeutsalg som heller ikke er representert i regionen og som kan finne det lønnsomt å etablere seg i sentrum av en såpass stor region. Det foreligger også enkelte planer for etablering av logistikk-sentre for både persontransport og varetransport i Evenes og Tjeldsund. Samlet anslår vi at man i det optimistiske scenarioet vil kunne etablere 100 nye arbeidsplasser gjennom en proaktiv innsats for etablering av handels- og logistikk-bedrifter.

2.3.2 Reiseliv

Evenes og Tjeldsund har to svært viktige fortrinn når det kommer til reiselivsnæringen. Det handler om nærheten til Lofoten og Vesterålen og tilstedeværelsen av en av Norges største flyplasser, med frekvente og rimelige avganger til flere større norske byer og i perioder også utlandet. Disse faktorer kan potensielt legge fundamentet for en betydelig vekst i reiselivsnæringen i takt med etableringene og befolkningsvekst i regionen.

Vi har identifisert en rekke spesifikke muligheter for vekst i regionen. Disse bygger på de to faktorer som er beskrevet, men tar også innover seg at lokalkommunene i dag i liten grad har en eksisterende opplevelsesbasert reiselivsnæring. Den enkleste muligheten, som også kreves minst av de to kommunene er en utvidelse av serveringsbransjen i de to kommunene. Med økt befolkning samt en betydelig oppgang i antallet av unge i regionen vil det være befolkningsgrunnlag til ett eller to spisesteder (eksempelvis en pizzeria) samt utesteder/puber. Dette vil bidra til å øke bostedskvaliteten for især yngre tilflyttere og eksisterende beboere.

I tillegg vurderer vi at det er et stort potensial for å utnytte stedets egenskaper til opplevelsestunge og veletablerte reiselivstjenester mer enn man gjør i dag. Med en strategisk push vil det være mulig for Evenes og Tjeldsund å fungere som «Porten til Lofoten og Vesterålen». Får man dette til, vil den økte trafikken fra turister og yrkesreisende (til flystasjonen og brannskolen) utgjøre et grunnlag for en rekke tjenester, ikke minst bilutleie fra flyplassen.

Området rundt Evenes flyplass kan by på en lang rekke naturbaserte opplevelser som med rett markedsføring kan konkurrere med det som tilbys i Lofoten og Vesterålen. Fjellområdene i Ofoten tilbyr muligheter for en lang rekke toppturer. Fjellområdet rundt Blåvatn med Blåvatnhytta og Ningshytta gir turmuligheter av høy kvalitet og i dette fjellområdet finnes det også ypperlige fiskemuligheter. Området har potensial for å tilby en lang rekke havbaserte aktiviteter, som kajakkpadling i Tjeldsundet, havfisketurisme og havørnsafari. Videre vurderer vi også at det kan være attraktivt for arrangører av konferanser og messer å benytte hotell i naturskjønne omgivelser, få minutter fra en av landets største flyplasser.

Vi vurderer at byggingen av enda et hotell, eksempelvis i Tjeldsund, vil være godt innenfor et realistisk mulighetsrom. Selv om man nylig har etablert et hotell ved flyplassen, er det ikke vanskelig å forestille seg at et nytt hotell vil kunne tiltrekke seg tilstrekkelig kunder. Det er også mulig å forestille seg at mindre gårder og eldre hus kan omgjøres til pensjonater. Sammen med et hotell vil dette kunne bidra til å utvikle regionen selv til et

attraktivt reisemål[10]. Med et hotell av høy kvalitet vil man trolig kunne tiltrekke seg fritidsreisende som kommer til regionen uten planer om å dra videre.

Samlet vurderer vi at reiselivsnæringen vil kunne legge grunnlag for 60 arbeidsplasser i regionen. Dette er imidlertid ikke noe som kommer av seg selv. I tillegg til befolkningsvekst, risikovillige investorer og en betydelig porsjon hell krever dette strategisk arbeid av kommunene. Vi anbefaler at man utarbeider en ambisiøs reiselivs-strategi blant annet basert på elementene nevnt ovenfor. En slik strategi kan bidra til å signalisere til investorer og gründere at kommunene er seriøse omkring å utvikle sin reiselivsnæring, noe som igjen bidrar til å redusere den oppfattede risikoen. En slik strategi bør utvikles i samarbeid mellom kommunene og gjerne med tilknytting til Narvik og Harstad. Videre bør også den eksisterende reiselivsnæringen inkluderes.

2.3.3 Sjømatterminal

Om lag 20 prosent av fersk sjømat som eksporteres fraktes med fly på vei til sluttdestinasjonen. Dette handler i all hovedsak om destinasjoner utenfor Europa. Når sjømat som leveres i land i Nord-Norge skal videre med fly, fraktes i dag nesten alt på lastebil eller tog til Gardermoen (noe går også til Helsinki og Amsterdam) for omlasting til fly. Ulempen med dette er at man taper tid for denne typen tidskritisk gods. Fordelen med denne løsningen er at man kan ta i bruk et større nettverk av ruter som har god dekning av reisende og gods begge veier (god retningsbalanse).

I senere tid har det vært noe flyfrakt av sjømat direkte ut av landsdelen. Det flys noe kongekrabbe direkte ut fra Kirkenes lufthavn. Det har tidligere blitt flydd mye krabbe ut fra Lakselv/Banak, men denne kanalen benyttes ikke lenger, delvis fordi det ikke blir lønnsomhet på ruter som har lite å frakte én av veiene.

Kapasiteten på lufthavnene i Nord-Norge har i dag begrenset med infrastruktur for effektiv flyfrakt, som kjølelager. Evenes flyplass er sentralt plassert i en av Norges største sjømatregioner. Det er betydelig oppdretts-virksomhet i tillegg til mye fiskeri i regionen. Dette har skapt interesse for etablering av en flyfraktterminal i Evenes. Det blir eventuelt den første flyfraktterminalen utenfor Oslo. Formålet er å få sjømat fra Nord-Norge raskere til marked på andre kontinenter. Den planlagte plasseringen av sjømatterminalen er Origo næringspark, rett på utsiden av Evenes Flystasjon. Det er Perishable Center Nord som står bak etableringen av sjømat-terminalen.

Den forventede investeringskostnaden ved sjømatterminalen er 75 millioner kroner. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til dette anslaget. Sjømatterminalen på Gardermoen sysselsetter ca. 100 personer, men har nok et langt større volum enn det terminalen ved Evenes vil håndtere. Vi legger skjønnsmessig til grunn at terminalen vil sysselsette ca. 50 personer på fulltid.

Når det kommer til sjømat kan det også nevnes at man forventer byggestart av et smoltanlegg i Bogen sentrum i løpet av 2023. Dette vil trolig legge grunnlag for ytterligere 15-20 arbeidsplasser.

2.3.4 Annen næringsutvikling

Får man til en betydelig befolkningsøkning og mange nye arbeidsplasser i lokalkommunene vil det trolig også bety en økning i annet næringsliv enn det vi har nevnt ovenfor. En næring som især kan forvente betydelig oppgang er bygg- og anleggsnæringen. Med et behov for opp mot 500 nye boenheter vil det være arbeid til både

[10] *Her er det især betydelige muligheter innen samisk reiseliv. Dette er behandlet selvstendig i kapittel 5.*

hovedentreprenører og lokale underleverandører i mange år fremover. Vi har ikke analysert andre næringer i detalj, men vurderer at man kan vente seg opp mot 40 nye arbeidsplasser i andre næringer dersom man får til signifikant næringsutvikling i regionen.

2.4 Sysselsetting i investeringsfasen

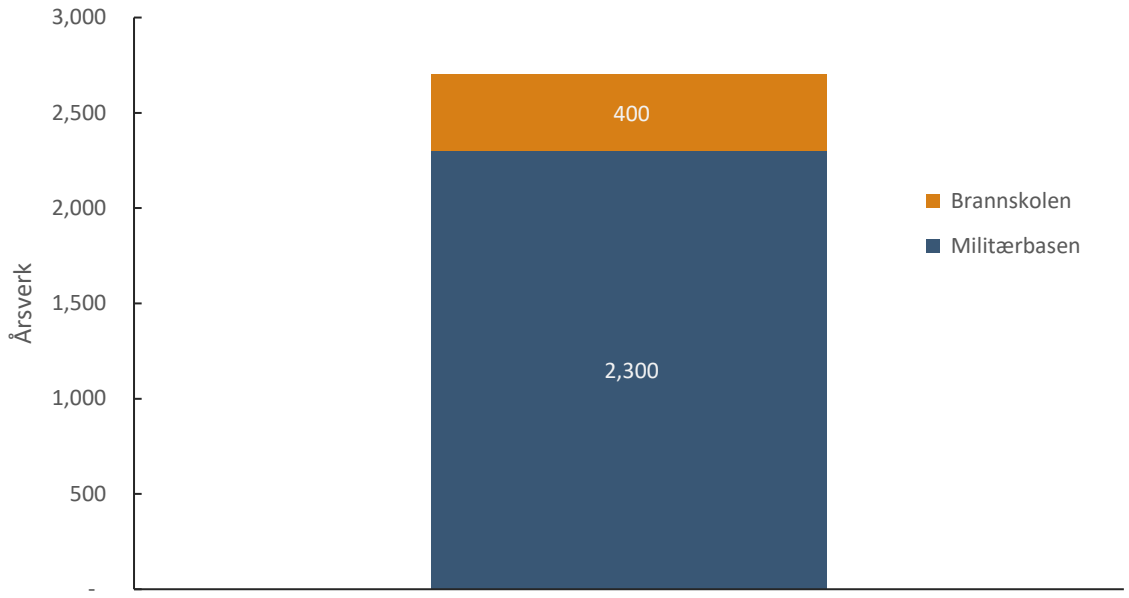
I tillegg til driften legger også utbyggingen av flystasjonen og brannskolen grunnlag for sysselsetting. Dette skjer både direkte gjennom byggefasen, men også gjennom vare- og tjenestekjøp hos leverandører og underleverandører. Det har vært vanskelig å samle inn detaljert data på kostnadsstrukturene på investeringer for de to etableringer.

For flystasjonen er det det innen utgangen av 2021 inngått kontrakter for over 4,5 mrd. kroner (Forsvarsbygg, 2021). Det er dog stor usikkerhet knyttet til hvor store andeler av dette som er bygge- og anleggsvirksomhet. Vi har konkrete tall på at om lag 2 mrd. kroner av kontraktsummene har gått til regionale entreprenørfirmaer. Det er med andre ord minimum en bygg- og anleggsinvestering på 2 mrd. kroner. Det er en andel av total investering som går til prosjekteringsvirksomhet og annet som ikke kan klassifiseres til bygge- og anleggsvirksomhet. Vi anslår at minimum 10 prosent av investeringskostnadene går til slike formål. Det gir et usikkerhetsrom på mellom 2 og 4 mrd. kroner i bygg- og anleggskostnader. For de resterende kostnader antar vi at rundt 30 prosent importeres, mens det resterende kjøpes i resten av Norge. I hovedscenarioet ser vi på snittet av de to.

For brannskolen er de samlede investeringskostnader estimert til 572 millioner kroner for styringsrammen og 128 millioner for brukerutstyr. Av sistnevnte forventes 80 prosent å bli kjøpt nasjonalt, mens alle bygg og anleggstjenester antas å være regionale. Her er allerede Harald Nilsen AS Entreprenørforretning AS i Alta valgt som leverandør.

Basert på investeringsestimatene og våre antakelser peker Menons ringvirkningsmodell på at investeringen i flystasjonen og brannskolen vil legge grunnlag for 2 700 årsverk over utbyggingsperioden. Disse fordeler seg mellom entreprenører og leverandører til utbygging på henholdsvis flystasjonen og brannskolen som vist i figuren under.

Figur 14: Sysselsettingseffekter av investeringsfasen i Forsvaret og på brannskolen. Målt i årsverk. Kilde: Menon Economics



Det er imidlertid vanskelig å vurdere hvor stor en andel av disse effektene som vil tilfalle lokale arbeidstakere. Vi vet at de valgte hovedentreprenører på både flystasjonen og brannskolen er regionale aktører, fra Alta og Tromsø. Dette betyr at en stor andel av de 2 700 årsverk av de direkte effekter vil være fysisk i regionen under hele eller deler av byggefasen. I tillegg bruker alle hovedentreprenørene så langt det lar seg gjøre lokale underleverandører. Det er ikke mulig å kvantifisere alle disse, men som en aktør med kjennskap til bygg og anlegg i regionen sa: «*alle som har et stort kjøretøy og som ikke er sysselsatt med annet, fungerer som lokal underleverandør*».

Selv om disse gjennom sin tilstedeværelse og sitt konsum vil ha effekter på kommunens næringsliv, har vi fokusert mindre på denne effekten i analysen av samfunnseffekter under. Dette fordi vurderinger som er gjort i samarbeid med potensielle leverandører og offentlige aktører peker mot at få av disse vil bosette seg fast i regionen. De vil dermed ha mindre påvirkning på eksempelvis samferdsel og offentlige tjenester. Det er likevel relevant at kommunen og fylkeskommunen vurderer hvordan en økt midlertidig bosetting påvirker følgende faktorer:

- Veitransport og offentlig transport
- Tilgangen på arealer for brakker, eller tilgang på andre midlertidige overnattingsmuligheter
- Behovet for beredskap

3 Befolkning

I dette kapittelet ser vi på befolkningseffektene de nye etableringene og utvidelsene vil føre til i de to lokalkommunene. I vårt hovedscenario estimerer vi at befolkningsøkningen vil være på omkring 1760 personer i regionen (som inkluderer Harstad og Narvik), og at omkring 1000 av disse vil bosette seg i Evenes eller Tjeldsund. Av disse igjen vil omkring 550 bosette seg i Tjeldsund, mens 450 vil bosette seg i Evenes, enten i tettstedene. Dette utgjør en befolkningsøkning på omkring 40 prosent i de påvirkede tettstedene i lokalkommunene, og utgjør den største befolkningsøkningen lokalkommunene har sett på over 100 år. Denne økningen vil komme dels i form av innflyttere som er mye yngre enn dagens befolkning, og vil dermed også bidra til en sunnere befolkningspyramide i de to lokalkommunene.

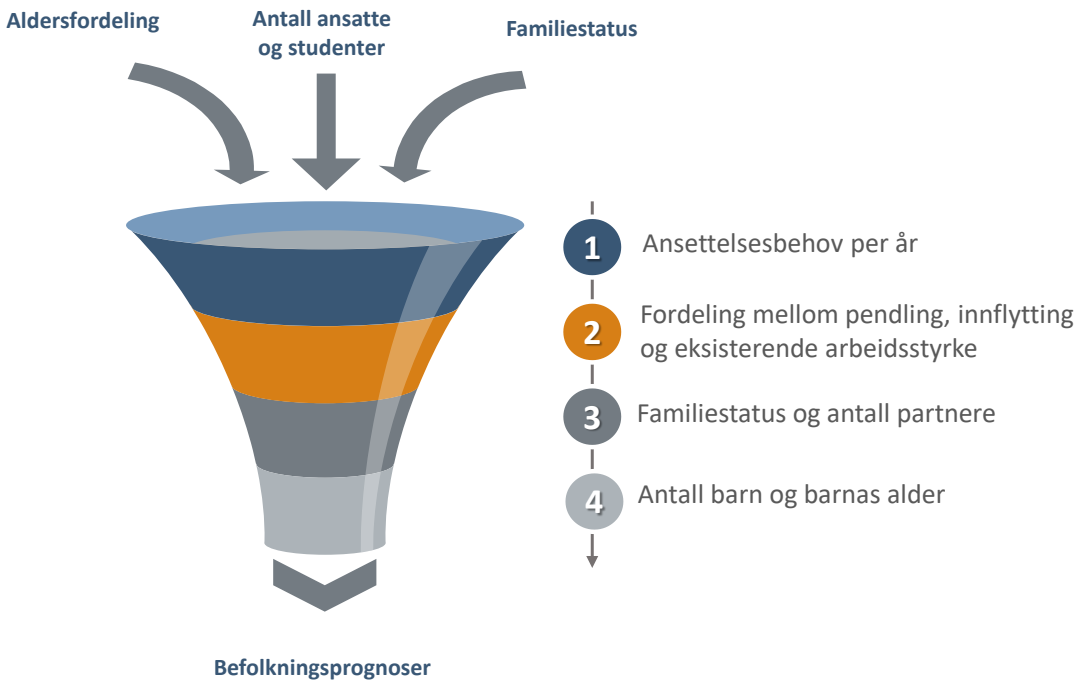
Analysen bygger på forrige kapittel om den sysselsettingen som forventes av etableringene. Vi begynner analysen med å estimere hva den totale befolkningsutviklingen i regionen vil bli, før vi ser på hvor stor andel som vil tilfalle Evenes og Tjeldsund. Vi forsetter så med å studere konsekvensene for de enkelte tettstedene i Evenes og Tjeldsund som blir mest påvirket. Til slutt ser vi på hvordan dette påvirker den totale befolkningen i kommunen, og alderssammensetningen, før vi går gjennom tre alternative scenarioer for utvikling.

Befolkningsveksten er avhengig av tilstrekkelig boligbygging. Dersom det ikke bygges ut tilstrekkelig med boliger, vil befolkningsveksten bli betraktelig lavere enn det prognosene tilsier, men også i vårt hovedscenario blir boligbygging en flaskehals som fører til økt pendling fra Harstad og Narvik. Usikkerheten i våre befolkningsestimater er likevel større nedover enn oppover, ettersom det er usikkerhet knyttet til hvorvidt boligbyggingen faktisk blir gjennomført. Det lokale boligmarkedets betydning blir drøftet nærmere i kapittel 4.

3.1 Hva blir den totale befolkningseffekten?

I forrige kapittel anslo vi at det vil komme omkring 1 370 nye sysselsatte, vernepliktige og studenter i regionen. For å kvantifisere befolkningseffektene dette får i kommunene, har vi brukt Menons befolkningsmodell som tar utgangspunkt i antall sysselsatte og antagelser om deres aldersfordeling og familiestatus, og estimerer deretter utvikling i befolkningen i regionen. En illustrasjon av hvordan denne modellen fungerer vises i Figur 15.

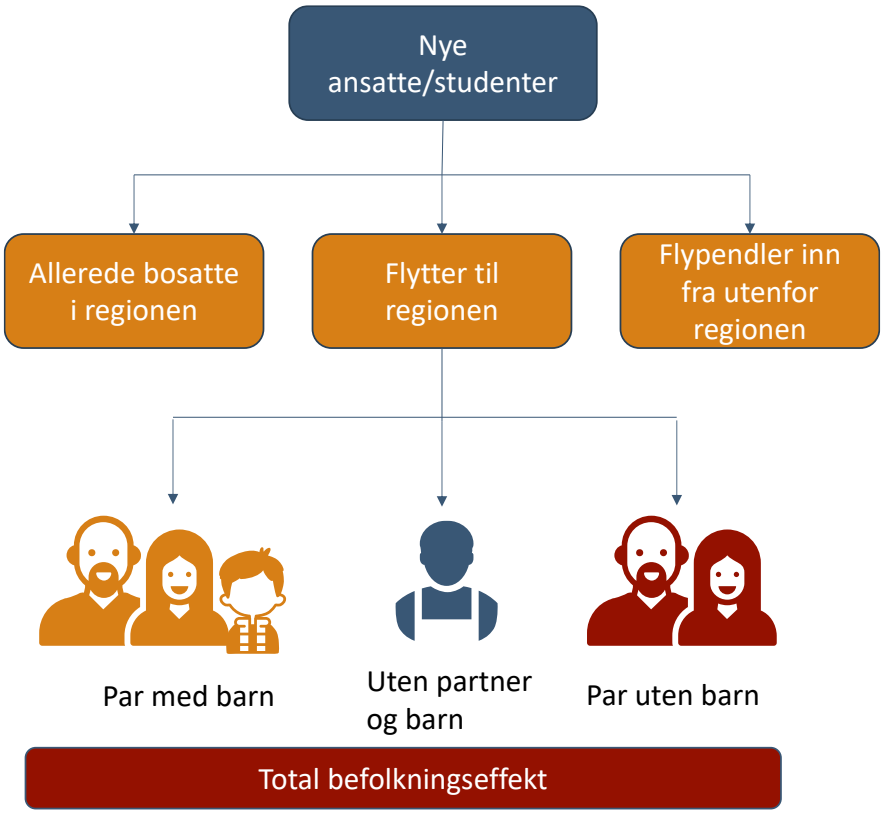
Figur 15: Illustrasjon av Menons modell for befolkningseffekter



Modellen tar utgangspunkt i de 1 270 sysselsatte og studentene, og antagelser om karakteristikkene ved disse. For å få gode antagelser om aldersfordeling og familiestatus har vi intervjuet et bredt utvalg aktører i regionen.

Med de ansatte som flytter for å jobbe i regionen kommer det også familier. Vi har derfor estimert familiestatus og antall partnere for de tilflyttende. Noen ansatte kommer alene med barn, noen med en partner, og andre kommer med både partner og barn. Andre igjen kommer alene, og vil bo enten for seg selv eller i flerfamilie-husholdninger uten barn. Figur 16 viser familiestatusene vi bruker i modellen.

Figur 16: Familiestatus for ansatte



Det er altså kun de som flytter til regionen som skaper en befolkningseffekt. Arbeidsplasser som blir dekket av personer som allerede er bosatt i regionen, eller fra personer som flypendler inn fra utenfor regionen, fører ikke til økt befolkning. De som flytter inn tar imidlertid ofte med seg partner og barn, og dette drar befolknings-effekten opp.

Flypendling: Blant de ansatte på flystasjonen har vi fra intervjuer erfart at mange vil flypendle inn, med anslag på rundt en tredjedel. Dette er i samme omfang som det Forsvarsbygg finner i sin KVU, der de regner med at omkring 35 prosent på sikt vil pendle inn fra utenfor regionen. Vi legger til grunn at kvarter (130 boenheter) på Evenes flystasjon vil fylles i sin helhet av ukependlere, mens de fleste vernepliktige vil bo i mannskapsforlegninger på flybasen.

På brannskolen vil det også bli noe flypendling inn, slik det allerede er i dag. Vi har antatt at andelen av ansatte ved brannskolen som pendler inn med fly vil være lik i fremtiden som i dag. Blant de vernepliktige i Forsvaret, studentene på brannskolen, samt sysselsatte på Avinor og i det nyutviklede næringslivet vil kun en veldig liten andel flypendle inn.

Familiestørrelse: Vi har tatt utgangspunkt i gjennomsnittlige tall for de ansatte i Forsvaret generelt for estimering av aldersfordeling og familiestatus i Forsvaret. For brannskolen har vi benyttet ansatte på fagskoler generelt. For andre sysselsatte har vi benyttet fordelingen av alle ansatte generelt. I Tabell 1 viser vi familiestørrelses-fordelingen.

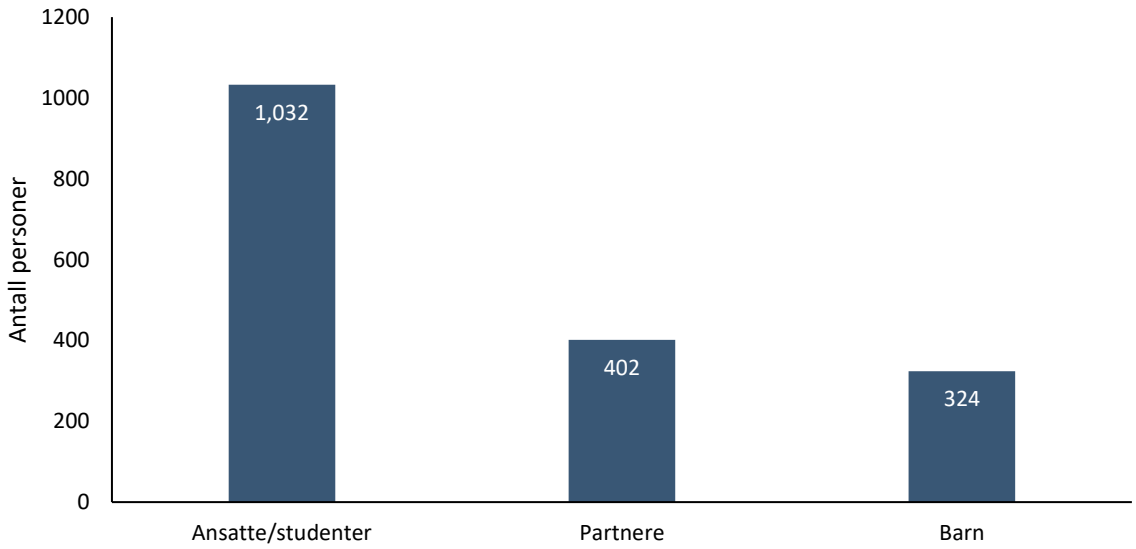
Tabell 1: Estimerte familiestørrelser for tilflyttende til regionen. Kilde: Menons estimater basert på data fra SSB

Familiestørrelse	Par med barn	Par uten barn	Uten partner og barn
Flystasjonen - fulltidsansatte	34 %	39 %	27 %
Flystasjonen - vernepliktige	0 %	5 %	95 %
Brannskolen - ansatte	36 %	44 %	20 %
Brannskolen - studenter	0 %	5 %	95 %
Avinor og flyplasstjenester	38 %	38 %	24 %
Næringsutvikling og ringvirkninger	38 %	38 %	24 %

Slik det er definert her tar par med og uten barn med seg en partner til regionen når de flytter. De uten partner og barn flytter til regionen alene. For å estimere antall barn og barnas alder har vi tatt utgangspunkt i normale familiestørrelser. For flystasjonen har vi da benyttet normal familiestørrelse for ansatte i Forsvaret, mens vi for brannskolen har benyttet normale familiestørrelser for ansatte ved fagskoler.

De totale befolkningseffektene fordelt mellom ansatte/studenter, partnere og barn er vist i Figur 17.

Figur 17: Befolkningseffekter. Viser antallet som bosetter seg i regionen i hovedscenarioet.[11] Kilde: Menon Economics



Totalt er befolkningsøkningen estimert til å være omkring 1750 i hovedscenarioet, fordelt på 1030 ansatte/ studenter, 400 partnere og 320 barn. Fulltidsansatte ved flystasjonen og deres familier står for litt under halvparten av veksten, totalt omkring 830. Disse vil trolig bosette seg i regionen over lengre tid. Omkring 500 av personene er vernepliktige eller studenter ved brannskolen. Disse vil kun bo i regionen en kort periode, før de blir erstattet av nye vernepliktige og studenter.

[11] Vi har kun analysert den lokale næringsutviklingen som kan skje i Tjeldsund/Evenes, og denne inkluderer derfor ikke eventuell næringsutvikling i Harstad/Narvik.

3.2 Hvordan fordeles befolkningen internt i regionen?

Hvordan vil befolkningen fordeles internt i regionen? Hva de ansatte velger avhenger av deres preferanser, og hvor attraktive de forskjellige bostedsalternativene er, samt tilgangen på boliger. Lokalkommunene har en klar fordel i at de har mye kortere reisetid til flyplassen og brannskolen, men en ulempe i smalere aktivitetstilbud, færre ledige boliger og færre relevante arbeidsplasser for de ansattes ektefeller.

I dette delkapittelet går vi gjennom vår analyse av hvor lokalbefolkningen vil bosette seg. For å gjøre analysen så god som mulig, gjennomfører vi analysen bottom-up og ser på mulighetene *tettstedene* har til å tiltrekke seg beboere. Vi aggregerer deretter dette opp til kommunenivå. For et fullt bilde av analysen må den leses i forbindelse med det neste kapittel om boligmarkedet.

3.2.1 Hvor mange vil bosette seg i Evenes og Tjeldsund?

3.2.1.1 Hvor bosetter de ansatte ved flystasjonen og de vernepliktige seg?

Fra flystasjonen tar det ca. et kvarter å kjøre med bil til Liland, Bogen, Evenskjer og Fjelldal. Det tar ca. 40 minutter å kjøre med bil til Harstad, og oppimot en time til Narvik. De relevante tettstedene å bosette seg i for ansatte på flystasjonen er hovedsakelig de som ligger i nærheten av flystasjonen, og gjerne de som også ligger i retning enten Harstad eller Narvik. Dette er altså særlig Evenskjer, Bogen og Liland. I tillegg er selve Harstad og Narvik relevante steder å bosette seg.

Tabell 2: Minutters reisetid til de forskjellige tettstedene fra flyplassen. Kilde: Menon Economics

	Liland	Bogen	Evenskjer	Fjelldal	Ramsund	Bjerkvik	Harstad	Grov	Narvik
Minutters reisetid til flyplassen med bil	12	14	17	17	25	37	39	45	56

For de som tar med seg familier er mulig arbeidssted for partnere viktig. Som vist i kapittel 2.1 er arbeidsmulighetene i Evenes og Tjeldsund ganske begrenset sammenlignet med Harstad og Narvik. Dette gjør at bykommunene relativt sett blir mer attraktive. Tettstedene i Evenes/Tjeldsund som kan klare å tiltrekke seg familier er derfor særlig de som ligger i området mellom flyplassen og bykommunene. Derfor er nærhet til Harstad/Narvik av stor betydning, ettersom en partner kan arbeide i bykommunen, og en i Evenes/Tjeldsund.

For å estimere andelen som vil bosette seg i lokalkommunene, har vi benyttet en kombinasjon av intervjuer med lokale aktører, data fra Avinor om ansatte, og data fra SSB om pendling. Basert på dette har vi i hovedscenarioet kommet frem til at omkring 45 prosent av de ansatte på flystasjonen som bosetter seg i regionen vil bosette seg i enten Tjeldsund eller Evenes. De gjenværende 55 prosent vil da bosette seg i Harstad og Narvik.

Til sammenligning har ca. 45 prosent av nyansettelsene i 2021/2022 hos aktørene vi har pratet med på flyplassen vært fra Evenes/Tjeldsund. I 2019 var omkring 56 prosent av de ansatte innen flyplasstjenester i Evenes bosatt i enten Evenes eller Tjeldsund. Estimatet vårt ligger altså i samme størrelsesorden som dette, men med en litt lavere lokalandel. I det høye scenarioet er derimot andelen som bosetter seg i de to lokalkommunene lik den historiske normen, på 50 prosent. Grunnen til at vi forutsetter en litt lavere lokalandel i hovedscenarioet er at boligbygging antas å utgjøre en flaskehals i hovedscenarioet.

Blant de vernepliktige vil de fleste bo i mannskapsforlegninger på flybasen.

3.2.1.2 Hvor bosetter de ansatte og studentene ved brannskolen seg?

Brannskolen ligger i Fjelldal, og ligger nærme Ramsund. Evenskjer er en biltur på om lag et kvarter unna, mens Liland og Bogen tar rundt en halvtime. Å reise til Harstad tar rundt tre kvarter, mens det til Narvik tar en time. Pendling til bykommunene tar derfor betraktelig lenger tid enn å bo enten i Fjelldal eller i en av de lokale tettstedene mellom brannskolen og bykommunene.

Tabell 3: Minutters reisetid til de forskjellige tettstedene fra brannskolen. Kilde: Menon Economics

	Fjelldal	Ramsund	Evenskjer	Liland	Bogen	Harstad	Bjerkvik	Narvik
Minutters reisetid til brannskolen med bil	0	9	18	26	27	46	49	65

For å estimere hvor stor andel som velger å bosette seg i lokalkommunene, har vi tatt utgangspunkt i intervjuer med brannskolen og data om hvor de eksisterende ansatte bor. Blant dagens ansatte finner vi at litt over halvparten bor i Tjeldsund kommune, litt over 10 prosent bor i Harstad, omkring 7 prosent bor i Evenes og det samme i Narvik. De siste ca. 20 prosent har sitt hovedbosted utenfor disse kommunene, og flypendler inn. Dette betyr at av de som bor i regionen, så bor ca. 75 prosent i Tjeldsund/Evenes. I vårt høyscenario har vi lagt til grunn at dette også vil være andelen av de nyansatte som bosetter seg lokalt. I hovedscenarioet ligger andelen som bosetter seg lokalt noe lavere, på 65 prosent, ettersom som boligmarkedet forventes bli en flaskehals som gjør Harstad/Narvik relativt mer attraktivt.

Tilsvarende har vi i hovedscenarioet lagt til grunn at 65 prosent av studentene som bosetter seg i regionen vil bosette seg i Tjeldsund/Evenes, og at hoveddelen av disse vil bosette seg i Fjelldal, mens noen bosetter seg i Evenskjer.

3.2.1.3 Hvor bosetter de øvrige sysselsatte seg?

De sysselsatte på Avinor og relaterte flyplasstjenester antar vi at bosetter seg med en tilsvarende fordeling mellom lokalkommunene og bykommunene som det de historisk har gjort. Dette er samme antagelser som vi benyttet for de ansatte på flystasjonen, og vi antar derfor i hovedscenarioet også at 45 prosent av de sysselsatte på Avinor vil sysselsette seg i lokalkommunene.

For den lokale næringsutviklingen og ringvirkningene har vi kun sett på næringsutvikling i Evenes/Tjeldsund, og hele denne effekten vil derfor tilfalle de to lokale kommunene.

Basert på ovenstående viser vi i tabellen under den forventede befolkningsøkningen som vil komme i lokal-kommunene fra hver av disse aktivitetene.

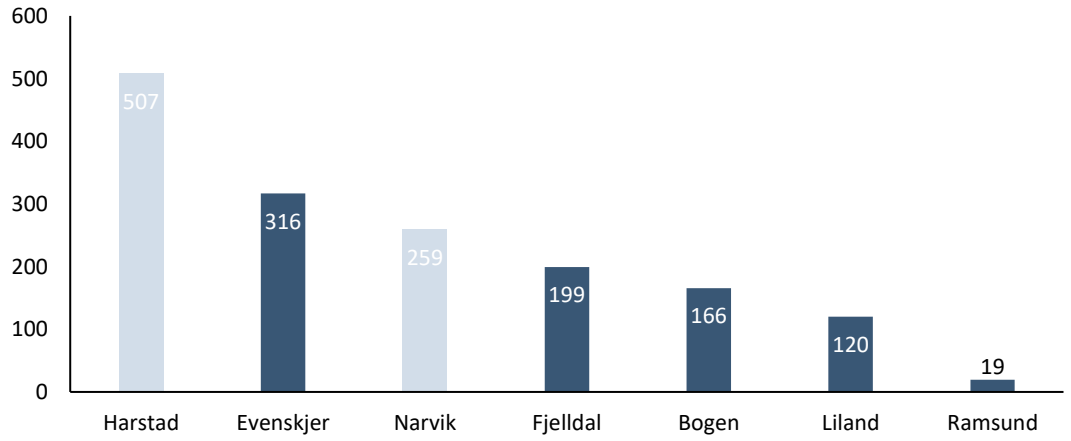
Tabell 4: Oversikt over befolkningsøkningen i Evenes/Tjeldsund i hovedscenarioet med underliggende antagelser. Kilde: Menon Economics[12]

	Antall syssel-satte	Andel som pendler inn	Regionalt sysselsatte	Regional befolknings-effekt	Andel Evenes/Tjeldsund i 2030	Befolkningsøkning Evenes/Tjeldsund
Flystasjonen - fulltidsansatte	550	35 %	358	835	45 %	376
Flystasjonen - vernepliktige	300	5 %	285	291	80 %	231
Brannskolen - ansatte	80	20 %	64	155	65 %	101
Brannskolen - studenter	240	5 %	228	239	65 %	156
Lokal næringsutvikling	63	5 %	60	145	60 %	87
Avinor og flyplasstjenester	40	5 %	38	92	45 %	42
Totalt	1273		1032	1890		992

Totalt forventer vi altså en befolkningsøkning på omkring 1 000 personer i de to lokalkommunene. Ser vi bort fra studenter og vernepliktige er tallet ca. 600.

I opparbeidelsen av estimatene per kommune har vi gjort analysen bottom-up og estimert per tettsted. Estimatene per tettsted har klart høyere usikkerhet enn de totale tallene, men er likevel nyttige for å vise omtrentlig størrelsesorden. Dette vises i Figur 18.

Figur 18: Befolkningseffekter i hovedscenarioet fordelt per tettsted.[13] Kilde: Menon Economics



[12] I tabellen her summeres antallet sysselsatte noe lavere enn i kapittel 2. Grunnen til dette er at partnere av de som kommer til de arbeidsplassene som nevnes i denne tabellen, vil kunne dekke arbeidsbehov som kommer fra konsumeffekter, offentlig sektor, osv. For å unngå dobbeltelling inkluderes de dermed ikke her.

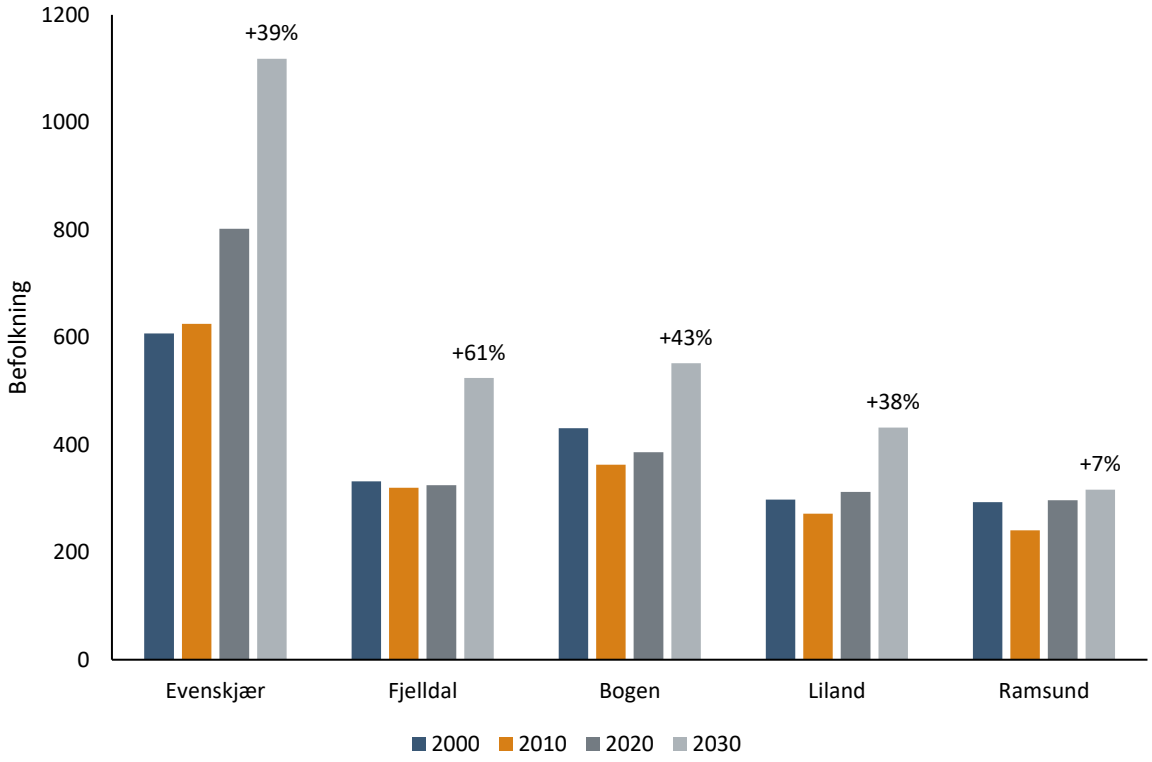
[13] Summen for tettstedene blir ikke lik for kommunene, avviket er grunnet vernepliktige som vil bo i mannskapsforlegninger på flystasjonen.

Totalt forventes Harstad å få den aller største befolkningseffekten, særlig drevet av ansatte fra flystasjonen. I lokalkommunene forventes Evenskjer å få høyest befolkningsvekst, drevet både av fulltidsansatte og lokal næringsutvikling. I Narvik blir effektene tredje høyest, estimert til omkring 250 personer. Både Harstad og Narvik vil også kunne få næringsutvikling basert på flyplassen, men det har vi ikke inkludert i disse estimatene.

Fjelldal forventes å få den høyeste befolkningsøkning relativt til eksisterende befolkning, drevet av ansatte og studenter ved brannskolen. Bogen og Liland estimeres også få en høy befolkningsvekst. Til slutt kan Ramsund få en liten befolkningsøkning.

Dersom vi ser på disse effektene opp mot eksisterende befolkning i lokalkommunene, ser vi at det vil være en betraktelig økning.

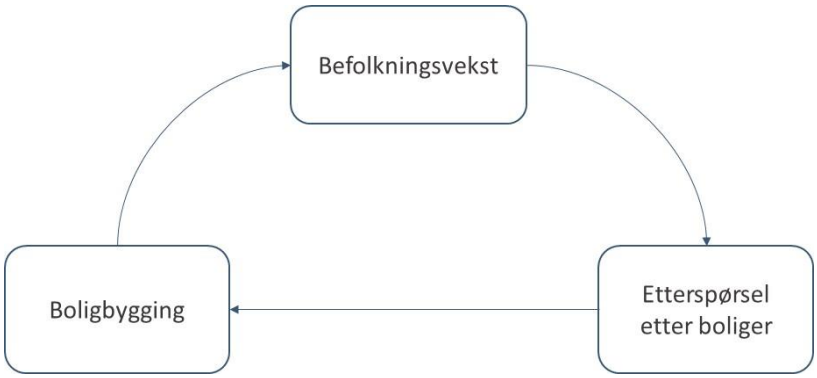
Figur 19: Befolkning per tettsted. Kilde: SSB for 2000, 2010 og 2020. Menons estimater for 2030



For Evenskjer, Bogen og Liland innebærer flystasjonen og brannskolen altså mulighet for en befolkningsvekst på omkring 40 prosent, med enda høyere estimater for Fjelldal.

Det er her viktig å nevne betydningen av boligmarkedet. Når det kommer en oppgang i befolkningsutviklingen, spiller tilgang på tilgjengelige boliger en særlig viktig rolle. Når det kommer inn flere innbyggere vil etterspørselen etter boliger akselerere, og vi har i dette kapittelet gått ut fra at det er bygget tilstrekkelig med boliger til at alle som ønsker det kan flytte inn. Dette skjer imidlertid ikke av seg selv, for bygging av nye boliger er både avhengig av utbyggere, finansieringsmuligheter og kommunen. Grunnen til at dette er særlig viktig for befolknings-modellen er at det er en toveiseffekt mellom boligmarkedet og befolkningsveksten. Hvor mange boliger som bygges er en funksjon av hvor mange man forventer vil flytte til kommunen, samtidig som antallet som faktisk flytter til kommunen er avhengig av hvor mange boliger som har blitt bygd. Dette er illustrert i figuren under:

Figur 20: Illustrasjon av samspillet mellom befolkning og tilgang på boliger



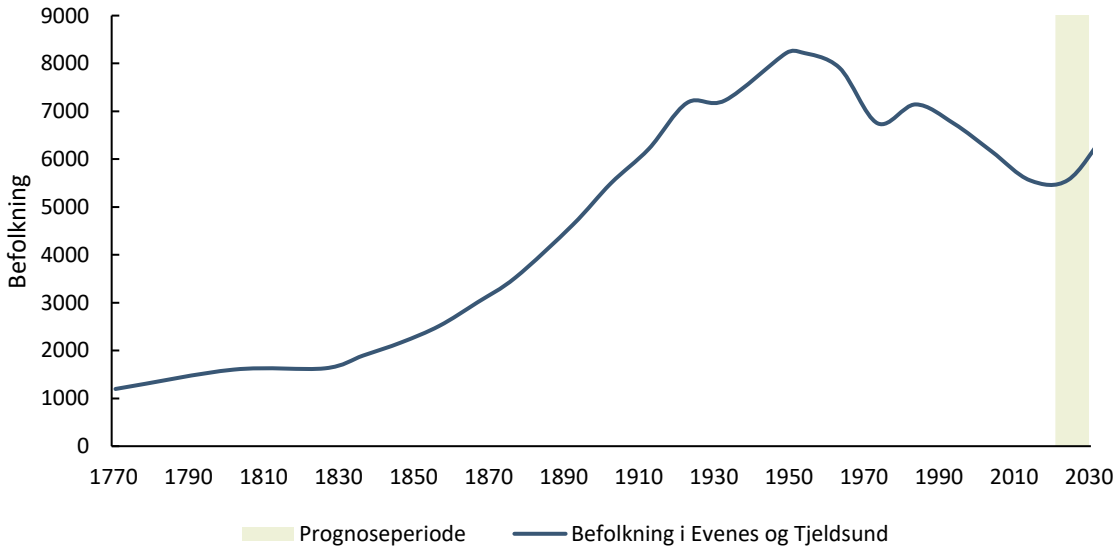
3.3 Konsekvenser for lokalkommunene

3.3.1 Total befolkning

Vi viste i forrige delkapittel at det forventes en befolkningsøkning på omkring 1 000 personer i lokalkommunene som resultat av de analyserte tiltakene. Dette utgjør en økning på litt under 20 prosent, hvilket vil være den høyeste befolkningsveksten på over et århundre.

Likevel vil dette ikke dra befolkningen opp til nye høyder, men heller snu en nedadgående trend disse kommunene har hatt de siste årene. I Figur 21 viser vi den forventede befolkningen frem mot 2026 sammen med den historiske befolkningen fra 1770

Figur 21: Befolkning i Evenes og Tjeldsund fra 1770 til i dag, med forventet befolkning i hovedscenarioet. Kilde: SSBs folketellinger for historiske data, Menons fremskrivninger

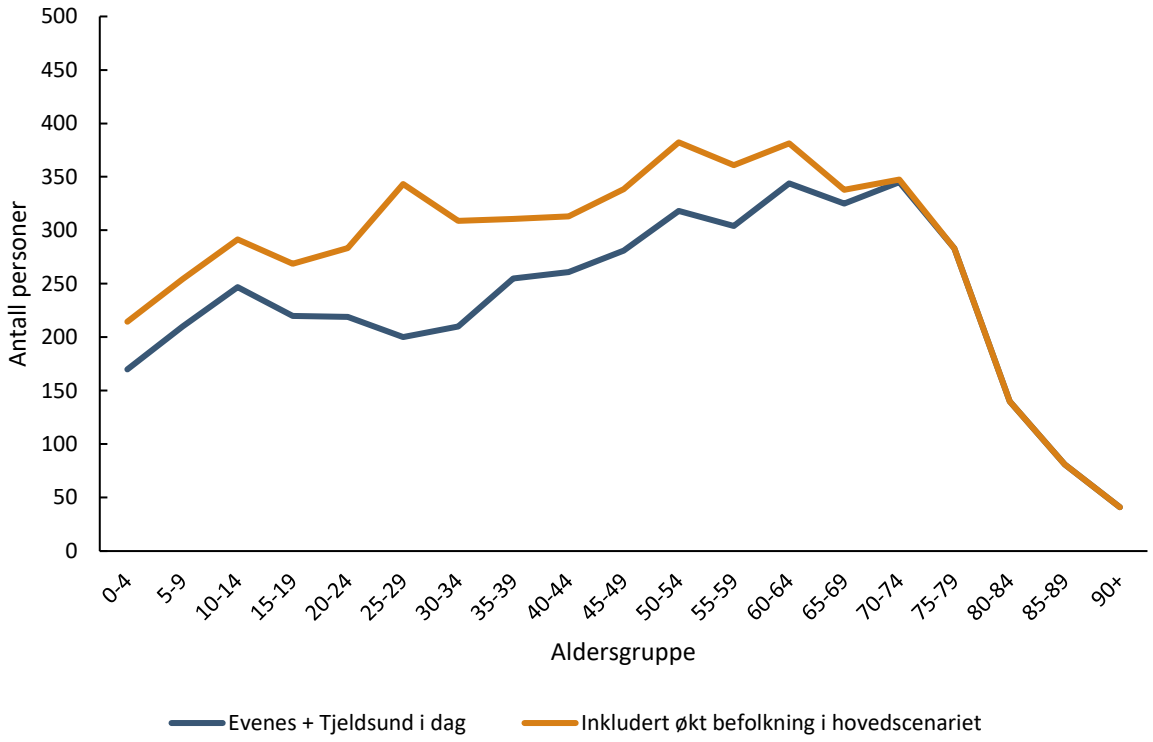


Med økningen som tiltakene vil føre til, returnerer altså befolkningen i hovedscenarioet til rett under nivået den var på i 1990. Det vil altså være en betraktelig økning, som reverserer den negative befolkningsutviklingen kommunene har hatt de siste tiårene.

3.3.2 Alderssammensetning

Evenes og Tjeldsund har i dag en nokså gammel befolkning. Den største 5-års aldersgruppen er 70-74 år, mens 0-4 år og 25-29 år er de minste aldersgruppen utenom de over 80 år. Dette vises i Figur 22.

Figur 22: Aldersfordeling i Tjeldsund og Evenes i dag og i hovedscenarioet. Kilde: SSB og Menon Economics

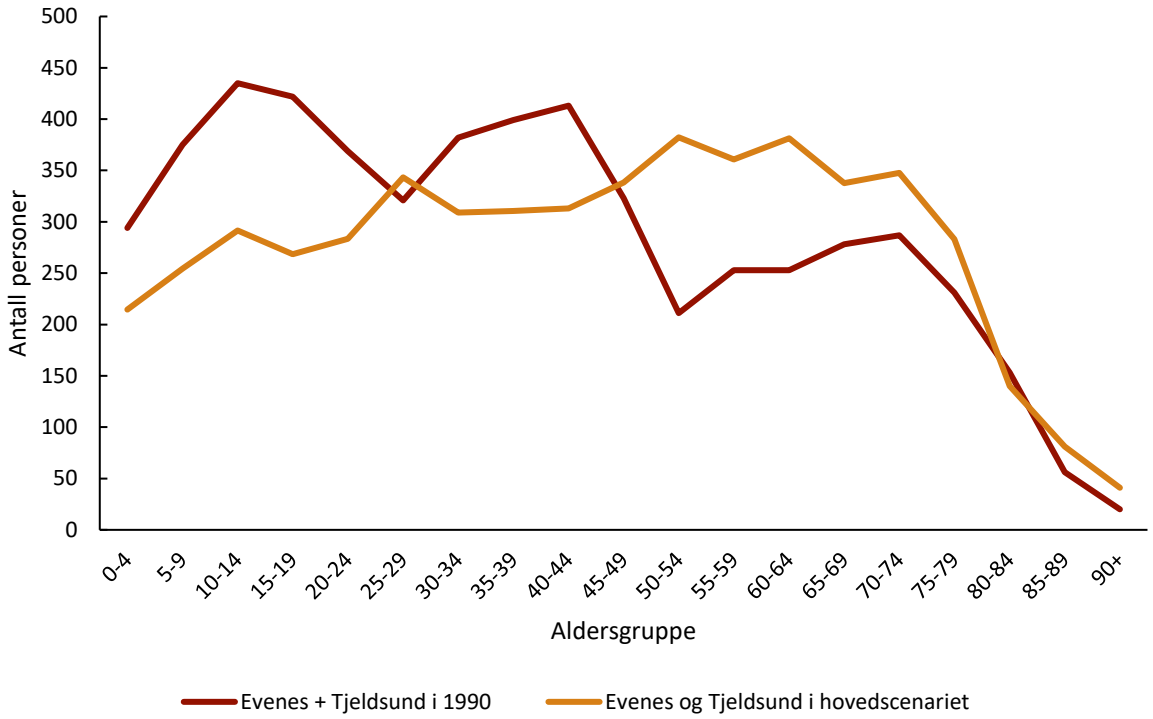


Figuren viser i blå dagens befolkning, og i oransje den forventede befolkningen i hovedscenarioet. Dersom utviklingen inntreffer slik vi forventer i hovedscenarioet, går lokalkommunene fra å ha en klar overvekt av eldre til å være jevnere fordelt mellom aldersgruppene. Dette gir kommunene betraktelig bedre fremtidsutsikter.

Men det er viktig å understreke at selv denne kraftige innflyttingen ikke løser utfordringene knyttet til befolkningsutvikling. Selv om vi fremskriver at befolkningen blir klart yngre, vil den være klart eldre enn den var i 1990. Dette vises i **Error! Reference source not found.**[14]

[14] For å vurdere alderen til de som flytter, har vi fått data om alder ved de eksisterende ansatte fra flystasjonen, og i tillegg brukt data om alder hos forsvarsansatte og ansatte ved fagskoler.

Figur 23: Modellert befolkning i lokalkommunene i hovedscenarioet målt mot 1990. Kilde: SSB og Menon Economics

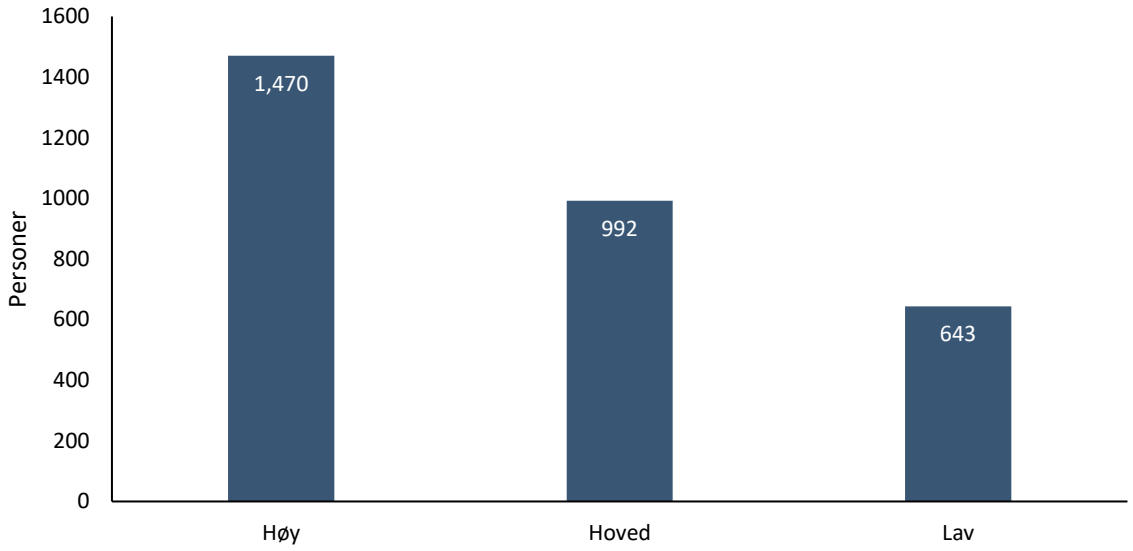


Den røde linjen viser aldersfordelingen slik den var i 1990, mens den oransje viser hvor mange som forventes å bo i kommunene i hovedscenarioet. Det vil være færre i alle aldersgrupper under 45 år, utenom 25-29 år, enn det var i 1990. Med andre ord vil kommunene fortsatt rent demografisk ligge dårligere an enn i 1990. Og som vi så i Figur 21, falt befolkningen kraftig fra 1990 til 2020. For å opprettholde befolkningen i lokalkommunene i fremtiden må nyetableringene altså ses på som et springbrett som gir nye muligheter, og ikke noe som i seg selv løser de demografiske utfordringene.

3.4 Scenarioer

I dette kapittelet til nå har vi vist resultatene for *hovedscenarioet.* Basert på antagelsene for høyscenario og lavscenario vi har snakket om i dette kapittelet og i kapittel 1.4, har vi også utarbeidet et høyt og lavt scenario. Befolkningsøkningen i hver av disse vises i Figur 24.

Figur 24: Befolkningsøkning i høyt, hoved- og lavt scenario. Kilde: Menon Economics



I det lave scenarioet stiger befolkningen i de to lokalkommunene med ca. 650 personer, mens det i hoved-scenarioet er på ca. 1000 og i det høye scenarioet ligger i underkant av 1500. Den største variasjonen stammer fra næringsutviklingen og ringvirkningene, som varierer mellom 30 personer i det lave alternativet og 450 i det høye. Samtidig er denne næringsutviklingen – sammen med boligmarkedet – en viktig katalysator for hvor høy andel av de sysselsatte ved flystasjonen og brannskolen som sysselsetter seg lokalt.

Antallet *sysselsatte* i regionen er det relativt liten usikkerhet knyttet til. I det lave scenarioet vil dette utgjøre omkring 1200 personer, i det høye omkring 1500 personer. Variasjonen stammer nesten utelukkende fra næringsutviklingen, men utgjør i totalsum kun en variasjon på omkring 20 prosent. Men som vist i dette kapittelet er det mye variasjon i hvor stor *befolkningseffekten* kan bli for Evenes-Tjeldsund. I et lavt scenario kan befolkningsøkningen bli på kun 650 personer, mens den i et høyt scenario kan bli på 1500. Dette avhenger av hvor godt næringslivet, kommunene og fylkeskommunene klarer å utnytte potensialet som ligger i de nye etableringene.

4 Boligmarked

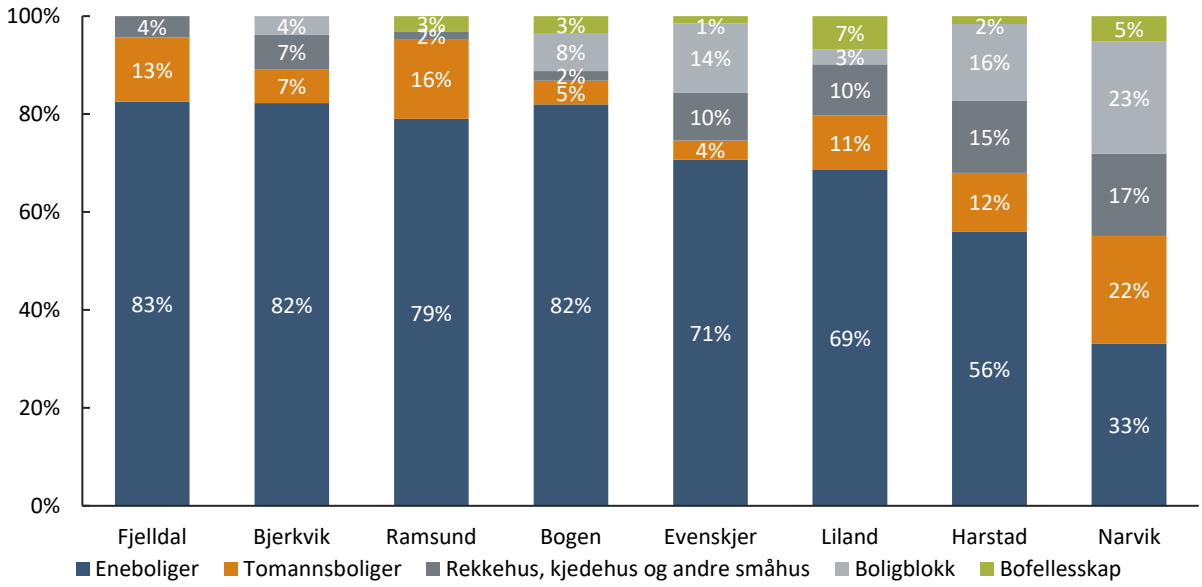
Boligmarkedet er en nøkkel for å utløse potensialet for samfunnsutvikling i Evenes og Tjeldsund. Særlig i lys av plasseringen mellom to regionale sentra som Harstad og Narvik, er det essensielt at det finnes tilgjengelige boliger for arbeidstakere ved Evenes flystasjon og Norges brannskole. Vi anslår at boligbehovet i lokalkommunene vil øke med 420 boenheter innen 2030. Til sammenligning har den samlede boligmassen i de to kommunene økt med 260 boenheter siden 2010. Dette innebærer en stor omstilling for aktørene på boligmarkedet, inkludert kommunene selv. Med den ventede befolkningsveksten i kommunene vil det være nødvendig med betydelige endringer i byggetakten å sørge for at det finnes boliger til de som ønsker å bosette seg i lokalkommunene.

4.1 Dagens boligmarked

Boligmassen

Boligmassen i Evenes og Tjeldsund kjennetegnes ved at det er en overvekt med eneboliger. Det er en høy andel eldre eneboliger og en høy gjennomsnittsalder på bygningsmassen. Dette er et resultat av at de fleste tettstedene har hatt utfordringer med et fallende befolkningsantall. Blant tettstedene i de to kommunene skiller Evenskjer seg ut ved at de har hatt en positiv befolkningsvekst i senere år, med tilhørende boligbygging og boligprisvekst. I figuren har vi estimert hvordan den eksisterende boligmasse fordeler seg på bygningstyper.

Figur 25: Eksisterende boligmasse per tettsted (inkl. Narvik og Harstad), fordelt på boligtype. Kilde: Menons estimater basert på SSBs Rutenettstatistikk

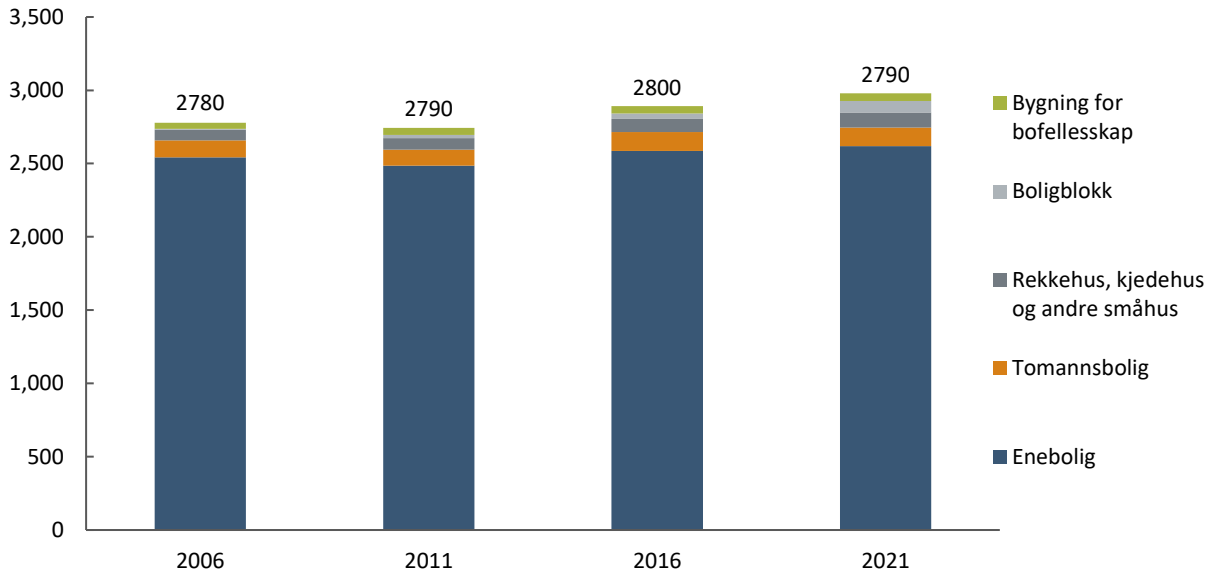


Tettstedene kan deles inn i tre kategorier basert på bygningsmassen. I Harstad og Narvik er det en langt lavere andel eneboliger enn i øvrige tettsteder i regionen, og en langt høyere andel rekkehus, boligblokker[15] og bofellesskap. På Evenskjer og Liland utgjør eneboliger mer enn to tredjedeler av alle boenheter, men det er

[15] Boligblokk inkluderer boligblokker og bygårder på minst 2 etasjer. Eksempelvis vil en firemannsbolig over to etasjer falle innunder denne kategorien.

betydelige innslag av tomannsboliger, rekkehus og boligblokker. I tettstedene Fjelldal, Bjerkvik, Ramsund og Bogen utgjør eneboliger fire av fem boenheter og resterende er primært tomannsboliger. Det er nærmest et fullstendig fravær av boligblokker og bofellesskap i disse tettstedene. De siste femten årene har det imidlertid vært en endring i hva som bygges i regionen. Figuren under viser utviklingen i antall boenheter i Evenes og Tjeldsund over tid, fordelt på boligtyper.

Figur 26: Utvikling i antall boenheter i Evenes og Tjeldsund kommune over tid, fordelt på boligtyper. Kilde: SSB



Til tross for at befolkningen i Evenes og Tjeldsund kommune har falt siden 2006 har antall boenheter økt, som isolert sett tyder på at det bor færre personer i hver bolig. Siden 2006 har antallet boenheter i det som defineres som boligblokk gått fra 6 til 79 enheter og utgjør over en tredjedel av netto økning i boligmasse. Særlig de siste ti årene har det blitt bygd mange av blokker, og de har fortrinnsvis blitt bygd i Evenskjer. I tillegg har andelen rekkehus økt en del. Eneboliger står for nesten 40 prosent av nettoøkningen i boligmasse i kommunene, samtidig som andelen eneboliger har falt fra 92 prosent til 88 i løpet av de siste 15 årene.

Over de siste ti årene har antall boenheter i snitt økt med 24 hvert år. Sett opp mot det boligbehovet som vi må forvente at vil komme de neste årene, så er dette nivået på boligbygging for lavt. Det vil være nødvendig med en markant økning i boligbyggetakten for å kunne imøtekomme den etterspørselen som vil komme de neste årene. Dersom man lykkes med boligbyggingen, med utvikling av boenhetene som tilflytterne ønsker, så kan dette være utløsende for ytterligere befolkningsvekst og samfunnsutvikling i Evenes og Tjeldsund kommune.

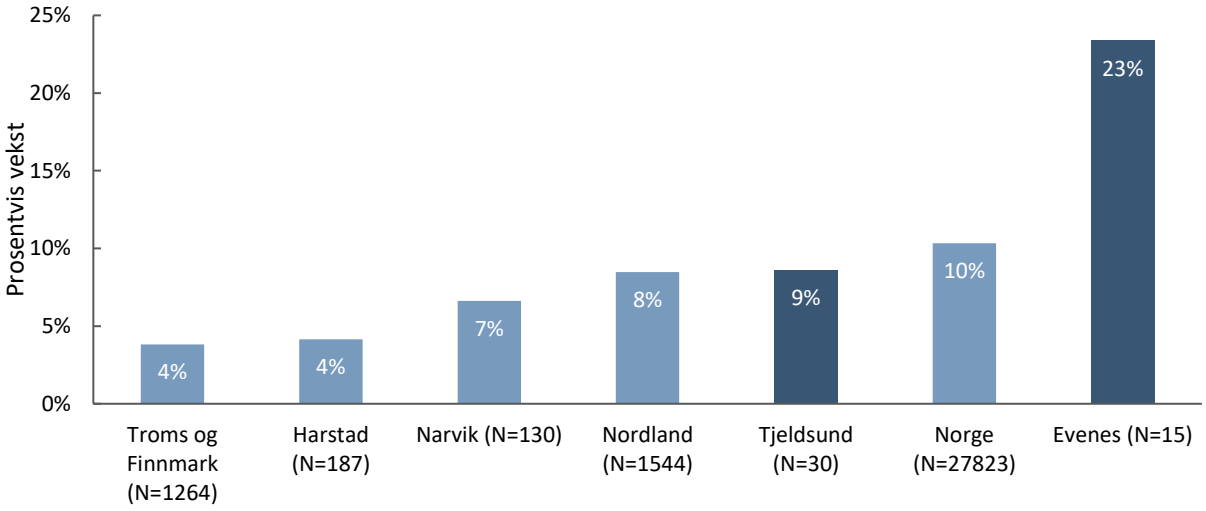
Boligpriser

Med en gammel boligmasse i Evenes og Tjeldsund kommune, i kombinasjon med negativ befolkningsutvikling, har boligprisene hatt en langt svakere utvikling enn i de fleste øvrige delene av landet frem til 2020. Det finnes lite statistikk på boligprisutviklingen på kommunenivå, men aktører vi har vært i kontakt med oppgir at boligprisene i flere av tettstedene har falt i takt med befolkningen i flere av tettstedene i Evenes og Tjeldsund. Dette har skjedd i en periode hvor de fleste sentrale strøk, og Nord-Norge som helhet, har opplevd betydelig vekst i prisene. Regionale boligprisstatistikker preges av utviklingen i de regionale sentrene, i Nord-Norges tilfelle vil overvekten av omsatte boliger være i de større byene.

Den negative trenden i befolkningsutviklingen i Evenes og Tjeldsund samlet sett har flatet ut og er i ferd med å snu til befolkningsvekst, som vist i kapittel 3. I 2021 ble det i Evenes kommune omsatt 15 eneboliger med en gjennomsnittlig kvadratmeterpris på 13 000 kroner. Tilsvarende tall for Tjeldsund var 30 eneboliger med gjennomsnittpris på 15 600 kr/kvm. Prisene er generelt lave sammenlignet med landsdelen, og Norge for øvrig.

Den økte interessen for boliger den siste tiden har nå gjort seg gjeldende i høyere boligprisutvikling for kommunene i 2021. Figuren under viser utviklingen i boligpriser i regionen i 2021.

Figur 27: Boligprisvekst på eneboliger i 2021. N angir antall omsatte eneboliger i 2021. Kilde: SSB



Veksten i boligprisene har vært høy i Evenes, med 23 prosent i 2021. Dette bekrefter den økte etterspørselen, samtidig som det er snakk om kun 15 boliger her. En økning i antall nybygg, som har langt høyere markedsverdi enn eldre eneboliger i området, er trolig med på å forklare dette prishoppet. Likevel er dette et tegn på et marked som har skiftet i positiv retning, sett opp mot lokale intervjuobjekters skildringer av utviklingen i boligmarkedet i Evenes kommune frem til nå. Tjeldsund kommune har også opplevd en solid boligprisvekst i 2021, med en vekst på 9 prosent. Dette er omtrent på nivå med snittet for Nordland og Norge, og langt høyere enn Harstad og Troms og Finnmark som helhet, dog fra et langt lavere prisnivå. Antall omsatte enheter økte fra 18 i 2020 til 30 i 2021. I likhet med i Evenes må veksten i Tjeldsund tolkes med varsomhet, da det er snakk om få boliger og en økning i antall nybygg. Veksten indikerer imidlertid en positiv utvikling og en økende interesse i området.

Utviklingen i boligpriser det siste året illustrerer at det er mange potensielle kjøpere til relativt få ledige boliger. De få eksisterende boligene som var på markedet har blitt kjøpt opp og interessenter oppgir at boligmarkedet er svært stramt nå. Dett underbygges ved at det er to eksisterende boliger til salgs i Evenes kommune og ni i hele Tjeldsund kommune per 10.03.2022.[16] Dette er ekskludert boligprosjekter som er under oppføring. Tilsvarende ligger det i dag ute tre utleieenheter på markedet i Tjeldsund og Evenes.[17] Det er lite data tilgjengelig på den samlede masse av utleieboliger, men aktiviteten på Finn.no tyder likevel på at det private utleiemarkedet er tilnærmet ikke-eksisterende. Dette er også fremhevet i lokale medier hvor Forsvaret har pekt på akutt mangel på boliger for forsvarsansatte med 40 personer på venteliste for å få tildelt boliger (Fremover, 2022).

[16] *Antall boliger til salgs er hentet fra finn.no 10.03.2022.*
[17] *Antallet utleieenheter er hentet fra finn.no 10.03.2022.*

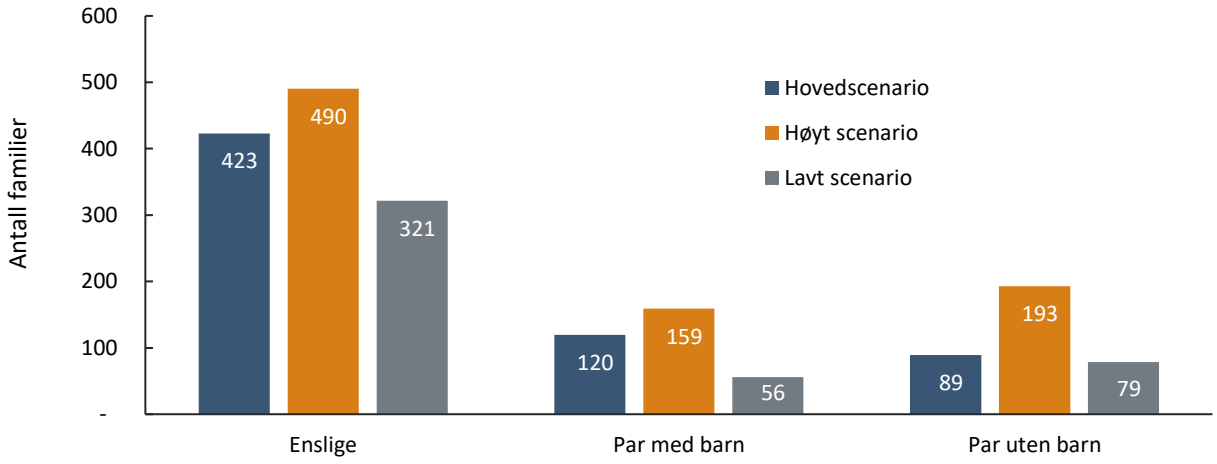
4.2 Det forventede boligbehovet i lokalkommunene

Utgangspunktet for endring i boligbehovet er at ansatte som i dag bor utenfor regionen velger å ta jobb ved enten Evenes flystasjon eller Norges brannskole. Disse arbeidstakerne står da ovenfor tre muligheter. De kan enten bosette seg i lokalkommunene Evenes og Tjeldsund, bosette seg i bykommunene Harstad og Narvik, eller de kan velge å pendle fra utenfor regionen. Ettersom en betydelig del av arbeidstakerne vil bosette seg i Harstad og Narvik vil det medføre økt boligbehov i disse byene. Det er imidlertid beskjedne økninger sett opp mot størrelsen på byene og eksisterende boligmasse, slik at økt boligbehov ikke antas å være tilstrekkelig til å skape utfordringer med boligtilgang i Harstad og Narvik.

For å utløse potensialet som ligger i etableringenes effekt på befolkning er man avhengig av å ha boliger tilgjengelig for innflyttere. Boligtilgang muliggjør flytting til regionen. Det er imidlertid ikke nok at bare antallet av tilgjengelige boliger er stort nok. Det er også viktig å ha boliger som er tilpasset behovene til potensielle innflyttere. Dersom boligmassen samsvarer med preferansene til de som vurderer å flytte til Evenes og Tjeldsund så vil alle som ønsker det flytte dit. Tilflytternes familietype påvirker deres preferanser for boliger, og dette vil endres over tid. På kort sikt vil en større andel bo i leiligheter som leies gjennom Forsvaret, mens det over tid vil bli en større andel som ønsker å eie.

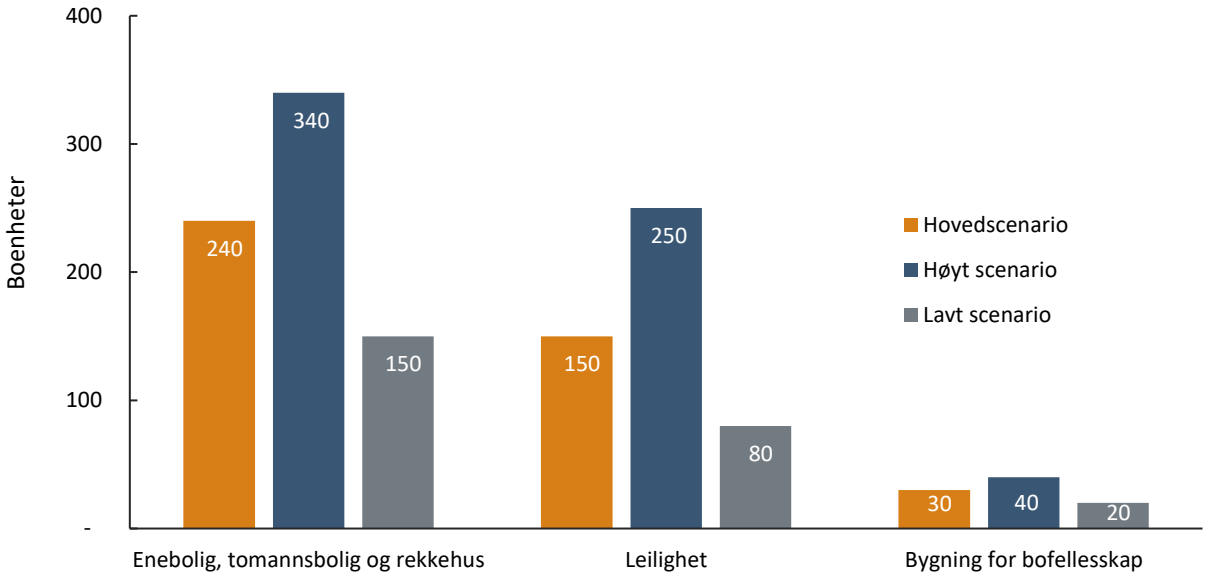
Basert på befolkningsmodellen som ble presentert i kapittel 3 forventer vi følgende fordeling av tilflyttende familier i forbindelse med etableringene av flystasjonen og brannskolen.

Figur 28: Fordeling av tilflyttere på familietype til Evenes og Tjeldsund. Kilde: Menon Economics



Basert på disse familietypene anslås det et behov for mellom 250 og 630 nye boliger i Evenes og Tjeldsund kommune, med en forventning i hovedscenarioet på 420 boliger. Anslaget er utarbeidet på bakgrunn av familietyper og hvilke boligtyper/boformer som typisk vil etterspørres basert på typiske preferanser for ulike husholdninger. I tillegg må man ta innover seg flyttemønsteret i retning av leiligheter for dagens eldre innbyggere i lokalkommunene, samtidig som dette frigjør eneboliger for barnefamilier som flytter til. Dette gjør at netto økt behov for enebolig trolig blir noe lavere enn anslaget presentert under på etterspørselsøkningen etter eneboliger i forbindelse med befolkningsøkningen tilsier.

Figur 29: Forventet økning i boligbehov i 2030 i Evenes og Tjeldsund, fordelt på boligtype. Kilde: Menon Economics



Eneboliger, tomannsboliger og rekkehus utgjør majoriteten av boligetterspørselen. Samtidig utgjør leiligheter en betydelig andel av det forventede behovet i 2030, sett opp mot andelen leiligheter i lokalkommunene i dag. Dette henger blant annet sammen med at etterspørselen etter leieboliger vil være betydelig. I tillegg vil demografien til de som flytter til regionen være annerledes enn snittet for lokalkommunene. Mange av de ansatte vil trolig ønske leieboliger fordi de ikke ser for seg å slå seg ned permanent i utgangspunktet, eller fordi de ikke ønsker å forplikte seg økonomisk før de har jobbet i regionen en stund. Det er naturlig at man vil gjøre seg kjent med regionen og kvalitetene i lokalområdet før man eventuelt velger å kjøpe en bolig. I sum forventes det å være behov for et betydelig antall utleieenheter for å sikre boliger i tråd med tilflytternes preferanser.

I etableringsfasen vil det være mer pendling til både Norges brannskole, og særlig Evenes flystasjon. Over tid vil pendlerandelen falle etter hvert som boligbyggingen øker og ansatte finner seg til rette i regionen. Hvor stor denne pendlingen blir vil være avhengig av tilgjengeligheten av boliger. Dersom det ikke er tilstrekkelig med boliger i lokalområdet, vil det alt annet likt resultere i flere pendlere og/eller bosatte i Harstad og Narvik. Ansatte som ukependler vil ikke ta med seg familier til regionen og vil som en følge av dette foretrekke å leie bolig. I tillegg forventes det høyere turnover blant ansatte ved både flystasjonen og brannskolen de første årene. I sum vil disse forholdene trolig medføre at det er høy etterspørsel etter utleieboliger de kommende årene, før det faller og flere vil etterspørre et mer permanent bosted. Det vil derfor være et større behov for utleieboliger de første årene enn det vil være på lang sikt, og det må tilrettelegges slik at utleieboliger på et senere tidspunkt kan selges til private.

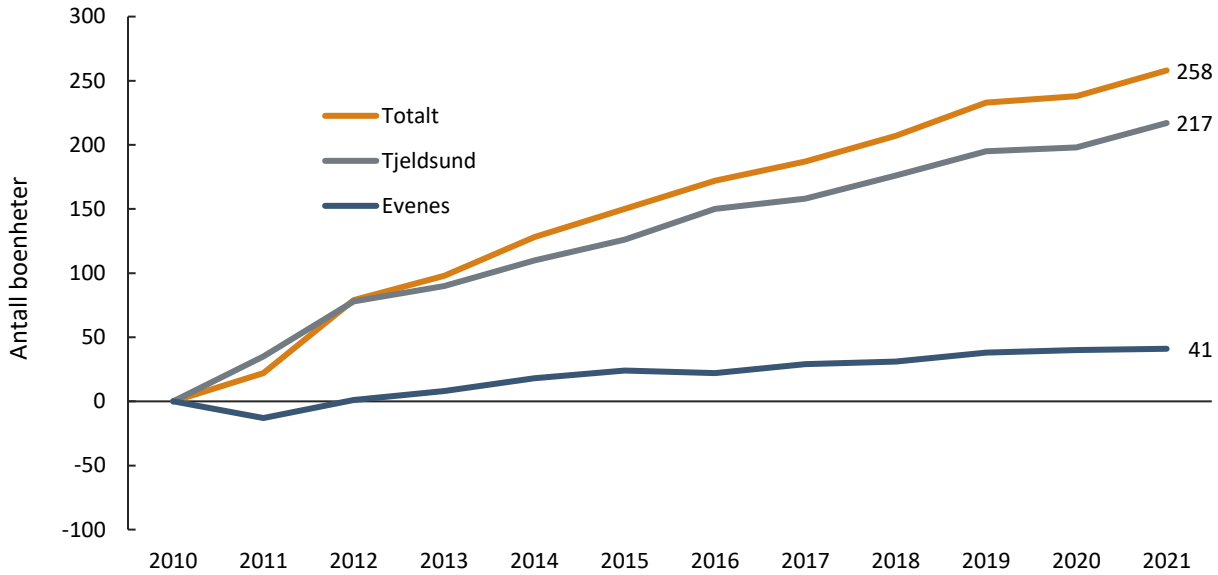
Det er viktig å påpeke viktigheten av å se boligsituasjonen relatert til Forsvarets og Norges brannskoles etablering i en bredere kontekst. Økning i aktivitet ved Ramsund orlogsstasjon er eksempelvis ikke eksplisitt tatt med i dette anslaget. Planer om økt forsvarsaktivitet i Ramsund, i tillegg til både sjømatnæringen og muligens reiseliv, kan bidra til å øke etterspørselen etter boliger ytterligere.

4.3 Boligtilbud

Til tross for at befolkningen i Evenes og Tjeldsund kommune har falt siden 2010, har antall boenheter økt fra 2720 til 2980 i 2021. Nettoøkningen på 260 boliger tilsvarer en årlig økning på 23 boliger. Med den boligbygge-takten man har sett i kommunene de siste elleve årene, vil det ta 18 år før man har bygd 420 boliger, som er

anslaget i hovedscenarioet. For å bygge 420 boliger innen 2030, er man nødt til å bygge 53 boenheter i året for å tilfredsstille den forventede boligetterspørselen. I det høye scenarioet er tilsvarende tall 79 boenheter i året, frem til 2030. Figuren under viser akkumulert økning i antall boliger i Evenes og Tjeldsund kommune.

Figur 30: Akkumulert nettoøkning i antall boliger i Evenes og Tjeldsund kommune. 2010-2021. Kilde: SSB[18]



Utviklingen skiller seg mellom de to kommunene. Tjeldsund har hatt en positiv utvikling hele veien fra 2010, mens Evenes i 2011 opplevde en reduksjon i antall boliger. De siste ti årene har imidlertid antallet boliger i Evenes steget noe, men antall boliger er fortsatt under 2006-nivå i 2021. Kommunene går fra flere tiår med befolkningsnedgang der fokuset har vært å holde på de som allerede er bosatt der, til å bli kommuner med netto tilflytting der boligbehovet vil øke betydelig. Dette er en stor omstilling for små kommuner med begrensede ressurser. Omstillingsprosessen er allerede i gang i kommunene, og vil kreve ressurser de kommende årene.

Sammenlignet med det boligbehovet som med stor sikkerhet vil komme, så er dagens boligbyggetakt for lav. Det vil være nødvendig med en markant økning i boligbygging for å kunne imøtekomme et minimum av den etterspørselen som vil komme de neste årene. Dersom man lykkes med å bygge nok boenheter, i tillegg til boenhetene som tilflytterne ønsker, så kan dette bli utløsende for ytterligere befolkningsvekst og samfunnsutvikling i Evenes og Tjeldsund kommune. Aktører vi har snakket med oppgir at det allerede har vært et positivt skifte i interessen for boligbygging i lokalkommunene det siste året.

For å få oversikt over antall boliger som realistisk sett kan/vil bygges i Evenes og Tjeldsund de neste 2-3 årene er det gjort en kartlegging av tomter og prosjekter som finnes. Det inkluderer både ferdig regulerte tomter for boligformål og boligprosjekter hos private utbyggere som er under utbygging. I tillegg er tomter som er under regulering for boligformål og tomter som er planlagt regulert inkludert. Dette er prosjekter som isolert sett kan være ferdigstilte i 2025, men det er betydelig usikkerhet tilknyttet enkelte av prosjektene og kapasitet i kommunene dersom alle prosjekt blir realisert på en relativt kort tidsperiode. Kartleggingen viser at det er anslagsvis mulighet for 320 boliger som er ferdig regulert, og i enkelte tilfeller er byggingen godt i gang. I tillegg omfatter oversikten prosjekter som er i planleggingsfasen hvor arealer ikke er regulert enda, men som kan

[18] *Tabell 06265: Boliger, etter år, statistikkvariabel, bygningstype og region*

realiseres innenfor en horisont på 3 år. Tabellen under oppsummerer boligprosjektene i Evenes og Tjeldsund kommune.

Tabell 5: Oversikt over boligprosjekter og tomter i Evenes og Tjeldsund kommune. Antall boenheter. Kilde: Evenes kommune, Tjeldsund kommune og Menon Economics

	Evenes	Tjeldsund	Totalt
Ferdig regulert	25	130	190
Må reguleres/omreguleres eller mangler infrastruktur	115	50	120
Totalt	**140**	**180**	**320**

4.3.1 Sentrale utfordringer fremover

Det er flere faktorer som kan forårsake at boligbyggingen som trengs for å imøtekomme etterspørselen ikke blir realisert. En sentral utfordring er at det ikke reguleres nok arealer for boligbygging. Det er ressurskrevende for kommunen med regulering av arealer og utbygging av infrastruktur som vann, avløp og elektrisitet til nye boligfelt. I tillegg dukker det opp utfordringer tilknyttet kulturminner og naturvern som må ivaretas, samtidig som dette forlenger prosesser for å regulere arealer. Når mange mulige prosjekter kommer samtidig, legger dette press på kommunens begrensede ressurser. Fra kommunens side kan det sees på som en investering i økte fremtidige inntekter dersom man lykkes med boligbygging og bosetting, men dette er budsjettmessig krevende på kort sikt. I tillegg er det krevende administrativt med tanke på tilgjengelig personell i plan- og byggesak i kommunene.

Boligmarkedet kjennetegnes blant annet med at det er tregheter på tilbudssiden. Denne egenskapen ved markedet er særlig relevant å trekke frem i tilfeller som de kommende etableringene i regionen. Etableringene innebærer en stor økning i antall arbeidsplasser i regionen på kort tid, og tilhørende vekst i befolkningen. Utfordringen dukker opp når forsvarsansatte på kort varsel blir ansatt ved Evenes flystasjon, eller utdanningspersonell takker ja til jobb ved Norges brannskolen. Disse avgjørelsene fattes over et kort tidsrom på individnivå. Samtidig tar prosessen fra man ser behovet for boliger til et ferdig bygg står klart opptil flere år. Resultatet er at det ikke til enhver tid vil være samsvar mellom etterspørselen og tilbudet. Dersom man sikter mot den eksisterende etterspørselen etter boliger til enhver tid, vil man alltid ligge ett år eller to bakpå når det kommer til å tilfredsstille boligbehovet.

Resultatet av ovennevnte forhold er ofte at det bygges for få boliger, for sent. Dette skyldes at å bygge i henhold til etterspørselen man tror vil komme i fremtiden, krever at utbyggere og/eller finansiører må ta på seg betydelig økonomisk risiko. Utbyggere og finansiører har ofte begrenset med kapital og er avhengig av forhåndssalg for å få igangsatt nye prosjekter. Vanligvis krever banker forhåndssalg på 50-60 prosent før igangsetting av et boligprosjekt. Forhåndssalg på dette nivået er usannsynlig, dersom man skal holde en byggetakt som kan tilfredsstille behovet for den forventede økningen i boligetterspørsel.

Konsekvensen av utfordringer tilknyttet boligmarkedet kan bli særlig store for lokalkommunene ettersom Evenes og Tjeldsund ligger mellom de to regionale tyngdepunktene, Harstad og Narvik. Dette gjør at mangelen på boliger i Evenes og Tjeldsund kan føre til at langt flere velger å bosette seg i Harstad og Narvik. Det vil være en forsømt mulighet for samfunnsutvikling dersom de som i utgangspunktet ønsker å flytte til Evenes og Tjeldsund ikke får gjort det på grunn av boligmangel. Erfaringer fra store etableringer relativt til lokalsamfunnet tilsier at tilgang på

boliger vil sannsynligvis bli en utfordring i Evenes og Tjeldsund. Dette har man sett tilfeller av flere steder, eksempelvis ved Northvolt i Skellefteå.

En faktor som trekker i retning av redusert risiko for utbyggere og banker er den positive boligprisutviklingen som er observert i 2021. Det trekker isolert sett i retning av mer boligbygging når man nå ser økende boligpriser lokalt. Det forventede skiftet som følge av etableringene er i ferd med å merkes i endret boligmarkedsdynamikk lokalt. De siste par årene har flere private eiendomsaktører utarbeidet prosjekter og posisjonert seg for boligbygging. Flere av prosjektene er godt i gang og noen er allerede ferdigstilt. Dette kan være med på å øke viljen til å investere fremover for flere aktører.

4.3.2 Anbefalinger til kommunene og fylkeskommunene

Å fordele risikoen på flere aktører er trolig en av nøklene for å få bygget flere boliger. Ettersom Forsvaret har siktet seg inn på å leie fremfor å eie, har deres utlyste avtaler om langtidsleie vært viktig for flere av prosjektene som er igangsatt, da det reduserer investorrisiko. For utbyggere er det viktig med forutsigbarhet når det kommer til hvilke utleieenheter Forsvaret ønsker, for å redusere risikoen for mismatch mellom preferanser og hva som bygges. Langsiktige leiekontrakter og/eller tydelig kommunikasjon av behovene deres kan være med på å skape trygghet hos utbyggere og finansiører.

Det er ansatte ved Evenes flystasjon og Norges brannskole som vil være kundegruppen for mange av boligene. Disse statlige aktørene har begrensede muligheter til å gå inn og garantere for boligene. Dette gjør at det er utbyggere og/eller banker som sitter på brorparten av risikoen. Det finnes imidlertid mer uortodokse tiltak for å fordele risiko mellom aktører. Eksempelvis har Evenes kommune sammen med Sparebankstiftelsen Ofoten Sparebank gått sammen om midler som skal gå som sikkerhet for at utbyggerne får solgt minst halvparten av boliger i nye prosjekt. Denne type risikodeling er trolig et effektivt virkemiddel for å øke boligbyggingen i lokalkommunene.

Aktørene vi har snakket med er samstemte om at etableringene byr på en stor mulighet for lokalkommunene Evenes og Tjeldsund, så vel som regionen som helhet. Det pekes på at utbyggere og finansielle aktører bør komme sammen for å se på nye løsninger som kan muliggjøre finansiering. Samarbeid mellom finansielle aktører, utbyggere og Forsvaret, brannskolen og kommunen må til for å finne gode løsninger som legger opp til forutsigbarhet og risikodeling. Det er i Forsvarets og brannskolens egen interesse at de ansatte og studenter som ønsker å bo i Evenes og Tjeldsund får tilgang på bolig der, da det vil bidra til lavere turnover og større trivsel hos personell.

Nedenfor følger en rekke anbefalinger til kommunen, fylkeskommunen, utbyggere, Forsvaret og Norges brannskole:

- Forsvaret bør på tydeligst mulig måte kommunisere til kommunen hvem de skal ansette og hvilke behov disse har på boligmarkedet. Det vil sikre forutsigbarhet for kommunene og utbyggere. I den grad det lar seg gjøre bør Forsvaret kartlegge hvilke virkemidler de har tilgjengelig for å sikre at deres ansatte har tilgang på boliger det kommende året. Dette gjelder også Norges brannskole.
- Kommunene bør prioritere å bruke ressurser til å regulere arealer i tilknytning til tettsteder. Dette er viktig. Det vil sikre tilgjengelige arealer for utbyggere og privatpersoner som ønsker å bygge boliger. Her er nøkkelen å ligge i forkant og prioritere begrensede ressurser i kommunen for å lykkes med å øke tempoet i boligbyggingen. Kommunen bør videre sikte på utbyggingen av et eller to tettsteder for å bidra til en viss fortetning innad i kommunene.

- Muligheter for risikodeling/risikoavlastning i byggeprosjekter bør utforskes videre. Initiativet til Evenes kommune og Sparebankstiftelsen Ofoten Sparebank er et eksempel til etterfølgelse. Her bør man se på muligheter for å involvere Husbanken eller andre statlige aktører for å utforske mulighetene for å bidra til risikoavlastning i større skala. Denne type risikodeling er trolig et positivt virkemiddel for å øke boligbyggingen i lokalkommunene. Vi vil i denne sammenheng vise til erfaringer med boligbygging i Herøy i Norland, der kommunen har tatt en meget aktiv rolle i prosjektene[19].
- Fylkeskommunen bør vurdere hensiktsmessigheten i krav til infrastruktur som stilles i forbindelse med boligbygging. Uhensiktsmessige krav til infrastruktur kan være til hinder for rask boligbygging. I tilfeller hvor det ikke er til vesentlig ulempe for bokvalitet, kan det være formålstjenlig med dispensasjon fra reguleringsplaner for å sikre boligbygging.
- Vern av kulturarv og natur må håndteres effektivt fra alle parter for å unngå unødvendig lange prosesser i forbindelse med regulering av arealer til bolig og næring.
- Videre bør også kommunene legge opp til diskusjonsarenaer der utbyggere, Forsvaret, Norges brannskole, finansielle aktører og kommunene selv diskuterer mulige løsninger. Det er en klar oppfatning etter å ha intervjuet mange offentlige og private aktører i begge kommuner at alle ønsker løsninger, og ønsker å legge best mulig til rette for at samfunnsutvikling og vellykkede etableringer.

[19] Se ellers erfaringer fra 12 kommuner i prosjekter knyttet til boligetablering i distriktene: https://www.veiviseren.no/forstaa-helheten/eksempler-og-erfaringer/boligetablering-i-distriktene

5 Samiske interesser

Samiske interesser oppleves å bli godt ivaretatt i forbindelse med utbyggingen av militærbasen. Det er utført konsekvensutredninger knyttet til miljøvirkninger og støy, samt registrering av kulturminner. Samisk næringsliv ser på befolkningsvekst og økt sysselsetting som positivt da dette kan gi økt kundemasse, men også initiere nyetableringer, spesielt innen reiseliv og kultur. Det samiske aspektet er viktig og må respekteres for å ivareta samisk identitet.

Etableringen av den markasamiske bosettingen i Nordre Nordland og Sør-Troms kan spores tilbake til 800-tallet, og mye tyder på at området allerede da var et levende samisk jordbruks- og reindriftsområde. Den tradisjonelle kombinasjonsnæringen eksisterte i markebygdene fram til etterkrigstiden. I dag er markasamer integrert i det moderne samfunn og næringsliv (Evenes kommune, 2010).

5.1 Markasamisk identitet

Samene har hatt tilhold i sine områder over svært lang tid, noe blant annet registreringer av kulturminner klart viser. Kunnskap er blitt overført fra generasjon til generasjon og man har tilpasset seg ulike skiftninger også i de fysiske omgivelsene (Troms fylkeskommune, 2017). Det antas at 1/3 av regionens befolkning er av samisk opprinnelse. Den markasamiske identiteten er sterkt knyttet til stedets historie. I Dielddanuorri suokhan/ Tjeldsund kommune ligger Várdobáiki samisk senter. Senteret ble opprettet i 2002 og er blitt en viktig aktør som viderefører samisk språk, historie, kultur og samfunnsliv i regionen. Várdobáiki driver kulturhus med utleiefunksjoner, barnehage, museum, språksenter og tilrettelagte tiltak for eldre og utgjør med dette viktige arbeidsplasser og lærearenaer knyttet til kulturformidling (Várdobáiki, u.d.). Senteret er svært viktig for den samiske befolkningen, men også for mennesker utenfor Evenášši suokhan/Evenes kommune og Dielddanuorri suokhan/Tjeldsund kommune som søker etter sine samiske røtter.

En viktig møteplass, spesielt for ungdom, er Márkomeannu – en liten, men viktig festival for Sápmi. Festivalen skal fremme markasamisk kultur i tillegg til kunst og kultur fra hele Sápmi. Basert på den samiske kulturens tradisjonelle verdier, utvikles både kunst og kultur til å være nyskapende (Márkomeannu, u.d.).

Det er et ønske fra den samiske befolkningen at det samiske aspektet hensyntas i samfunnsutviklingen rundt Forsvarets nye flystasjon og at det bør stimuleres til bosetting også i samiske områder. Forsvaret må informere sin ansatte og andre om at flystasjonen ligger i et samisk område, om samisk kultur, samisk språk og samiske stedsnavn.

5.2 Márkomeannu

Márkomeannu er en festival for og med samer der profilen er tydelig samisk. De fleste frivillige er samer og alle artister er samiske. Staben er i tyveårene og vi finner mange nye band med unge artister i programmet. Festivalen har også en rekruttstabsordning for ungdom mellom 13 og 17 år, disse er i all hovedsak fra Evenášši /Evenes og Dielddanuorri /Tjeldsund og jobber som frivillige hele uken festivalen varer.

Samisk kultur og identitet fremmes som nevnt gjennom hele festivalen, det selges lokalprodusert samisk mat, det gjennomføres seminarer, panelsamtaler, mindre kaffesamtaler, litterære samtaler, utstillinger og Stand Up, dette i tillegg til opptredener fra hovedscenen. Hovedmålgruppen er barn og unge og det jobbes kontinuerlig for å utvide ungdomsprogrammet. Med festivalens hovedmål som er å bringe samisk kultur videre til neste

generasjon er det viktig at festivalen oppleves som et trygt sted for samer der man finner et fellesskap. Samisk ungdom, også de som kommer fra fornorskete områder finner sin identitet på Márkomeannu.

Økt tilflytting betyr ikke nødvendigvis økt deltakelse på festivalen, noe som heller ikke et mål. Det er viktig å påpeke festivalen ikke ønsker å ekskludere ikke-samer, men at hovedfokuset er samisk. Administrasjonen i Márkomeannu ønsker svært gjerne en god relasjon med Forsvaret, gjerne i form av foredrag eller annen informasjon om samisk kultur.

5.3 Samiske kulturminner og kulturhistorie

I rapporten «Samiske kulturminner og kulturhistorie langs Hålogalandsvegen» fra 2016, utført av Sametinget, finner vi registrerte kulturminner i Dielddanuorri suokhan/Tjeldsund kommune, daværende Skánit suokhan/ Skånland kommune og Evenášši suokhan/Evenes kommune.

I Dielddanuorri suokhan/Tjeldsund kommune ble det registrert 25 kulturminner hvorav 24 er automatisk fredet. I daværende Skánit suokhan/Skånland kommune ble det registrert 20 kulturminner hvorav åtte er automatisk fredet og 12 ikke er fredet på grunn av for ung alder eller at kulturminnene er borte i dag. De fleste kulturminnene kunne knyttes til en gårdsbosetting i markasamisk område.

I Evenášši suokhan/Evenes kommune ble det registrert 22 kulturminner hvorav 14 er automatisk fredet og syv har uavklart vernestatus. Ett minne ble ikke fredet på grunn av uklar alder.

I forbindelse med varsel om igangsetting av arbeid med statlig reguleringsplan og høring og offentlig ettersyn av planprogram for Evenášši/Evenes flystasjon og Hárstaid Áhkánjárgga girdihámman Evenášši/ Harstad/Narvik lufthavn, utalte Sametinget at det under befaringen ikke ble påvist automatisk fredete samiske kulturminner som skulle være til hinder for utbyggingen eller at det var fare for at utbyggingen kom i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner.

5.4 Miljøvirkninger og støyforurensing

Det er i tidligere rapporter diskutert hvorvidt økt bruk av bane- og flyavisingsmidler ville påvirke markasamiske områder. De negative konsekvensene for samiske interesser ble i Prop. 73 S (2011-2012) «Et forsvar for vår tid» vurdert som små og håndterbare.

Det er gjennomført få utredninger med hensyn til effekter av støy fra militære fly, inkludert kampfly, på tamrein og reindrift. NINA, Norsk institutt for naturforskning, gjennomførte i 2018 en konsekvensutredning (NINA, 2018) i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplan for Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon.

Det ble her konkludert med at etter etablering av flystasjonen vil omfanget og konsekvensene av støy være ubetydelige til lite negative, forutsatt at flyene unngår overflyvning i lavere høyde enn 2 300 fot (700 meter) av de sårbare områdene om våren (kalvingsperioden) og forsommerperioden. Videre vil omfanget og konsekvensene i en øvingsuke bli middels stort og konsekvensene liten til middels negative ved overflyvning høyere enn 2 300 fot. Det ble påpekt at konsekvensene for de ulike reinbeitedistriktene vil kunne variere. Ved lavere flygning enn 2 300 fot ble konsekvensene vurdert fra middels til store negative. Det ble foreslått avbøtende og konfliktdempende tiltak, blant annet økt flyhøyde og alternative flykorridorer i perioder med parring og kalving.

I den vedtatte reguleringsplanen for Evenášši/Evenes flystasjon og lufthavn datert 17. november 2020, er støymålinger knyttet til reindrift og beitende husdyr et sentralt tema. I den forbindelse har Forsvarsbygg igangsatt kartlegging av reinsdyrs reaksjoner på støy. Det finnes lite dokumentasjon på dette fra før, nå merkes reinsdyrene med GPS og det er gjort sammenligninger mellom flygninger med F-16 og F-35. Kartleggingen gjøres i samarbeid med Roabavuotna/Grovfjord og Dielddanuorri/Tjeldsund reinbeitedistrikt og hensikten er at man over tid får analysert og vurdert arealbruken basert på flyaktiviteten. Det vil også bli utført støymålinger på beitende husdyr. Prosjektet forventes å være avsluttet ved årsskiftet 2022/2023.

5.5 Forvaltningsområde for samisk språk

I kommuner som er definert under forvaltningsområdet for samisk språk, er samisk og norsk likestilte språk. Det betyr at alle har rett til å bli betjent på samisk når de henvender seg til offentlige etater i forvaltningsområdet for samisk språk (Sámediggi, Sametinger, u.d.). Samelovens språkregler ligger til grunn for opprettelsen av forvaltningsområdet, og er i tillegg til barnehageloven og opplæringsloven med sine særskilte krav til samisk opplæring i barnehager og skoler meget viktig for bevaring og utvikling av samisk språk.

Dielddanuorri suokhan/Tjeldsund kommune er forvaltningsområde for samisk språk, og har tilbud om samisk språkopplæring både i skole og barnehage.

Evenášši suokhan/Evenes kommune har satt i gang en prosess om innlemmelse i forvaltningsområdet for samisk språk. Under denne prosessen ble det fra Kommunal- og distriktsdepartementet sendt inn et forslag om endringer i samelovens språkregler. Prosessen ble da satt på vent. Fra et eventuelt vedtak i kommunen til en innlemmelse skjer, tar det minst et år.

Å kunne tilby utvidet bruk av samisk vil bidra til å trygge framtiden for de samiske språkene. Erfaringer har vist at kommuner som er innlemmet i forvaltningsområdet har lykkes i å styrke det samiske språket og dermed også den samiske identiteten. Å tilby kommunale tjenester, innføre samiskspråklige skilt på og i kommunale bygninger, samt på vegskilt synliggjør samiskspråklig tilstedeværelse ytterligere.

5.6 Samisk næringsutvikling

5.6.1 Reiseliv/kultur

Samisk reiseliv defineres som reiseliv der samiske kulturelementer utgjør hovedelementet i virksomheten. Som mange andre reiselivsbedrifter i distriktene består samisk reiselivsnæring av små bedrifter, der innehaverne som regel har fast arbeid ved siden av. Samisk reiseliv i Evenášši/Evenes og Dielddanuorri/Tjeldsund kan karakteriseres som bygdeturisme og flere selskap tilbyr produkt i koblingen mellom turistnæringen og samisk næring.

Sandmark bygdeutviklingsselskap AS (SABUS) ble stiftet med ambisjoner om å skape ny giv til markebygda Sáttitvuopmi/Sandmark for å hindre fraflytting. Selskapets formål er å skape ny næringsutvikling gjennom bygdeturisme, duodji-virksomhet, kombinasjonsnæringer, skogsdrift og snøbrøytetjenester. Selskapet driver godt og hadde sitt beste år i 2020 grunnet mange norske turister.

Moski reiseliv formidler markasamisk kulturhistorie og tradisjoner og tradisjonell bruk av naturressursene på «Det skråstilte tunet» på gården Moski og ved Šlubbogoahte.

Selskapene ser positivt på etableringene i Evenášši/Evenes og Dielddanuorri/Tjeldsund og forventer økt kundemasse som følge av etableringene. Flere reiselivsbedrifter er forventet etablert, og flere med aktører med eierskap i utmark ønsker næringsutvikling. Aktørene har vært i møter med Forsvaret der Forsvaret signaliserer at de gjerne bidrar til aktiviteter i regionen.

De fleste samiske aktører som tilbyr reiselivsprodukter holder ofte til langt unna nærmeste flyplass. I Evenášši/Evenes og i Dielddanuorri/Tjeldsund er situasjonen motsatt, noe som gir et utvidet mulighetsrom og et konkurransefortrinn. Den samiske revitaliseringen i området er stor og Snubba grendelag ser stor nytte i utvikling av reiselivet og grendehuset fremstår som et signalbygg i utviklingen.

Det forventes ingen store støyplager foruten om en liten bekymring knyttet til Vullegoahti kultursiida. Siidaen ligger i innflygningskorridoren fra nord og de besøkende er barnehager, skoler og bedrifter. Siidaen benyttes også til bryllup. Det er også gitt uttrykk for noe bekymring rundt muligheten for at aktører utenfra kan komme til å tilby ikke-autentisk duodji eller kofte-etterligninger.

5.6.2 Reindrift

Reinbeiteområder der det drives samisk reindrift dekker cirka 40 prosent av Norges landareal. Rundt 3 000 personer er tilknyttet samisk reindrift, disse befinner seg i 140 av landets kommuner. I en tamrein vårflokk vil det befinne seg anslagsvis 250 000 dyr, 185 000 av disse befinner seg i Finnmark. Reintallet i Finnmark kan variere, reindriftsdistriktene sør for Finnmark har svært små variasjoner.

Det drives reindrift nesten over hele Troms fylke. Det er imidlertid viktig å skille mellom Troms fylke og Troms reinbeiteområde da 14 helårsdistrikter er hjemmehørende både i Troms fylke og delvis Nordland fylke. Roadadállu/Grovfjord er et av disse. Reinbeiteområdene i Troms regnes som et av Norges beste sommerbeiter.

Reindrift er en viktig næring for å bevare og fremme kultur, språk og samisk samfunnsliv. Potensialet for økt salg av reinkjøtt ansees å være større, selv med naturlige begrensninger som fastsatte øvre reintall. Produktet er kortreist og økologisk og blir stadig mer populært. Å drive kombinasjonsnæring innenfor reindrift har økende potensial. Reindrift/reiseliv og reindrift/kultur gir muligheter for økt verdiskaping (Troms fylkeskommune, 2017). I Dielddanuorri /Tjeldsund finner vi dag 3 familier som driver reindrift. Disse er i fast arbeid i tillegg til reindriften, men ser at å drive kombinasjonsnæring er også en mulighet framover.

5.6.3 Utmarksnæringer

Flere med aktører med eierskap i utmark i Evenášši /Evenes og Dielddanuorr/i Tjeldsund ønsker næringsutvikling. Utmarksnæring en viktig samisk næring med store utviklingsmuligheter der utmarkshøsting er en viktig aktivitet. Som samisk næring er utmarksnæringer en viktig kulturbærer og ifølge Samtingsmelding om næringsutvikling 2019, vil man ved å ta riktige grep kunne utvikle og få et mer variert samisk næringsliv i tillegg til å styrke bosettingen i området. Riktige grep vil blant annet være å forbedre rammebetingelser og infrastruktur og gjennom Sametingets virkemidler bistå til investeringer i bygningsanlegg og utstyr.

5.6.4 STN-område, virkeområdet for tilskudd til næringsutvikling

Sametingets tilskuddsordninger til næringslivet (STN) har sin forløper i Utviklingsfondet for de sentrale samiske bosettingsområder, opprettet av Stortinget i 1975. Det omfattet da 5 kommuner i indre Finnmark. Senere har fondets geografiske virkeområde blitt utvidet flere ganger, senest i 2012 (SSB).

Det er i dag 31 kommuner som helt eller delvis er omfattet av STN-området. Dette omfatter 21 hele kommuner samt deler av ytterligere 10 kommuner.

Evenes kommune med grunnkretsene, Evenesmark, Myrnes, Osmark, Leangaviika/Lenvik og Veaggu/Veggen er i dag innlemmet i STN-området, deler av Dielddanuorr /Tjeldsund kommune, det som tidligere var Skånland kommune er også med. Innenfor STN-området kan Sametinget kan gi tilskudd til bedriftsetableringer og investerings- og utviklingstiltak i næringslivet.

Skal man lykkes med å opprettholde og utvikle livskraftige samiske lokalsamfunn, der samisk språk, kultur og levesett ivaretas og utvikles må det satses på næringsutvikling. Satsingen må også sees i sammenheng med andre virkemidler fra aktører som Innovasjon Norge, kommunene, fylkeskommunene, Kulturminnefondet, Kulturrådet og Forskningsrådet.

6 Offentlige tjenester

I dette kapittel vurderes betydningen av etableringene knyttet til etterspørselen etter kommunale tjenester i lokalkommunene. Vi har da sammenholdt dagens kapasitet med den forventede økning i etterspørselen i Evenes og Tjeldsund. Samlet peker en grov analyse på at man vil trenge om lag 65 flere ansatte i kommunal sektor som følge av befolkningsoppgangen. Dette tilsvarer enn oppgang på over 10 prosent relativt til antallet av ansatte i dag.

Vi har også dykket lenger ned i behovet relativt til dagens kapasitet i henholdsvis helse- og omsorgssektoren og i utdanningssektoren. For førstnevnte peker vår kartlegging på at kapasiteten i kommunene i all hovedsak er stor nok til å ta imot den nye befolkningen. Det er flere faktorer som bidrar til dette, men blant de viktigere er at den nye befolkning vil være unge, at man har i dag fastleger med relativt korte listelengder og at man har god infrastruktur når det kommer til helse og omsorg. Begge lokalkommunene opplever imidlertid allerede i dag rekrutteringsvanskeligheter innenfor deler av sektoren og man bør i så høy grad som mulig legge til rette for at partnere av ansatte på flystasjonen og på brannskolen gjøres bevisst om relevante jobber i sektoren.

I utdanningssektoren (inkl. barnehage) er det god kapasitet, og barnehagene og skolene som finnes i dag er tilstrekkelige for å møte behovet for skole- og barnehageplasser som kommer. Det vil kunne være behov for oppbemanning, spesielt i barnehagene, hvor kravet til antall lærere i forhold til antall barn er høyere enn i grunnskolen. Historisk har begge kommuner hatt utfordringer knyttet til rekruttering av barnehagelærere, men etableringen av utdanning for barnehagelærere i Harstad og Narvik ventes å kunne forenkle dette noe, i tillegg til at partnere av innflyttere ventes å i noen grad kunne dekke behovet for arbeidskraft.

Som beskrevet i kapittel 2 er det utfordrende å estimere et konkret sysselsettingsbehov for kommunal sektor. Vi kan imidlertid bruke offentlig tilgjengelig statistikk for å illustrere størrelsesordenen med utgangspunkt i at det kommer 800 nye innbyggere[20] til Evenes og Tjeldsund kommune. En enkel regresjonsanalyse av sammenhengen mellom kommunalt ansatte og befolkning i alle norske kommuner tilsier at for hver 100 nye innbygger i en kommune trenges det 8 nye ansatte i kommunal sektor. Dersom denne modellen gjelder for lokalkommunene, vil det trenges rett over 64 flere ansatte i kommunal sektor i Evenes og Tjeldsund. Av disse forventes rundt 60 prosent å komme i Tjeldsund kommune, men resten forventes i Evenes. Vi må her understreke at dette tallet er beheftet med betydelig usikkerhet. Modellen tar ikke høyde for kommunens demografiske situasjon, størrelse, befolkning og annet, og skal utelukkende forstås som en illustrasjon. Den neste delanalysen i dette kapittel vil derfor dykke ned i dagens kapasitetssituasjon i kommunen og fylkeskommunen innen de mest sentrale sektorene knyttet til offentlige tjenester. For hvert område vil vi vurdere i hvilken grad økt tilflytting i forbindelse med etableringene vil legge press på sektoren.

6.1 Kapasitet i helse- og omsorgssektoren

Med en oppgang i antallet av innbyggere i Evenes og Tjeldsund kommune vil det skje en økning av etterspørselen etter helse- og omsorgstjenester. Før vi dykker ned i dagens kapasitet og fremtidig behov for helsetjenester innenfor enkelte deler av helse- og omsorgssektoren ser vi på samlet antall ansatte i sektoren i dag.

[20] *Vi ser her bort fra de vernepliktige.*

Det er en rekke ulike demografiske variabler for hver kommune som bidrar til å bestemme hvor stort behov man har for helsetjenester i en kommune. I en tidligere rapport (Menon, 2020) modellerte Menon sammenhengen mellom flere av disse variablene ved følgende regresjonsligning:

$$HelseÅr1000_{it} = \alpha + \beta_1 A67_{it} + \beta_2 A80_{it} + \beta_3 A90_{it} + \beta_4 HøyHelseUtd_{it} + \beta_5 Avskrivning_{it} + e_{it}$$

Der $HelseÅr1000_{it}$ er antall avtalte årsverk i kommunal helse og omsorg per 1 000 innbyggere, med utdannelse innen helse og omsorg, i kommune *i* i år *t*. $A67_{it}$ er andelen innbyggere i kommunen som er mellom 67 og 80 år per 1000 innbyggere i kommunen, $A80_{it}$er andelen mellom 80 og 90, og $A90_{it}$ er andelen over 90. $HøyHelseUtd_{it}$ er andelen som har utdannelse på høyskole- eller universitetsnivå. $Avskrivning_{it}$ er andelen avskrivninger i helse i prosent av kommunens driftskostnader til helse i kommunen.

Ved å innsette relevante tall for den enkelte kommune i modellen finner vi det forventede antall helseansatte i en kommune gitt dens demografiske karakteristika. For Tjeldsund og Evenes samlet er dette antallet 28,3 ansatte i den kommunale helse- og omsorgssektoren per 1 000 innbyggere. Det faktiske antallet i kommunene er på rett over 29 per 1 000 innbyggere. Det betyr at det faktiske antallet ansatte innen sektoren i de to kommunene er svakt høyere enn det man skulle forvente gitt kommunens demografi med utgangspunkt i modellen Menon har utviklet. Dette avviket er imidlertid veldig lite, og de fleste kommuner avviker noe fra den modellerte mengden. Dette gir en indikasjon om at kommunene på et overordnet plan ikke er underbemannet. Likevel kan det være store flaskehalser innen de enkelte deler av kommunens helsesektor, samt i forbindelse med rekruttering.

Under vurderer vi kapasiteten i sektoren i to ulike deler. Først vurderer vi kapasiteten knyttet til fastleger. Deretter ser vi på den resterende helsesektoren. Grunnen til at vi skiller mellom disse to er fordi fast- og vaktlegebehovet stiger proporsjonalt med tilflytting (alle skal ha tilbud om en fastlege), mens behovet i den resterende sektoren i høyere grad vil være avhengig av demografiske faktorer til de innflyttende.

6.1.1 Fastleger

Fastlegeordningen ble innført i 2001 og formålet med ordningen er at den skal sikre at alle innbyggere får nødvendige allmennlegetjenester av god kvalitet til rett tid, og at personer bosatt i Norge får en fast allmennlege å forholde seg til (Forskrift om fastlegeordning i kommunene, 2012). Dette løses i dag ved at kommunen inngår individuelle avtaler med leger om inngåelse av fastlegeavtaler, der fastlegene arbeider som selvstendig næringsdrivende.

Fastlegeavtalene innebærer blant annet at den enkelte fastlege må forholde seg til en spesifikk fastlegeliste med oversikt over hvilke innbyggere som sogner til nettopp han/hun. Listene har i dag et tak på 2 500 innbyggere, og det er opp til den enkelte fastlege å bestemme sin listelengde, men med forbehold om at den enkelte pasient står fritt til å skifte fastlege når han/hun måtte ønske det[21].

Fastlegene står i prinsippet fritt til å bestemme egen listelengde. En eventuell reduksjon skjer ved tilfeldig uttrekk fra listen. Det er den enkelte kommune sitt ansvar å organisere egen fastlegeordning. I praksis betyr dette at kommunen skal sørge for at det deltar et tilstrekkelig antall leger i fastlegeordningen til enhver tid. Ansvaret for at alle innbyggere som ønsker det har tilgang på en fastlege ligger derfor hos kommunen og ikke hos fastlegen.

Kommunene Evenes og Tjeldsund har felles fastleger på et ETS medisinsk senter i Evenskjer. Her er det i dag ansatt åtte fast- og vaktleger. Fastlegen med lengst listelengde har 840 pasienter, og gjennomsnittlig listelengde

[21] *Pasientene kan maks bytte fastlege to ganger per kalenderår.*

ligger på 650. Dette er lavt relativt til andre kommuner av samme størrelse der listelengdene i snitt er på nærmere 900. Dette i seg selv tyder på at det kan være rom for å øke kapasiteten om det skulle være nødvendig. Kommunene har likevel vurdert at man har behov for økt kapasitet på legesenteret og man har i lengre tid forsøkt å ansette to fastleger. Disse stillingene er imidlertid fortsatt ledige etter å ha blitt slått opp for tredje gang, noe som tyder på at det kan være vanskelig å rekruttere for å tilfredsstille økt arbeidskraftsbehov. Rekruttering av fastleger er en nasjonal utfordring som både byer og distrikter har problemer med. Ettersom en overvekt av befolkningsveksten forventes å komme fra yngre personer kan det være potensiale for listeutvidelse for å møte deler av behovet.

Basert på våre befolkningsframskrivinger beskrevet i kapittel **Error! Reference source not found.**, forventer vi at innbyggertallet vil øke med rundt 1 300 personer i de to kommunene. Alle disse personene skal ha en fastlege. Basert på dagens listelengder på rundt 680 per person behøves rundt to ekstra fastleger[22] for å tilfredsstille det fremtidige behovet. Det er både grunner til at dette tallet kan bli høyere og lavere. Dersom man øker listelengden til de eksisterende fastlegene til gjennomsnittsnivået i andre kommuner, ville dette teoretisk kunne dekket behovet til eksisterende og nye innbyggere. På den andre siden er det en tydelig tendens blant fastleger (særlig yngre fastleger) at man ønsker kortere listelengder.

6.1.2 Resten av helse- og omsorgssektoren

De resterende helse- og omsorgstjenestene omfatter:

- Helse- og omsorgstjenester for alle aldre (inkluderer mennesker med funksjonsnedsettelse, alvorlig syke, kronisk syke i eget hjem, ulike avlastningstilbud, dagtilbud eller i sykehjem)
- Omsorgsboliger og andre tilrettelagte boliger
- Psykisk helse og rustjenester
- Miljøterapeutiske tjenester

Felles for disse er at etterspørselen etter tjenester ikke vokser proporsjonalt med befolkningsstørrelsen. Som allerede vist vil brorparten av de som flytter til Evenes kommune og Tjeldsund kommune være unge. Aktører i kommunene vurderer derfor at etableringene og tilhørende befolkningsvekst ikke vil påvirke etterspørselen etter disse helse- og omsorgstjenestene i betydelig grad.

Dette betyr imidlertid ikke at kommunene ikke trenger flere ansatte i helse- og omsorgssektoren. Innbyggere i Evenes og Tjeldsund er i dag både eldre og har en høyere andel livsstilssykdommer enn landsgjennomsnittet. Selv om aldersgjennomsnittet vil falle betydelig med innflyttingen av nye innbyggere, vil dette ikke minske kravene til helse- og omsorgssektoren, siden det absolutte antallet av eldre vil fortsette å vokse. Dette vil i fremtiden stille krav til helse- og omsorgssektoren, noe som videre fører til økt behov for arbeidskraft. Det er i dag en del sykepleiere i kommunene både i offentlig og privat sektor, men man opplever likevel rekrutteringsvansker i deler av helsesektoren.

6.2 Kapasitet i utdanningssektoren

I utdanningssektoren har vi fokusert på behovet og kapasitetssituasjonen innenfor følgende delsektorer:

- Barnehage

[22] *Disse tallene er i tråd med hva kommunene selv forventer.*

- Grunnskole

Befolkningen i kommunene som går på videregående skole er liten, og pendler eller flytter på hybel til enten Harstad eller Narvik. Elevene kan krysse fylkesgrensene, da det er gjort en spesialavtale på dette i området. Totalt forventes det 40 nye elever i alderen 16-19 år, noe som ikke ventes å belaste de videregående skolene i Harstad og Narvik merkbart. Vi har ikke gått nærmere inn på kapasiteten i videregående skole.

I avsnittet under vil vi gjennomgå hver av disse punktene.

6.2.1 Barnehage

Barnehageplasser er regulert slik at barn som er under 3 år gamle tar opp 2 plasser, mens eldre barn tar én plass per barn. Dette har betydning for hvor mange barn som vil kunne være i en barnehage med et gitt antall plasser. I tillegg skal det være én barnehagelærer per tredje barn i aldersgruppen 0-3 år, og én barnehagelærer per sjette barn i alderen 3-6 år. Antall barn en barnehage har kapasitet til avhenger derfor mye av alderen på barna som kommer.

Figur 31: Kart over barnehager. Kilde: Menon Economics

Evenes kommune har to barnehager, en i Bogen og en på Liland. Det er totalt 27 ledige plasser i barnehagene i kommunen, hvorav 9 befinner seg i Bogen[23], de resterende er på Liland. Barnehagen på Liland har 3 avdelinger, hvorav kun 2 er i bruk i dag. Utvidelse til en tredje avdeling vil kreve oppbemanning av barnehagelærere, det vil også full utnyttelse av plassene ved Bogen barnehage. Antall lærere vil avhenge av alderssammensetningen av barna i barnehagen til enhver tid.

Basert på befolkningsmodellen som er utarbeidet i denne analysen er oppgangen av antall barn i barnehage-alder på nesten 20. Det betyr at kommunen vil behøve noe oppbemanning for å møte behovet for barnehage-plasser, men at bygningene som i dag står til disposisjon er tilstrekkelig i nærmeste fremtid. Det har tidligere også vært opp til vurdering å etablere friluftsbarnehage på Liland, noe som vil kunne utføres relativt raskt dersom man skulle nærme seg kapasitetstaket til de nåværende lokalene.

Tjeldsund kommune har en desentralisert struktur, med seks barnehager fordelt på de ulike tettstedene, i tillegg til en privatdrevet, samisk barnehage. I en utredning av barnehage- og skoletilbudet i kommunen fant man at om lag halvparten av barnehageplassene i kommunen var tatt opp ved utgangen av 2020, da det var 198 plasser som var belagt (Agenda Kaupang, 2021). Situasjonen i dag er lik, med noe færre barnehageplasser som er belagt. Barnehagene er godt rustet til å møte en økning i antall barn i barnehagealder på rett over 25 barn, som estimert av vår befolkningsmodell. Kommunen vil trenge noe oppbemanning for å møte tilveksten av barn, men ingen nye lokaler.

Den samiske barnehagen er en privat barnehage som i dag er ved full kapasitet. Barnehagen er åpen for samiske barn i både Tjeldsund og Evenes, og legger vekt på å lære barn om samisk kultur og språk. Barnehagen er et tilbud spesielt for familier med samisk språk i hjemmet, men er også åpen for andre som føler samisk tilhørighet. Familier med samisk hjemmespråk får dog prioritet. Barnehagen har ikke kapasitet til å utvide utover de 24 plassene, men å være ved full kapasitet som året 22/23 vil være er ikke normalen, og det er typisk noe kapasitet i et vanlig år.

Tidligere har man hatt utfordringer knyttet til å rekruttere kvalifisert arbeidskraft til barnehagene i begge kommunene. Relativt til utdannelsessektoren er det mindre krav om formell kompetanse i barnehager. Det betyr at selv om man i dag opplever noen problemer med rekruttering vil en økning i kapasitetsbehovet de neste ti årene i noen grad kunne dekkes av tilflyttende partnere til de ansatte på flystasjonen og i leverandørbedrifter. I tillegg ble det høsten 2020 opprettet tilbud for barnehagelærerutdanning i Narvik og Harstad. Der man før måtte til Tromsø for en lignende utdanning er det nå relativt kort vei til utdanningsstedet for både Tjeldsund og Evenes. Det vil kunne gjøre det lettere å få både deltidsansatte og fast ansatte i fremtiden. Flere lærere som i dag jobber på dispensasjon fra pedagognormen i Tjeldsund er kvalifiserte til å ta dette studiet.

[23] Seks av disse plassene er først klare i sommeren 2022. På dette tidspunktet vil trolig noen av barnehagebarna være begynt på skolen, men også nye barn har kommet til.

6.2.2 Grunnskole

Figur 32: Kart over grunnskoletilbud i området. Kilde: Menon Economics

Evenes kommune har én skole, som er en samlet barne- og ungdomsskole. Denne skolen har plass til 250 elever totalt, og har i dag rundt 130 elever. Skolen ligger på Liland, en sentral plassering i kommunen, nært den største barnehagen i kommunen. Vår befolkningsmodell peker på at nesten 40 barn i grunnskolealder (6-15) vil flytte til Evenes som følge av etableringene. Skolelokalene er mer enn rustet til å takle en slik vekst i elevmassen, og dersom disse barna er noenlunde spredt i alder vil også dagens lærere være tilstrekkelige for å møte veksten. Dersom det er elever med spesielle behov, vil det derimot kunne være behov for flere lærere i de relevante klassetrinnene. Kommunen har hittil ikke hatt problemer med å ansette kvalifisert personale i de faste stillingene, og har bemannet deltidsstillingene med lærerstudenter. Kommunen forventer ikke å ha vanskeligheter med å rekruttere lærere framover i tid.

Tjeldsund kommune har fem skoler, som følge av deres desentraliserte struktur. Fire av skolene er grunnskole fra 1 til 10 klasse, mens den femte er et oppvekstsenter som består av barnehage og barneskole. Skånøy skole i Evenskjer er den største skolen, og vil trolig være skolen som får flest nye elever, basert på antagelser om hvilke tettsteder tilflyttende familier vil slå seg ned i. Kapasiteten er god ved skolen. De andre skolene er mindre, men det forventes ikke å være et problem i møte med den estimerte befolkningsøkningen.

Vår befolkningsmodell peker på at litt over 50 barn i grunnskolealder (6-15) vil flytte til Tjeldsund som følge av etableringene. Generelt i kommunen er kapasiteten god, og i en rapport fra 2021 fant man at ved utgangen av 2020 ble kun halvparten av kapasiteten ved skolene i kommunen utnyttet. For å møte befolkningsøkningen og barna som ventes å komme må trolig kommunen rekruttere flere lærere. Kommunen har hatt noen problemer med å rekruttere nok lærere tidligere, men noe av det kommende behovet vil kunne dekkes av tilflyttende partnere til de ansatte ved flystasjonen og brannskolen.

6.3 Rekruttering i utdannings- og helsesektoren

En stor andel av de intervjuobjekter vi har talt med i forbindelse med utarbeidelsen av disse analysene peker på rekruttering som et viktig problem i både dagens drift og i møtet med en betydelig befolkningsøkning. Innenfor helse og omsorg er rekruttering allerede i dag en betydelig flaskehals. Aktører melder om at hverken annonsering på NAV, Finn, Facebook, LinkedIn eller andre plattformer har hjulpet med å få opp antallet søkere. Enkelte stillingsoppslag gir ingen søkere i det hele tatt. Dette gjelder for både leger, sykepleiere og andre yrker i sektoren.

Gitt at det forventes stor tilflytting til kommunen, forventer vi at partnere av ansatte på brannskolen og flystasjonen trolig vil kunne ivareta noe av behovet for økt arbeidskraft i både helse- og utdanningssektoren. Det kan derfor være enklere å rekruttere fra poolen av innkommende partnere til stillinger hvor man allerede i dag har mangel på arbeidskraft. Dette er fordi man innen disse yrkene kan sikre at partnere kan få en jobb i Tjeldsund eller Evenes. Innen helse- og omsorgssektoren kan med andre ord partnere med relevant kompetanse forvente å være sysselsatt med en gang de flytter til kommunen. For en rekke andre stillinger i både offentlig og privat sektor (eksempelvis lærere og administrativt ansatte) vil behovet først dukke opp senere i forløpet. Tilflyttingen utgjør likevel også en betydelig pool av potensiell arbeidskraft.

For å best mulig møte behovet for rekruttering i årene som kommer bør man jobbe enda mer aktivt med rekruttering generelt. For store deler av kommunal sektor utgjør imidlertid tilflyttingen i høyere grad en mulighet enn en flaskehals. En stor tilgang på unge arbeidstakere vil utgjøre en viktig pool med potensiell arbeidskraft for kommunen. Arbeidet med rekruttering bør i høyere grad innebære tett dialog med særlig Forsvaret. Det er viktig at potensielle søkere til Forsvaret, men også brannskolen, i så høy grad som mulig vet at det eksisterer attraktive jobber til deres partnere i kommunen, og vice versa. Dette kan eksempelvis skje via lenker i alle stillingsannonser til ledige stillinger i kommunen, samt generell opplysning på hjemmesidene til fylket, kommunen, Forsvaret og DSB. Det er mange i kommunene som er klar over den muligheten partnere utgjør for rekruttering, men i skrivende stund fremstår det som om at det er lite koordinert arbeid om å opplyse fremtidige søkere.

6.4 Anbefalinger til kommunene og fylkeskommunene

Nordland fylkeskommune ønsker en tydelig dialog med Forsvaret om fremtidige kompetansebehov. Fylkeskommunen har kontroll over linjene som tilbys ved videregående skoler, og ønsker å legge til rette for at Forsvaret kan rekruttere fra lokale videregående skoler. Vi anbefaler begge fylkeskommuner å opprette slik dialog, og å agere på innspill fra Forsvaret på dette.

For å sikre offentlige tjenester i kommunene i møte med befolkningsveksten som er forventet anbefaler vi:

- Begge kommuner bør benytte seg av kompetanseheving av ufaglærte barnehagelærere via de nye utdanningstilbudene i Narvik og Harstad.
- Evenes kommune bør klargjøre en tredje avdeling ved barnehagen i Liland, i møte med forventet befolkningsvekst.

- Styrke rekrutteringsarbeidet for barnehagelærere, lærere, helsefagarbeidere, fastleger og andre kommunalt ansatte blant tilflyttende partnere der det er mulig. Generelt bør kommunene jobbe enda mer aktivt med rekruttering i årene som kommer.
- Kommunene bør ha tett dialog med Forsvaret for å få kommunisert ut til potensielle søkere i Forsvaret at det eksisterer attraktive arbeidsplasser i kommunen for deres partnere.

For å fremme samisk kultur og samisk identitet anbefaler vi den samiske barnehagen å reklamere om sitt samiskspråklige barnehagetilbud inn til Forsvaret, for å treffe tilflyttende foreldre som føler samisk tilhørighet.

7 Samferdsel og transportbehov

Etableringen av flystasjonen og brannskolen vil bidra til økt belastning på både veinettet og den regionale lufthavnen. Vår kartlegging viser imidlertid at både vegnett og lufthavn har betydelig kapasitet til å ta av den forventede økningen i både passasjer- og vegtrafikk. Vi peker samtidig på at et bedret kollektivtilbud kan øke bostedsattraktiviteten, da spesielt for familier med store barn, vernepliktige og studenter ved brannskolen. Økt kollektivutnyttelse vil videre redusere klimagassutslippene fra veitransport. Hvorvidt myndighetene skal velge en proaktiv eller reaktiv tilnærming til sistnevnte er imidlertid usikkert ettersom persontransporten i dag domineres av privatbilisme, på bekostning av kollektivtrafikk.

Transportsystemet i regionen er sentrert rundt Evenes flyplass, som den regionale lufthavnen, og E10 som er hovedferdselsåren øst-vest gjennom regionen. Evenes er et trafikknutepunkt for samferdsel i regionen, med en strategisk beliggenhet midt mellom Harstad og Narvik er dette et tyngdepunkt for trafikk. I dette kapittelet ser vi på endringer i transportbehov, samt hvilke utfordringer i trafikksystemet som kan oppstå som følge av etableringene av flystasjonen og brannskolen samt påfølgende befolkningsøkning. I tillegg ser vi på mulighets-rommet innen kollektivtransport i regionen i lys av etableringene som foreligger.

7.1 Vegtrafikk

Personbil er det mest utbredte fremkomstmiddelet i regionen. Antallet personbiler relativt til den voksne befolkningen er høyt for både Evenes og Tjeldsund sett opp mot øvrige kommuner i Norge. Uten togforbindelse vest for Narvik og med et begrenset regionalt kollektivtransporttilbud, er privatbilisme løsningen for de fleste innbyggerne.

E10 er hovedferdselsåren i regionen. Den strekker seg gjennom regionen fra Riksgrensen i Narvik kommune i øst, via kommunene Evenes, Tjeldsund, Harstad, før den igjen går inn i Tjeldsund kommune i Kongsvik på Hinnøya. Videre går E10 sørover gjennom Lofoten. E10 er viktig for regionen ettersom den sammen med fergeleiet Bognes-Lødingen er åren som fører trafikk til og fra Hinnøya, Lofoten og Vesterålen. Et resultat av dette er at mye av trafikken på E10 gjennom lokalkommunene Evenes og Tjeldsund er gjennomfartstrafikk. I tillegg fungerer veien som tilførselsveg til Harstad/Narvik lufthavn Evenes som den store nasjonale flyplassen i regionen, som har et passasjergrunnlag som strekker seg langt utenfor aksen Harstad-Narvik. OPS-prosjektet E10 Hålogalandsvegen, som er forventet ferdigstilt i 2029/2030, vil knytte regionen sammen. Prosjektet vil korte ned reiseveien til både Sortland, Lødingen og Lofoten og Vesterålen for øvrig.

Trafikkmengden på E10 er ikke utfordrende per i dag, basert på årsdøgntrafikk sett opp mot kapasitet på vegen. Det er noe mer trafikk på vegen i sommermånedene, med turister som strømmer til regionen både fra ellers i landet, og fra utlandet, men interessenter opplever ikke dette som en utfordring. Næringsutvikling som kan utløses av etableringene i Evenes og Tjeldsund kan medføre økt transport på vegnettet. Eksempelvis kan sjømatterminalen føre til flere vogntog på E10 og utvikling av reiselivet kan føre til mer personbiltrafikk, særlig i sommermånedene. Det må imidlertid svært høy vekst til for at dette skal utfordre kapasiteten på E10. Befolkningsøkningen som forventes i regionen er også beskjeden sett opp imot det samlede folketallet i regionen og dagens brukermasse på E10. Vi forventer derfor ikke at befolknings- og næringsutvikling knyttet til etableringen av flystasjonen og brannskolen vil medføre nevneverdig utfordringer for europaveien.

Selv om ikke kapasiteten samlet på E10 forventes å bli utfordret som følge av befolkningsøkningen, så peker flere aktører på «flyplasskrysset», avkjøringen på E10 til Evenes lufthavn, som utfordrende. Allerede i dag oppleves flyplasskrysset som et problem og en sikkerhetsutfordring. Disse utfordringene vil forverres med økt befolkning,

næringsaktivitet og aktivitet på Evenes flystasjon. Vår oppfatning er at det er bevissthet rundt utfordringene, og det er et pågående arbeid rundt utbedring av krysset for å bedre sikkerhet og trafikkflyt.

Det er heller ikke forventet at den økte befolkningen vil føre til flaskehalser i trafikksystemet på fylkesveger eller kommunale veger i lokalkommunene. Fylkesvegene og de kommunale veiene i Evenes og Tjeldsund har generelt lite trafikk. Dette følger av at bebyggelsen er forholdsvis spredt og befolkningstallet er relativt lavt i begge kommunene. Det er imidlertid en vegstrekning hvor man forventer en særlig stor trafikkøkning. Fylkesveg 824 strekker seg nesten fra E10 ved Evenes til Ramsund, via Fjelldal. Denne vegen forventes å oppleve betydelig økt belastning som følge av økt forsvarsaktivitet, med betydelig trafikk mellom forsvarsbasene på Evenes og i Ramsund, og som følge av brannskolen. I dag er belastningen på vegen lav målt ved ÅDT[24] relativt til kapasiteten på vegen, men vegen er tidvis smal og den økte trafikken kan medføre noe trengsel og kø.

7.2 Kollektivtransport

Det mest brukte kollektivtilbudet i regionen er Flybussen, som drives på kommersielle vilkår. Flybussen Evenes har fire ruter, som går til/fra flyplassen til henholdsvis Harstad, Narvik, Sortland og Kabelvåg i Lofoten. Med 241 000 passasjerer på flybussen i 2019 har Evenes lufthavn en kollektivandel en tredjedel av flypassasjerene.

Øvrig kollektivtransport er lite utbredt blant den voksne befolkningen i regionen, og særlig i kommunene Evenes og Tjeldsund. Det eksisterer to regionale bussruter, i tillegg til flybuss fra Evenes lufthavn. Den ene regionale bussruten dekker aksen fra Harstad til Narvik, og har fem avganger fra Harstad daglig, og fire fra Narvik på hverdager. Den andre bussruten går fra Narvik, via Evenes og videre til Lofoten med to daglige avganger. I tillegg til regionbussene er det skoleskyss innad i kommunene Evenes og Tjeldsund. Ingen av de regionale bussrutene har stopp i Evenskjer. Basert på intervjuer er vår oppfatning at regionbussene i liten grad brukes til pendling, men først og fremst brukes av elever på videregående skole og av eldre som må inn til byene for å gjøre ærender. Videre opplever vi at det er muligheter for mer bruk av kollektivtransport med etableringene som kommer, både i form av regionalbusser langs den viktige aksen Harstad-Narvik, men også lokalt i Evenes og Tjeldsund. Studenter ved brannskolen og vernepliktige ved flystasjonen vil være betydelige brukergrupper.

Det er vanskelig å komme med anslag på mulighetsrommet for potensiell økning i kollektivtrafikk innenfor rammen av denne analysen. Det er usikkerhet rundt transportbehovet fremover, men det vil øke i takt med befolkningen. Det er derfor naturlig å gjøre løpende vurderinger av behovet for kollektivtransport. Vi vil imidlertid peke på at et forbedret kollektivtilbud kan øke bostedsattraktiviteten for enkelte befolkningsgrupper, i tillegg til at økt kollektivbruk kan redusere lokale miljøvirkninger og utslipp av klimagasser.

Et sentralt spørsmål er om man skal være proaktive og forbedre tilbudet i håp om at flere velger å benytte det med hyppigere avganger. Alternativet er å være reaktiv og oppskalere tilbudet hvis man ser at flere velger å bruke det regionale busstilbudet. Det som taler for det første er at transportvaner til tilflyttere like er like "satt", og derfor har større sannsynlighet for å velge kollektivt.

Uavhengig av strategi er det viktig at fylkeskommunene har god dialog og ser på mulighetsrommet for kollektivtransport i regionen som helhet, på tvers av fylkesgrenser. Fylkeskommunene burde også se på muligheten for å etablere et forbedret busstilbud lokalt. Evenskjer er et senter for tjenestetilbud for både Tjeldsund og Evenes kommune. De regionale bussrutene kjører ikke innom Evenskjer i dag. Det er heller ikke bussruter (utover skolebusser) fra tettstedene rundt til Evenskjer. Et busstilbud som gjør det enklere å komme

[24] *Årsdøgntrafikk*

seg til Evenskjer vil kunne gi øke bostedsattraktiviteten. Et mindre ressurskrevende alternativ ville vært en form for tilbringertjeneste, der man ikke har busser som kjører til faste tider, men heller drosjer man kan ringe for transport på faste ruter. Dette alternativet er relevant å utforske dersom man også i fremtiden ikke har et transportbehov som kan forsvare etableringen av faste bussruter. Med tanke på passasjergrunnlaget som eksisterer på flybussen, vil det videre være nyttig å utrede muligheten for å se regionalt busstilbud og flybuss i sammenheng. Det er flere utfordringer tilknyttet å samordne regionale ruter på anbud for fylkeskommunen med flybussen som er et kommersielt driftet tilbud. Det kan imidlertid være gevinster ved en samordning, om man klarer å øke tilbudet på mindre trafikkerte ruter.

7.3 Evenes lufthavn

Evenes flyplass er med på å gjøre Evenes til et knutepunkt for samferdsel. Med sine 780 000 reisende i året[25] er det Nord-Norges tredje største flyplass målt i passasjertall. Hyppige avganger til Oslo, i tillegg til flere daglige avganger til mange av de øvrige nasjonale flyplassene, er med på å knytte Evenes sammen med storbyene i Norge. Dette muliggjør dag- og ukependling fra de store norske byene som medfører tilgang på arbeidskraft fra hele landet. Transporttilbudet ved Evenes flyplass kan illustreres ved at det var 10 avganger til Oslo 05.08.2021, to avganger til Bodø, Tromsø og Bergen. I tillegg var det avganger til Kristiansand, Trondheim, Sandefjord og Ålesund samme dagen.

Som drøftet i kapittel 3, er det deler av de ansatte ved flystasjonen som vil velge å pendle til Evenes (som vist i Tabell 4 i kapittel 3). Vi anslår at fulltidsansatte i Forsvaret som ukependler i gjennomsnitt vil reise tur/retur Evenes 33 ganger i året. Dette er basert på samtaler om ukependling med forsvarsansatte. Det tilsvarer 66 reiser i året per forsvarsansatt som pendler med fly til/fra Evenes lufthavn. Ansatte ved brannskolen som pendler med fly kommer opp til Tjeldsund i lengre perioder av gangen, og flyr dermed ikke like ofte som de ansatte ved flystasjonen som pendler med fly. Vi forventer en relativt sett høy andel pendlere i startfasen, men at andelen vil falle mot Forsvarets gjennomsnitt på 35 prosent fram mot 2030. I 2030 anslår vi at antall flyreiser fra pendlere vil være på 20 700 turer i året.

I tillegg vil befolkningsveksten i hele området føre til økt flytrafikk i forbindelse med forretnings- og fritidsreiser for innbyggerne i Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik. I gjennomsnitt flyr innbyggere i Nord-Norge innenriks 6 ganger i året, det vil si 3 tur/retur reiser i Norge (Avinor, 2020). Nordmenn generelt hadde i gjennomsnitt 2 flyturer til og fra utlandet i året (Avinor, 2020), eller med andre ord – én utenlandstur i året. Basert på dette antar vi at de nye innbyggerne i gjennomsnitt vil ha om lag 8 flyreiser til eller fra Evenes Lufthavn i året. Dette summerer seg til om lag 12 800 addisjonelle flyreiser i 2030. Noen av de tilflyttende vil kunne komme fra kommuner nært nok til at de også før reiste til og fra denne lufthavnen. Det vil si at utslipp fra deres flyreiser allerede inkluderes i utslippsregnskapet for Evenes. Dette betyr at det er en sjanse for at vi overvurderer antall addisjonelle flyreiser som følge av befolkningsveksten noe. Vi har ikke datagrunnlag for å si noe om hvor mange av de tilflyttende dette eventuelt gjelder, og må derfor bare presisere usikkerheten som ligger i dataene på dette grunnlaget.

Samlet antas det derfor at man fra 2030 årlig vil ha 33 500 addisjonelle flyreiser til eller fra Evenes, som følge av etableringene ved flystasjonen og brannskolen. Veksten utgjør 4,3 prosent sammenlignet med passasjertall for 2019. En slik økning vil ikke medføre kapasitetsutfordringer ved flyplassen, men kan være med på å legge grunnlag for enda flere avganger fra Evenes lufthavn. Hvor Forsvaret rekrutterer fra vil avgjøre hvilke ruter som får størst vekst.

[25] *Passasjertall for 2019*

8 Lokale klima- og miljøeffekter

Etableringen ved Evenes flystasjon og brannskolen i Tjeldsund fører med seg økt aktivitet og befolkningsvekst. Dette påvirker klimagassutslipp og lokale utslipp. En betydelig andel av det man kan forvente av utslippsøkninger kan vi estimere basert på utbygginger som er varslet, estimater for befolkningsvekst samt effekt på veg- og flytransport. Vi finner videre at utslipp knyttet til andre utslippskilder vi har beregnet (luftfart og oppvarming) vil øke med nesten 320 tonn CO2e årlig fra 2030 i Evenes. Dette tilsvarer en vekst på nesten 5 prosent fra utslippene sammenlignet med nivået i 2019. For Tjeldsund finner vi at utslipp fra oppvarming vil øke med om lag 95 tonn CO_2e, noe som tilsvarer en vekst på 0,4 prosent. De nye innbyggerne i Tjeldsund og Evenes vil også øke utslippene fra person-transport med om lag 630 tonn CO_2e. Den geografiske fordelingen knyttet til disse utslippene er det imidlertid knyttet større usikkerhet, fordi andelen av persontransport som skjer innenfor kommunegrensen er utfordrende å estimere innenfor rammen av dette oppdraget. Det har ikke vært mulig å beregne punktutslipp fra driften av Brannskolen, men dette forventes å være svært begrenset. Driften av Forsvarets flystasjon i Evenes faller utenfor rammen av dette oppdraget. Utslipp herfra vil dermed komme «på toppen av» utslipp i kommunen. I etableringsfasen vil man også ha utslipp knyttet til bygge- og anleggsarbeid. Utslippene knyttet til brannskolen er estimert til 2 500 tonn CO_2e med utgangspunkt i dagens utslippsintensitet i bygg- og anleggssektoren. Utslippene knyttet til flystasjonen er mer usikre, men estimeres å komme på mellom 19 800 og 26 400 tonn CO_2e. Lokale utslipp øker også noe, hovedsakelig som følge av økt transport på vei.

Hovedformålet med dette delkapitlet er å indikere en størrelsesorden på de viktigste klima- og miljøeffektene som kan følge av etableringene, både direkte fra bygging av anlegg, fra drift av anlegg og utslipp utløst indirekte ved tilflytting og økt økonomisk aktivitet. Vi tar her utgangspunkt i hovedscenarioet fra befolkningsmodellen. Vi vurderer endringer i klimautslipp, målt i CO_2-ekvivalenter (CO_2e), og lokale luftutslipp, målt i partikkelmaterie (PM_{10}) og NO_X. Lokale luftutslipp er relevante samfunnseffekter fordi de har negative påvirkninger på folks helse i nærheten av utslippspunktene. Tabell indikerer størrelsesorden på de negative helsevirkningene, per kg utslipp av PM_{10} og NO_X.

Tabell 6: Skadekostnad, 2020-kroner per kg utslipp og avhengig av befolkningstetthet

	Spredt bebyggelse	Tettsted, 15.000-100.000 innbyggere	Tettsted, mer enn 100.000 innbyggere
NO_X	21	84	374
PM_{10}	21	579	5 223

Kilde: Håndbok V712 (Statens vegvesen 2018)

Analysen fokuserer på utslipp som faller innenfor Evenes og Tjeldsund kommunes klimaregnskap.[26] Vi vurderer ikke andre eksterne virkninger knyttet til tiltaket, herunder virkninger knyttet til økt arealbruk og mulige konsekvenser på naturmangfold og utslipp som følge av slike endringer.

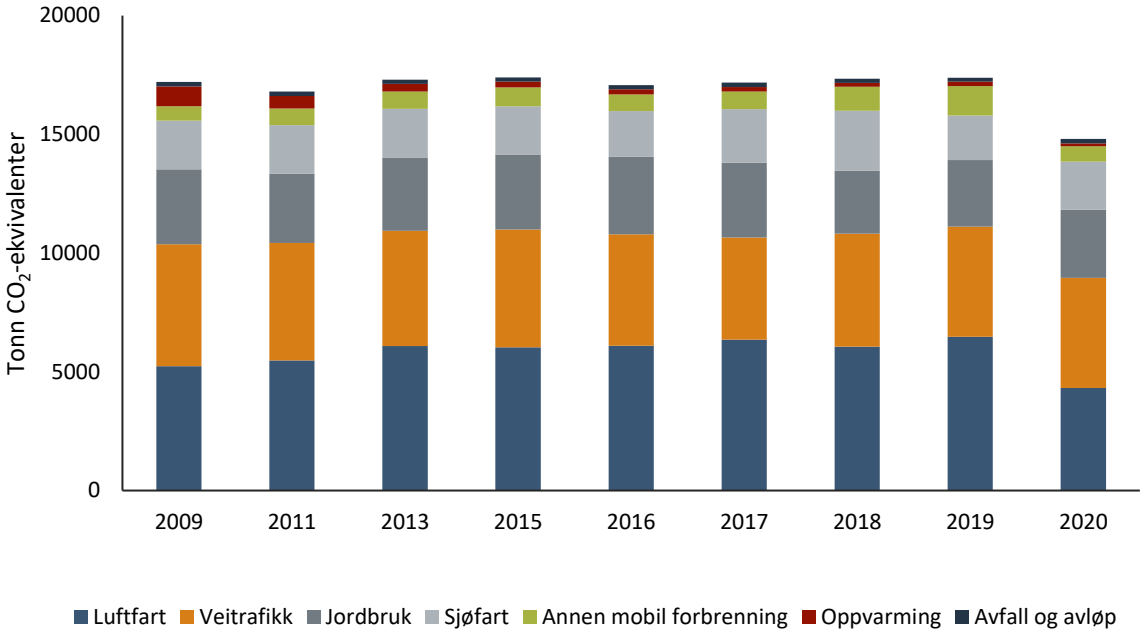
Dagens utslipp i Evenes

Evenes er en liten kommune, med betydelige utslipp fra luftfart, noe som gjør at kommunen har høye utslipp i forhold til innbyggertall. I perioden 2015-2019 hadde kommunen i gjennomsnitt et utslipp på 12,5 tonn CO_2e per

[26] *Dette innebærer at vi ikke har gjennomført fullstendige livsløpsanalyser. Vi har heller ikke vurdert indirekte utslipp utenfor Nordland fylkeskommune.*

innbygger.[27] Til sammenligning lå nasjonale utslipp per innbygger på 9,7 tonn CO_2e. Figuren under viser årlige klimagassutslipp innenfor Evenes kommunes klimagassregnskap i årene 2009-2020 og fordelt på sektor. Figuren viser at luftfart og veitrafikk er de klart viktigste utslippssektorene. Utslippene har vært relativt stabile siden 2009, med unntak av i 2020, da utslippene falt betydelig, drevet av et fall i utslipp fra luftfarten som følge av pandemi.

Figur 33: Sektorfordelte klimagassutslipp i Evenes, årlig. Kilde: Miljødirektoratet

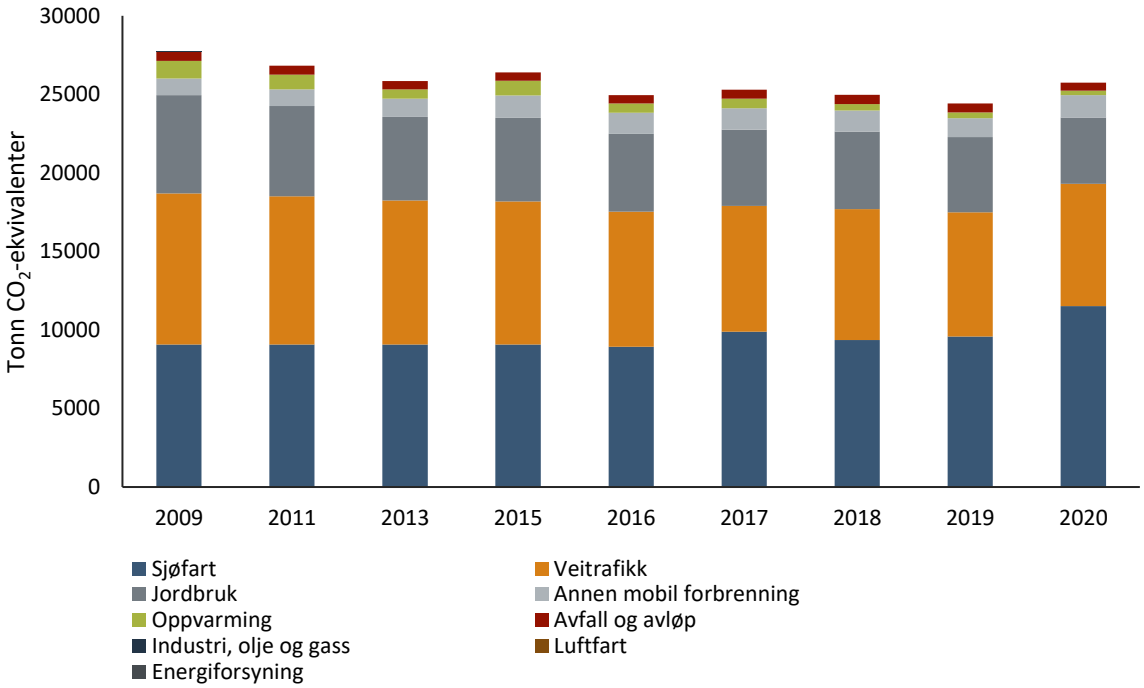


Dagens utslipp i Tjeldsund

Utslippene i Tjeldsund kommune lå i perioden 20015-2020 på 18,4 tonn CO_2e per innbygger. Dette er betydelig høyere enn gjennomsnittsinnbyggeren i Norge, hovedsakelig drevet av høyt utslipp fra veitrafikken og sjøfart. Figuren under viser klimagassutslipp som faller innenfor Tjeldsund kommunes klimagassregnskap i årene 2009-2020 og fordelt på sektor. Som vi ser er sjøfart, veitrafikk og jordbruk de viktigste utslippssektorene. Utslippene har vært relativt stabile siden 2009, med en økning i utslipp fra sjøfart i 2020 på 20 prosent fra 2019.

[27] Vi ekskluderer 2020, da det er et utypisk år grunnet koronarestriksjoner, noe som har påvirket særlig utslipp fra luftfart. Det er derfor grunn til å tro at 2020 ikke er et representativt år for utslipp i kommunen.

Figur 34 Sektorfordelte klimagassutslipp i Tjeldsund, årlig. Kilde: Miljødirektoratet



Vurderte utslipp

I vurderingen av endringer i klimagassutslipp og lokale luftutslipp som følge av etableringen av Evenes flystasjon og brannskolen i Tjeldsund, har vi vurdert følgende utslippskilder:

- **Direkte effekter fra utbyggingsfasen og driftsfasen:** Utslipp knyttet til bygge- og anleggsvirksomhet i forbindelse med bygging av flystasjonen og skolefasiliteter. Utslipp knyttet til produksjon (punktutslipp) samt transport av innsatsfaktorer og ferdige produkter.
- **Driftsfasen (indirekte effekter):** Utslipp fra økt persontransport i kommunen som følge av økt befolkning i kommunen. Økte utslipp fra bygg- og anleggssektoren som følge av bygging av boliger og annen nødvendig infrastruktur og bygg skisseres.[28]

Vi har så langt det lar seg gjøre estimert disse effektene. Der dette ikke har vært mulig, gjør vi kvalitative vurderinger.

8.1 Direkte effekter

I forbindelse med utbygging av fabrikker, boliger og infrastruktur vil det være utslipp knyttet til anleggsmaskiner, transport og andre innsatsfaktorer. Under redegjør vi for potensielle utslippsøkninger knyttet til denne typen aktivitet, før vi går videre på andre investeringsutslipp, og driftsfasen av etableringene.

[28] *Det er mulig at Tjeldsund kommune vil få økte utslipp som følge av godstransport til sjøs inn til Narvik, men som ellers er urelatert til disse etableringene. Slike utslipp er ikke tatt med i denne analysen.*

8.1.1 Bygg og anlegg: Evenes flystasjon

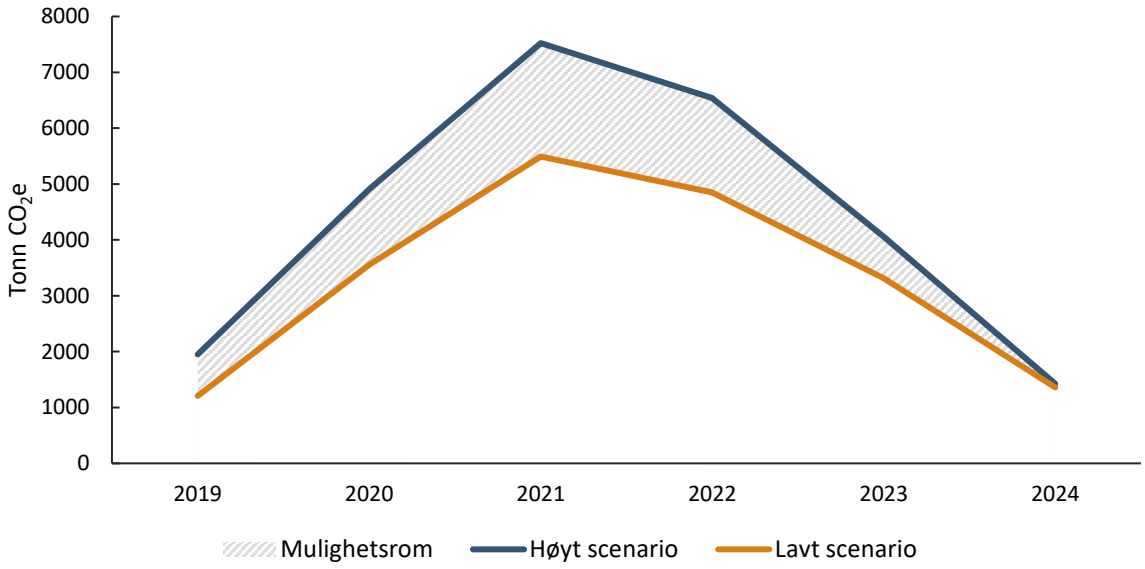
For å estimere klimautslippene i byggingen forbundet med etableringen ved Evenes flystasjon har vi benyttet nasjonal utslippsintensitet for klimagasser i bygge- og anleggsvirksomhet i 2020 (Statistisk sentralbyrå, 2021), som indikerer sammenheng mellom utslipp og omsetning (tonn CO_2e per mill. kr omsetning). Sammen med investeringstall for Forsvarsbygg sine planer for flystasjonen for bygge- og anleggsvirksomhet, kan vi da estimere hvor store utslipp man kan forvente fra utbyggingsfasen. Dette er en enkel tilnærming, men gir en grov indikasjon på omfanget av utslipp i bygge- og anleggsfasen.

Det er innen utgangen av 2021 inngått kontrakter for over 4,5 mrd. kroner, og rammen for utbyggingen av nye Evenes flystasjon ligger totalt på 5,22 mrd., 2021-kroner (Forsvarsbygg, 2021). Det er dog stor usikkerhet knyttet til hvor store andeler av dette som er bygge- og anleggsvirksomhet. Vi har konkrete tall på at om lag 2 mrd. kroner av kontraktsummene har gått til regionale entreprenørfirmaer, og at minimum i underkant av 1 mrd. vil gå til prosjektering. Det er med andre ord minimum en bygg- og anleggsinvestering på 2 mrd. kroner, og trolig ikke på mer enn 4,22 mrd. Det er også en andel av total investering som går til annet som ikke kan klassifiseres som bygge- og anleggsvirksomhet. Vi anslår at minimum 10 prosent av de resterende investeringskostnadene (4,22 mrd. kroner) går til slike formål. Det gir et usikkerhetsrom på mellom 2 og 3,8 mrd. kroner i bygg- og anleggskostnader.

Prosjektene Forsvarsbygg har informert om, og som har blitt publisert om, forteller oss noe om varigheten til prosjektene, men ikke når i disse periodene utslippsintensiteten vil være høyest. Vi har antatt likt utslipp for hvert prosjekt over hele perioden som er oppgitt. Prosjektene begynner i perioden 2019-2021, og avsluttes i perioden 2021-2024. Eksempelvis er byggeperioden for nye befalsforledninger fra november 2019 til midi 2021. Andre prosjekter, som fasiliteter for maritime patruljefly, har byggestart midi 2021 og avsluttes 2023/2024. Noen av utslippene vi skisserer vil med andre ord allerede være inkludert i Miljødirektoratets klimaregnskap for kommunene.

Basert på det vi vet om kontraktsummer, byggestart og byggeslutt, og de usikkerhetene som foreligger, har vi periodisert utslippene over en seksårsperiode. Det er stor usikkerhet knyttet til disse tallene, og dette utslippsbildet må tolkes som illustrativt for sannsynlige utslipp fra bygg- og anleggsarbeid. Figuren under viser klimagassutslipp per år i byggefasen med utgangspunkt i omsetningstall og nasjonal utslippsintensitet for bygge- og anleggsvirksomhet. Det høye scenarioet, med 3,8 mrd. kroner i produksjonskostnader, er vist av den blå linjen, og det lave scenarioet, med kun 2 mrd. kroner i produksjonskostnader, er vist av den oransje linjen. Det skraverte området mellom er det vi ser som sannsynlig utfallsrom. I det høye scenarioet får man et samlet utslipp i perioden 2019-2024 på 26 400 tonn CO_2e, og i det lave scenarioet blir utslipp for samme periode 19 800 tonn CO_2e. Det er i denne sammenheng viktig å påpeke at utslippene fra bygg- og anleggsektoren vil påvirkes av eventuelle krav til utslippsintensitet. Flere steder jobbes det med utslippsfrie byggeplasser og nye lavutslippsløsninger realiseres for maskiner etc. I denne analysen har vi som sagt tatt utgangspunkt i historiske utslippsintensiteter.

Figur 35: Utslipp fra bygge- og anleggsarbeid ved Evenes flystasjon, i 2021 kroner. Kilde: Menon Economics

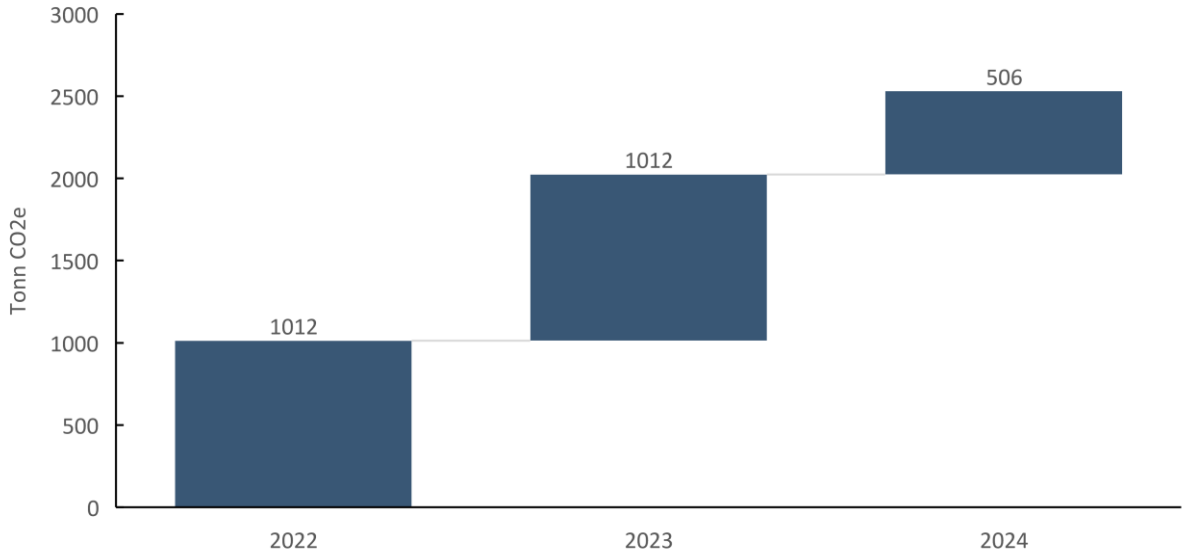


8.1.2 Bygg og anlegg: Norges brannskole

For å estimere klimautslippene i byggingen av de nye etableringene har vi benyttet investeringstallene brannskolen i Tjeldsund har oppgitt for bygge- og anleggsvirksomhet. Med utgangspunkt i metodikken beskrevet over kan vi da estimere hvor store utslipp man kan forvente fra utbyggingsfasen også for brannskolen.

For brannskolen er de samlede investeringskostnader estimert til 600 millioner kroner. Av dette forventes 572 millioner kroner å være bygge- og anleggstjenester. 26. januar 2022 var det markering av byggestart for den nye brann- og redningsskolen, som skal stå klar til de første studentene i 2024 (DSB, 2022). Byggeperioden er på 2,5 år. Figuren under viser klimagassutslipp per år i byggefasen med utgangspunkt i omsetningstall og nasjonal utslippsintensitet for bygge- og anleggsvirksomhet. Klimagassutslippene totalt anslås å bli 2 500 tonn CO_2e over hele perioden. Utslippene er fordelt likt utover perioden, da vi ikke har data som tyder på høyere utslipp i visse perioder enn andre.

Figur 36: Utslipp fra bygge- og anleggsarbeid ved Norges brannskole i Tjeldsund, i 2021 kroner. Kilde: Menon Economics



8.1.3 Andre utslipp fra investeringer

I tillegg til flystasjonen og brannskolen, vil etableringene kreve bygge- og anleggsvirksomhet ellers i kommunene. Dette vil både være knyttet til infrastruktur som er nødvendig for at flystasjonen og brannskolen skal fungere og være tilgjengelige samt utbygging knyttet til befolkningsveksten som ventes å komme. Eksempler på dette er boliger, nærings- og formålsbygg, vann og avløpsrør, strømledninger.

Vi har imidlertid ingen indikasjoner på hvor store de øvrige investeringene vil bli. Men for å indikere hvor store klimagassutslipp fra annen bygge- og anleggsvirksomhet kan bli relativt til investeringsomfang kan vi ta utgangspunkt i den samme utslippsintensiteten som over. I 2020 hadde denne næringen et utslipp på litt under 4,6 tonn CO_2e per million kroner (i 2021-kroner) knyttet til produksjon av bygge- og anleggstjenester.

8.1.4 Driftsfasen

Når flystasjonen, brannskolen og infrastrukturen er bygget, vil etableringene generere klimagassutslipp fra driften av anleggene[29] (punktutslipp og transport). Det har ikke vært mulig å beregne punktutslipp fra driften av brannskolen, men dette forventes å være svært begrenset. Utslipp som følge av Forsvarets drift ved Evenes flystasjon faller ikke under kommunens klimaregnskap, og er derfor ikke beregnet i forbindelse med denne analysen.

8.2 Indirekte effekter

I kapittel **Error! Reference source not found.** redegjorde vi for befolkningsøkningen som kan komme som følge av etableringene. Befolkningsøkningen er videre, sammen med innpendling, en sentral driver for utslippseffektene i vår analyse som domineres av transportsektoren. Disse effektene redegjør vi for under.

8.2.1 Økt lufttrafikk ved Evenes lufthavn

For å beregne økte utslipp fra den forventede økningen i flyreiser har vi fordelt utslipp fra luftfart i perioden 2009-2020 på antall passasjerer som ankom og reiste fra Harstad/Narvik lufthavn i samme periode. Som vist i kapittel 7, så forventes det en økning i passasjerreiser på 33 500 som følge av etableringene til Forsvaret og Norges brannskole. Utslipp fra luftfart per passasjer er så multiplisert med antall addisjonelle reiser som ventes som følge av pendling og befolkningsvekst, der én person som reiser eller kommer tilbake teller som én reise. Dersom utslipp fra luftfart skulle falle i framtiden som følge av elektrifisering og/eller overgang til lavutslippsdrivstoff vil dette redusere utslippene.

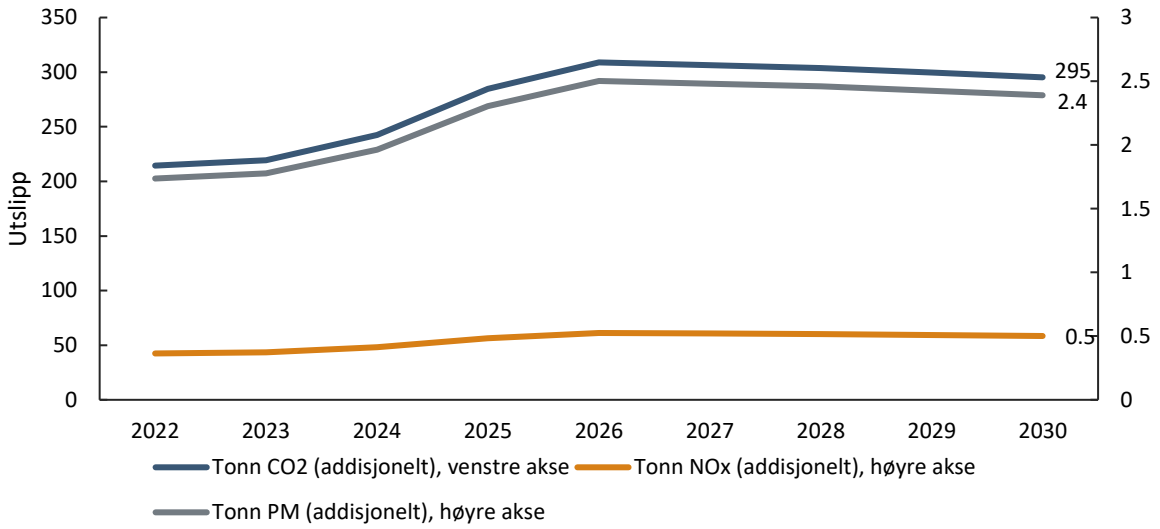
Figuren nedenfor illustrerer de forventede addisjonelle utslippene fra luftfart som følge av flyreiser. Alle ansatte og vernepliktige forventes å være på plass ved flystasjonen innen 2026, og det samme gjelder studenter og ansatte ved brannskolen. Fra 2026 til 2030 drives videre befolkningsvekst av at pendlere flytter inn til regionen, etter hvert som pendlerandelen faller mot Forsvarets gjennomsnittlige pendlerandel på 35 prosent. De addisjonelle utslippene fra lufttrafikk stiger derfor raskt fram mot 2026, men faller slakt i de påfølgende årene. Dette er fordi pendlere flyr mer enn vanlige innbyggere.

Vi anslår at pendlerandelen fra 2030 vil være stabil, og dermed også at pendling med fly vil stabilisere seg på dette nivået. Det samme gjelder flytrafikken knyttet til befolkningsveksten. Utslippstallene fra luftfart i 2030 tilsvarer dermed de årlige forventede addisjonelle utslippene fra luftfart på lengre sikt, og blir liggende på nesten

[29] *Vi har ikke tilgang på data på utslippsdrivende aktiviteter ved brannskolen i Tjeldsund, dette er derfor ikke beregnet.*

300 tonn CO_2e per år. Sett i forhold til CO_2e-utslipp fra luftfart i kommunen i 2019, vil pendlingen føre til økte CO_2e-utslipp fra luftfart i kommunen på om lag 4,6 prosent, i tillegg til om lag 2,4 tonn PM og 0,5 tonn NO_x.

Figur 37: Forventet økning i utslipp fra luftfart. Kilde: Menon Economics



8.2.2 Persontransport

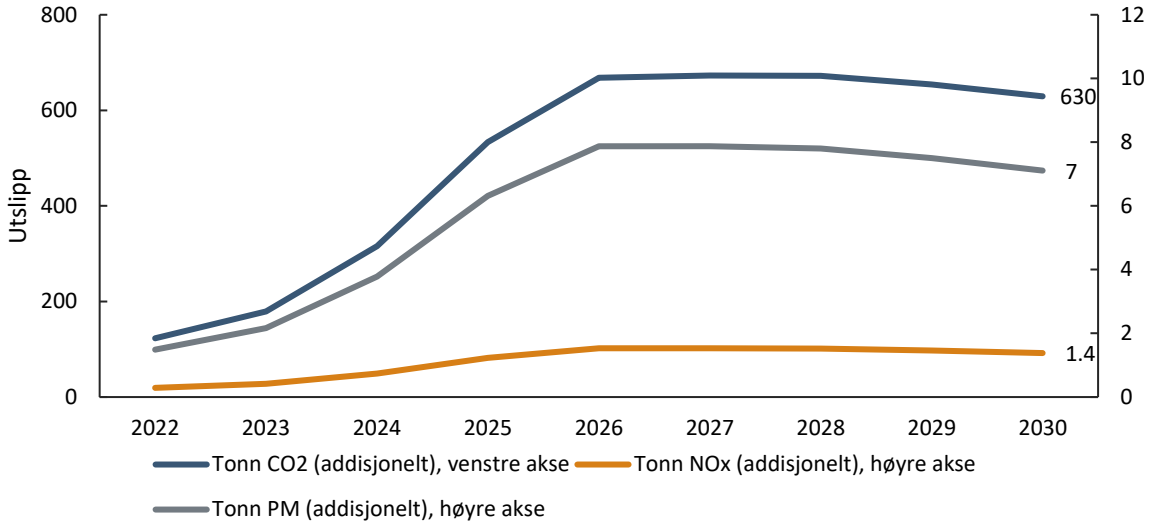
Vår vurdering av utslipp knyttet til persontransport tar utgangspunkt i 2019 som referanseår, fordi COVID-19 har gitt unormale reisevaner i 2020 og 2021. For å beregne økte utslipp som følge av befolkningsveksten tar vi utgangspunkt i at de tilflyttende har en lik bilandel som befolkningen i kommunene, og at de også kjører like mye. I 2019 var gjennomsnittlig bilandel per person 0,63 i Evenes, og hver personbil kjørte i gjennomsnitt 12 700 kilometer. Tilsvarende var i 2019 gjennomsnittlig bilandel per person 0,68 i Tjeldsund, og hver personbil kjørte i gjennomsnitt 12 400 kilometer.

Vi har videre anslått framtidig elbilandel fram til 2030, basert på beregningene i Klimakur 2030 (Transportøkonomisk institutt, 2020). For Nord-Norge anslås en økning fra 2,5 prosent i 2018 til 23,9 prosent i 2030. Tilsvarende andel var i 2018 på 3 prosent i Evenes og 2,5 prosent i Tjeldsund. Med en antakelse om lik årlig vekstrate (20,7 prosent) som anslått for landsdelen vil Evenes kommune og Tjeldsund kommune nå en elbilandel på henholdsvis 32 og 27 prosent i 2030.[30] Elbiler har ikke CO_2-utslipp i bruk, slik at den delen av privatbilismen som «dekkes» av elbiler ikke gir økte utslipp.

Basert på antagelsene over har vi et anslag på antall ekstra kjørte kilometer per år av fossilbiler, for personer som flytter til kommunene. Ved å bruke Miljødirektoratets utslippsfaktorer for personbiler per kilometer kjørt får vi dermed addisjonelle klimagassutslipp og lokale luftutslipp, som følge av befolkningsøkningen. Utslippene fra økt persontransport fram mot 2030 er vist i figurene under.

[30] *Tjeldsund kommune hadde i 2020 en elbilandel på 4,1 prosent. Dette er høyere enn anslått av vekstraten for Nord-Norge. Derfor får kommunen en høyere elbilandel i 2030 enn anslaget for Nord-Norge.*

Figur 38: Forventede addisjonelle utslipp i persontransporten. Kilde: Menon Economics



Samlet vil utslippet fra persontransporten for de nye innbyggerne i Evenes og Tjeldsund komme på 630 tonn CO_2e fra 2030 og i kommende år, illustrert av den blå linjen i figuren. I figuren ser vi at utslippene av NO_x er 1,4 tonn i 2030 og at partikkelutslippene (PM10) er på rundt 7 tonn ekstra i 2030, illustrert av henholdsvis den gule og den grå linjen i figuren. Partikkelutslipp kommer fra avgasser og fra friksjon mellom dekk og asfalt. Kun diesel- og bensinbiler har avgasser, mens alle biler (inkludert elbiler) har friksjon mellom dekk og asfalt. I figuren over er kun partikkelutslipp fra avgasser inkludert. Utslipp fra friksjon fra alle kjøretøy vil komme i tillegg til dette.

Hvor kommer utslippene?

Vi kjenner ikke andelen av dagens, eller fremtidig, privatbilisme som vil finne sted innenfor de respektive kommunegrensene. Høyst sannsynlig vil mange også reise til andre kommuner. De faktiske utslippsøkningene i kommuneregnskapene som følge av økt bilkjøring ventes derfor å ligge lavere enn det som illustreres i figuren. Vi vet heller ikke hvor stor andel av denne kjøringen som skjer innenfor Nordland eller Troms og Finnmark, men her vil nok effekten ligge nærmere det vi har estimert over. En økning på 630 tonn $CO2_e$ tilsvarer 12 prosent av dagens utslipp fra personbiler i Evenes og Tjeldsund og 0,3 prosent av de samlede utslippene fra personbiltrafikk i Nordland og Troms og Finnmark.

8.2.3 Kollektiv transport

Kollektivtrafikken er også ventet å øke som følge av befolkningsveksten, men vi legger her til grunn at økt behov for kollektiv transport vil møtes med nullutslippsbusser, slik som vi ser er gjort i Bodø kommune nylig. Det er sannsynlig at ny nasjonal klimaplan vil inneholde krav til at alle bybusser som settes i drift etter 2025 skal være utslippsfrie i nye anbud[31]. Dersom man istedenfor skulle velge å benytte busser som går på fossilt drivstoff vil utslippene øke også som følge av kollektiv transport.

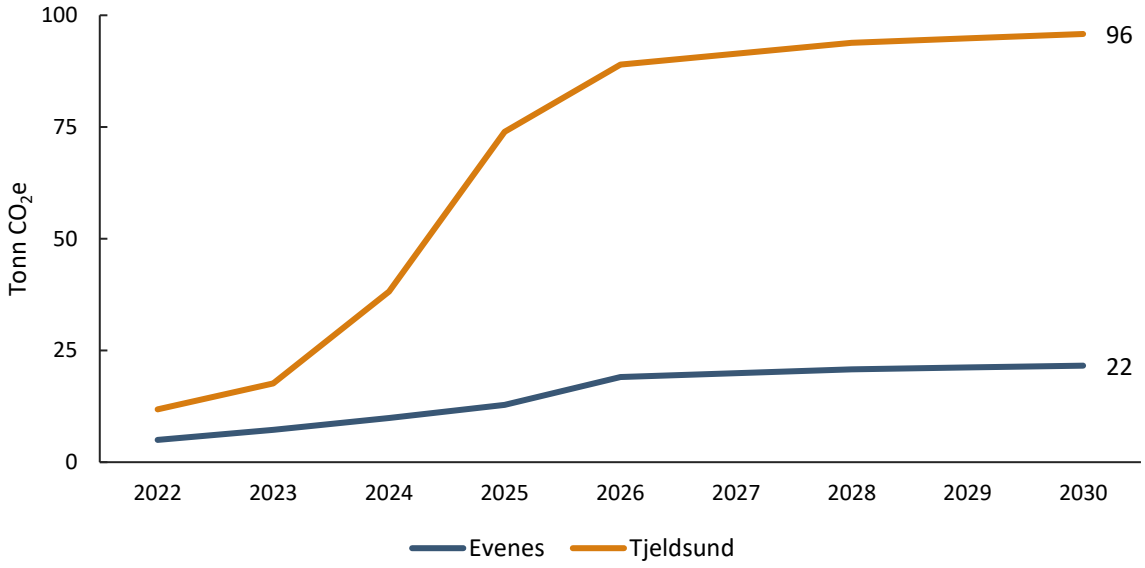
8.2.4 Oppvarming

Utslipp fra oppvarming i begge kommuner har falt raskt siden 2015, i likhet med resten av landet. I 2020 stammer hoveddelen av utslippene fra vedfyring, med 108 og 235 tonn CO_2e fra henholdsvis Evenes og Tjeldsund. Basert

[31] *I Bodø har man beregnet at tiltaket reduserer utslipp med 2,4 tonn CO_2-ekvivalenter pr. år, tilsvarende over 1000 dieselbiler.*

på gjennomsnittlig utslipp fra vedfyring per innbygger siden 2015 anslår vi økte utslipp fra vedfyring som følge av befolkningsøkningen. Utviklingen i årlige utslipp fram mot 2030 er illustrert i figuren under. Hvis man antar at vedfyring per innbygger vil holde seg stabilt framover, betyr dette at utslipp fra oppvarming vil ha steget med nesten 22 tonn CO_2e årlig fra 2030 i Evenes, og 95 tonn CO_2e årlig fra 2030 i Tjeldsund.

Figur 39: Forventede addisjonelle utslipp fra vedfyring. Kilde: Menon Economics



Sett relativt til kommunenes totale utslipp er dette ganske høyt, men ikke uventet, grunnet den betydelige befolkningsøkningen relativt til dagens befolkningstall. Hvis oppvarming med vedfyring i framtidige boliger blir mindre vanlig enn det er i kommunene i dag, vil de addisjonelle utslippene være begrenset. Trolig er nye boliger mer isolerte og holder bedre på varme, noe som fører til et redusert behov for vedfyring sett i forhold til tidligere år. Dette er særlig sannsynlig om det bygges flere leilighetsbygg enn tidligere. Strømpriser vil også være førende for mengde vedfyring i husholdningene.

9 Samfunnssikkerhet og beredskap

Etableringene vi har analysert i denne rapporten vil påvirke behov for samfunnssikkerhet og beredskap. Befolkningsveksten gjør at flere mennesker har krav på tjenester og beredskap fra helsevesen, politi og brannvesen. Flystasjonen fører med seg økt behov for brannberedskap grunnet at det er en virksomhet som utgjør særskilt brann- og eksplosjonsfare. Vår kartlegging indikerer generelt at politi, brannvesen og helsevesen har god kapasitet for å håndtere befolkningsøkningen, men at brannvesenet i Evenes har utfordringer med å møte brannberedskapsbehovet ved flystasjonen. Kommunen har igangsatt et prosjekt for å kartlegge mulighetene for samarbeid mellom Avinor, Forsvaret, Evenes kommune og Tjeldsund kommune for å løse dette problemet. Det er mulig at etableringen av Forsvarets base må lede til endringer i sykehusets beredskapsplan, men dette anses som lite sannsynlig ifølge sykehuset selv.

Etableringene ved Evenes flystasjon og ved brannskolen i Tjeldsund påvirker behovet for samfunnssikkerhet og beredskap gjennom to kanaler. Befolkningsveksten fører til at flere innbyggere i begge kommuner har krav på akutt-helsetjenester, brannvern og politi. Etableringen ved flystasjonen vil innebære at et stort antall mennesker vil oppholde seg i kommunen, men ikke være folkeregistrert der. Disse personene har også krav på slike tjenester, til tross for å ikke være innbyggere. Det betyr at kommunen vil ha utgifter og ansvar for personer som ikke skatter til kommunen. Kommunen har ansvar for alt brannvern ved flystasjonen som ikke skjer på rullebanen, og Avinor har ansvar for alt som skjer på rullebanen. Dette utløser behov for kommunale beredskapstjenester. I tillegg vil etableringen ved Evenes flystasjon være en virksomhet som utgjør særskilt brann- og eksplosjonsfare, som utløser ytterlige krav til brannberedskap. I dette kapittelet tar vi for oss disse to kanalene for de mest sentrale beredskapsaktørene, herunder brannvesen, politi og helsevesen. Gjennom intervjuer med relevante aktører har vi kartlagt hvordan etableringen kan påvirke beredskapsbehovet.

9.1 Generell samfunnssikkerhet og beredskap

Politi

I tettsteder mellom 2 000 og 19 999 innbyggere er kravet til responstid at 80 prosent av hasteoppdragene skal ha en responstid på 19 minutter eller lavere. Krav til responstid for tettsted med under 1 999 innbyggere er 42 minutter for 80 prosent av hasteoppdragene. Tjeldsund og Evenes er i den siste kategorien, mens Harstad og Narvik er i den første. Med befolkningsveksten vi skisserer i kapittel 3 er det ingen av tettstedene som forventes å krysse terskelen på 2 000 eller 20 000 innbyggere, og responstiden i begge områdene er derfor uendret som følge av etableringene.

Det er imidlertid forskjell på hvordan ulike grupper påvirker belastningen på politiets tjenester. Eksempelvis kan en befolkningsøkning på 500 ha mindre effekt enn en på 70, dersom det blant de siste finnes særlig utsatte familier. Det er liten grunn til å tro at familier som flytter til området i forbindelse med Forsvaret er særlig krevende familier for politiet.

Evenes kommune ligger under Nordland politidistrikt. Befolkningsøkningen vil ikke påvirke evne til å møte hasteoppdrag slik politiet ser det, og det er liten bekymring for at befolkningsøkning knyttet til Forsvarets etablering vil bringe med seg familier og individer som fører til press på politiets kapasitet.

Tjeldsund kommune ligger under Troms og Finnmark politidistrikt, og politiet i Harstad. De er heller ikke bekymret for at befolkningsøkningen vil føre til press på kapasiteten som vil utløse behov for flere ressurser for å utføre sine oppgaver.

Brannvesen

I henhold til forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen (2021, § 15-17) kan alle kommuner med tettsteder med inntil 3 000 innbyggere organisere beredskapen av brannvern med deltidspersonell uten kontinuerlig vaktberedskap, dette er et minimumskrav. For slike tettsteder stilles det krav om 16 brannkonstabler[32]. Dersom tettstedets befolkning overstiger 3 000 innbyggere, inntrer nye krav til brannvernorganisering.

Evenes kommune har ett slikt brannkorps, som dekker brannberedskapen i hele kommunen. Brannstasjonen er lokalisert i Bogen, og har kort kjøredistanse til de andre tettstedene i kommunen. Brannvesenet i Evenes har god kapasitet og befolkningsøkningen i vår modell vil ikke utløse krav til økt bemanning, da ingen tettsteder vil overstige grensen på 3 000 innbyggere.

Det er store kjøreavstander mellom tettstedene i Tjeldsund kommune. I henhold til brann- og redningsvesenforskriften skal innsatstiden[33] i tettsteder ikke overstige 20 minutter, og utenfor tettsteder bør innsatstiden ikke overstige 30 minutter (2021, § 22). På bakgrunn av dette har kommunen etablert tre brannkorps, i henholdsvis Evenskjer, Grovfjord og Ramsund. Brannvesenet har per dags dato god kapasitet. Og heller ikke i Tjeldsund vil befolkningsøkningen i vår modell utløse krav til økt bemanning, da ingen av tettstedene vil nå terskelen på 3 000 innbyggere.

Helsevesen

Sykehuskapasiteten lokalt i Harstad og Narvik vurderes å være tilstrekkelig for å håndtere befolkningsøkningen i området, på nesten 2 000 personer. Dette hovedsakelig grunnet alderssammensetningen som forventes, som er beskrevet i kapittel 3.3.2. Ettersom hovedvekten av de tilflyttende er unge, forventes dette å medføre kun en mindre belastning på helsevesenet. Det er mulig at etableringen av Forsvarets base må lede til endringer i sykehusets beredskapsplan, ettersom etableringen kan gi nye utfordringer utover det som utløses av befolkningsveksten. I samtale med driftsledere for de to sykehusene i Harstad og Narvik har vi forstått at en vurdering av hvilke steg som vil kunne bli relevante ikke er gjort p.t., men at det trolig ikke vil innebære større endringer. Eksempelvis er det ikke gjort noe annet enn å opprette gode kontaktflater i forbindelse med øvelsen *Cold Response 2022*, hvor over 30 000 soldater kommer til regionen.

9.2 Samfunnssikkerhet og beredskap tilknyttet flystasjonen

Etableringen ved Evenes flystasjon faller under §21b i brann- og eksplosjonsvernloven, som en virksomhet som utgjør særskilt brann- og eksplosjonsfare. I slike tilfeller stilles det krav til beredskap. I tillegg vil etableringen føre til at det vil oppholde seg mange flere personer i kommunen enn det er folkeregistrert. Brannberedskap for disse personene er kommunens ansvar. På rullebanen har Avinor ansvar for *plass, brann og redning*, som Forsvaret betaler for. For å opprettholde QRA[34] behøves kapasitet 24/7, noe som stiller store krav til kapasitet på brann og redning. Det er mulig for kommunen å rekvirere brannpersonell og utstyr fra Avinor i krisesituasjoner, men dette vil da føre til at rullebanens beredskap ikke er tilstrekkelig, og man vil i ytterste konsekvens da stå uten QRA.

På andre siden av fylkes- og kommunegrensen ligger Ramsund og Evenskjer, som også har egne brannkorps. Disse ligger nært nok flyplassen til å være innenfor beredskapsdistanse med tilstrekkelig innsatstid. I møte med

[32] Heltid eller deltid er valgfritt for kommunen.
[33] Tiden fra innsatsstyrken er alarmert til den er i arbeid på skadestedet.
[34] QRA - Quick reaction Alert. Kampfly skal til enhver tid kunne være i luften innen 15 minutter. Norge løser QRA på vegne av NATO.

dette behovet har Evenes kommune invitert Forsvaret, Avinor og Tjeldsund kommune til et prosjekt for å kartlegge mulighetene for å ha et samkoordinert brannkorps i området som potensielt kan dekke beredskaps-behovet til alle eller flere av partene. Dette samarbeidet er helt i startgropen, og det er uklart hvilke muligheter som finnes, og det er uklart om et slikt samarbeid er mulig.

Vi anbefaler samarbeid mellom partene så langt det er mulig, da det trolig vil kunne være mer effektivt enn at hver aktør har hvert sitt brannkorps.

10 Områdeovergripende anbefalinger

I de fleste av de ovenstående kapitlene har vi kommet med konkrete anbefalinger til lokalkommunene, Nordland fylkeskommune og Troms og Finnmark fylkeskommune, samt andre relevante aktører i offentlig sektor og i næringslivet. I dette kapitlet vil vi kort presentere anbefalinger som går på tvers av de respektive samfunnseffektene, samt trekke frem særlig viktige anbefalinger fra enkelte av kapitlene.

Denne analysens prognoser bør kontinuerlig oppdateres. Resultatene fra denne analysen er avhengige av de dataene som i dag er tilgjengelige. I dette prosjektet har det vært vanskelig å få tak i data, noe som behefter analysene med mer usikkerhet. Etter hvert som Evenes kommune og de to fylkeskommunene (Troms og Finnmark og Nordland) får et bedre informasjonsgrunnlag bør man oppdatere prognosene. Viktige kvantitative data om de ansatte i Forsvaret og på brannskolen som kontinuerlig må oppdateres er:

- Alder
- Kort- og langdistansependlertilbøyelighet
- Familiestørrelse
- Jobb- og pendlerstatus til partnere
- Familiers kompetanse- og alderskomposisjon
- Turnover

I tillegg bør man løpende oppdatere seg på både basens og brannskolens bruk av lokale leverandører, samt leverandørenes kapasitet til å kunne oppskalere. Denne informasjonen bør inngå i oppdateringer av befolkningsprognosene. Her har også staten en rolle å spille, da især i relasjon til de militært tilsattes folkeregistrering. På nåværende tidspunkt er det i realiteten en stor grad av tilfeldighet relatert til hvor militæransatte er folkeregistrert. Dette gjør det vanskelig å tilrettelegge for både kommuner, fylkeskommuner og andre aktører. Sikrer man bedre samsvar mellom folkeregistrering og faktisk bosted, vil man ikke bare forbedre oppfølgningen av etableringen på flystasjonen i Evenes, men også bidra til at man i fremtiden kan utføre mye bedre analyser av effekten av militære tilstedeværelser og etableringer.

Et spesifikt punkt der kommunene og fylkeskommunene mangler informasjon er Forsvarets kompetansebehov. Forsvarets dobbeltrolle som både utdanner og arbeidsgiver bidrar til at det er vanskelig å kartlegge behovet for kompetanse. Selv om Forsvaret utdanner deler av sine ansatte selv vil det være behov for betydelig kompetanse som vil utdannes på videregående skoler og høyskoler i Nordland og Troms og Finnmark. Tydeligere kommunikasjon fra Forsvaret angående forventet kompetansebehov vil bidra til å fylkene bedre kan dimensjonere utdanningstilbudet.

«All hands on deck»-tilnærming for å få til økt boligbygging. Boligbygging er trolig den meste sentrale nøkkelen for å utløse de positive samfunnseffektene i Evenes og Tjeldsund som følge av etableringene til Forsvaret og brannskolen. For å kunne imøtekomme den forventede boligetterspørselen må boligbyggingstakten akselerere betydelig. Allerede i dag rapporterer Forsvaret om store utfordringer tilknyttet bosetting av forsvarsansatte i lokalkommunene, med lange ventelister. Selv om det er et betydelig antall planlagte boliger i eksisterende prosjekter og potensielle boliger på ledige tomter, må man ta innover seg at det er kapasitetsutfordringer som gjør at disse ikke kan realiseres samtidig. Vår forståelse er at kommunene allerede i dag prioriterer regulering av tomter og byggesaksbehandling. Det er likevel grunn til å peke på at saksbehandlingskapasiteten må økes ytterligere for å imøtekomme etterspørselen og økt antall boligprosjekter i planlegging samtidig.

Det er flere utfordringer som oppstår for kommunene i forbindelse med store etableringer relativt til størrelsen på kommunen. Videre vil utviklingen i lokalkommunene avhenge av hvorvidt disse utfordringene løses av kommunen, fylkeskommunen og staten. Evenes og Tjeldsund vil begge oppleve en betydelig økning i antall personer som oppholder seg og bor i kommunen som de må planlegge for. Dette innebærer å endre planverk, holde kontakt med etableringene og eksisterende befolkning, og jobbe for å bli en attraktiv bostedskommune for tilflytterne. Dette vil få en umiddelbar effekt på kommunenes samlede kostnader. Dette gjelder både kostnader til eksempelvis helse og skole, men også en rekke andre kostnadsposter. Eksempelvis vil mange boligprosjekter som kommer samtidig legge press på kommunens begrensede ressurser. Fra kommunens side kan det sees på som en investering i økte fremtidige inntekter dersom man lykkes med boligbygging og bosetting, men dette er budsjettmessig krevende på kort sikt da man ikke vil høste gevinsten i form av rammetilskudd før flere år senere. Dette er fordi både økt skattegrunnlag og høyere rammetilskudd ikke vil bidra positiv til kommunens budsjetter før folketallet øker *og telles*.

Man er videre avhengig av at Forsvaret er proaktive og kommuniserer de ansattes behov for bolig ovenfor både kommunene og utbyggere i god tid og tydeligere enn de gjør i dag. Dette må gjøres i god tid for å kunne imøtekomme lange prosesser fra planlegging begynner til boligbygg står ferdig. Både Forsvaret og kommunene bør i samråd med utbyggere og banker se på muligheter for risikoavlastning. Etablering av et felles diskusjonsforum kan trolig bidra til å øke informasjonsflyten mellom aktørene, og dermed bidra til å identifisere måter å akselerere boligbyggingen.

Bedre samarbeid mellom relevante aktører. Det er mange relevante aktører som har en viktig rolle å spille i de neste årenes samfunnsutvikling i regionen. Både organisasjoner bak etableringene (Forsvaret, DSB), offentlige myndigheter (to kommuner og to fylkeskommuner) og private aktører (investorer, en potensiell sjømatterminal, samt næringslivet i regionen). Dette gjør nødvendig koordinering vanskelig å gjennomføre. Selv om det er jevnlig kontakt mellom flere nøkkelaktører, har det vært indikasjoner på suboptimal informasjonsflyt mellom aktører. Situasjonen vanskeliggjøres av at begge kommuner er små og derfor har begrensede ressurser. Vi anbefaler at fylkeskommunene tar initiativ til en arbeidsgruppe som møtes fast og deler informasjon og planer. Her er det viktig at Forsvaret deltar og deler mer informasjon med kommunene enn de gjør i dag.

Mindre fokus på lokale leveranser – mer fokus på generell næringsutvikling. Mange aktører har et håp om at lokale leveranser til Forsvaret og brannskolen kan få stor betydning for det lokale næringslivet. Etter intervjuer med både disse aktørene og næringslivet finner vi liten grunn til å tro at det vil bli betydelig næringsutvikling i lokalkommunene knyttet til direkte leveranser. I stedet bør kommunen fokusere på å utnytte økningen i befolkningsgrunnlag til mer generell næringsutvikling. Dersom man får dette til, er det mulighet for at regionen når et «*tipping point*», der vekst i næringsliv og befolkning bidrar til å forsterke hverandre. I rapporten trekker vi blant annet frem muligheten for å utvikle det lokale reiselivet. I tillegg er det et mulighetsrom knyttet til handel og logistikk. Begge disse fokusområdene for næringsutvikling kommer imidlertid ikke av seg selv, noe som scenarioene i rapporten illustrerer. Vi anbefaler to konkrete grep som Evenes og Tjeldsund kommune bør ta. Det første er å arbeide med generell næringsutvikling. Dette innebærer å gjøre areal tilgjengelig, samt å sikre at kommunenes politikk gjenspeiler ønsker fra næringslivet. Det andre er å utvikle klare strategier for utvikling av enkelte sektorer. Dette kan bidra til å minimere risikoen for investorer som vurderer å etablere nye bedrifter i regionen. For å skape et lønnsomt næringsliv i Evenes og Tjeldsund er det nødvendig at bedriftene betjener et større marked enn det lokale. Området er plassert i håndterbar avstand fra en befolking på 120 000 personer dersom man fokuserer på handelstjenester som er spesialiserte. Vi ser allerede etableringsvilje hos slike handelsbedrifter og det er viktig at ikke fylkeskommunene legger planmessige hindre i veien for etablering av flere slike store handelsbedrifter.

Man må arbeide bredt og aktivt for å tiltrekke seg arbeidskraft og nye innbyggere. En av de viktigste flaskehalsene som blir trukket frem av både offentlige og private arbeidsgivere er mangelen på relevant kompetanse. Flere aktører vi har intervjuet i offentlig sektor har opplevd å ha ute stillingsannonser uten at det kommer inn en eneste søknad. Å lykkes med rekruttering krever at relevante aktører arbeider med flere virkemidler. Under gir vi en rekke anbefalinger med ulike virkemidler for å lykkes med å tiltrekke seg nye innbyggere og rekruttering i Evenes og Tjeldsund kommune i lyset av de to etableringer.

- **Partnere til de ansatte kan utgjøre en viktig sysselsettingsgruppe**. Partnerne til de ansatte i Forsvaret og på brannskolen påvirker i all hovedsak samfunnseffektene på tre måter:
    - i kraft av deres behov for offentlige tjenester
    - som noen som må overbevises om å flytte til lokalkommunene
    - som mulig arbeidskraft

  I rapporten konkluderer vi med at innflytting i forbindelse med etableringene i kommunene i høyere grad bør sees som en mulighet for kommunen enn som en trussel mot dagens kapasitet. En av de viktigste aspektene i beslutningen om hvorvidt man skal flytte til en ny region er muligheten for å få seg jobb, og det er derfor helt sentralt at man sikrer at alle som vurderer å jobbe i Forsvaret eller på brannskolen vet at det finnes muligheter for å finne jobber til deres partnere. Det er viktig at kommunene i samarbeidet med Forsvaret og DSB synliggjør ledige jobber slik at alle potensielle nye ansatte på militærbasen og brannskolen enkelt kan få en oversikt over ledige jobber som er relevante for deres partnere.

- **Utvikle bostedskvaliteter med en satsing på kultur- og fritidstilbud.** Flere vi har snakket med i både næringslivet og i de kommunale sektorer påpeker at det er vanskelig å rekruttere og at det henger sammen med at Evenes og Tjeldsund ikke nødvendigvis anses som et attraktivt sted å bosette seg. Selv om noen av disse faktorene er utenfor kommunens kontroll, er det også en rekke ting kommunen har innflytelse på. Kommunen bør aktivt jobbe med å forbedre bostedsattraktiviteten gjennom sikring av gode skoler og barnehager, samt et bredt tilbud av kultur og andre fritidsaktiviteter, kafeer/puber og shoppingmuligheter.[35] Man kan videre vurdere muligheten for å tilby «tilflytterpakker». Det kan være krevende for tilflyttere å etablere et nettverk og å få kjennskap til kultur- og fritidstilbud i regionen. Ved å etablere en «tilflytterpakke» med kinobilletter, heiskort eller kulturtilbud kan man bidrar med at tilflyttere får informasjon om tilbudene i regionen og naturlige møteplasser hvor man kan skape seg et nettverk.

- **Se nærheten til Harstad og Narvik som mulighet, og ikke en trussel.** Det er viktig ikke å tenke på innpendling fra Harstad og Narvik som en trussel. Det vil alltid være en stor andel av de som jobber på flybasen og brannskolen som velger å bo i Harstad og Narvik med tanke på blant annet jobbmuligheter for partnere. Dette er både som forventet og relativt uproblematisk. Dersom man skal tiltrekke seg flest mulig innbyggere til lokalkommunene er det vår formening at man bør trekke frem nærheten til Harstad og Narvik som et positivt element ved å bosette seg i Evenes og Tjeldsund. I disse kommunene kan man få billige

[35] *For mer om dette se eksempelvis Vareide (Vareide, 2018).*

boliger i rolige, naturskjønne omgivelser, med kort vei til kulturaktiviteter, sportsklubber og attraktive arbeidsplasser.

Vi mener at disse anbefalingene samlet sett kan bidra til å gjøre etableringen av flybasen og brannskolen så sømløs som mulig, samtidig som at man maksimerer de positive befolkningsmessige og næringsmessige effekter etableringen kan få på regionen, både på kort og lang sikt. Evenes kommune og de to fylkeskommunene overveier mange av disse elementene i de samtalene vi har hatt med dem, men det er fortsatt lang vei å gå. Det viktigste nå er for alle aktører å akselerere innsats ytterligere.

Referanseliste

Agenda Kaupang. (2021). *Tjeldsund – utredning av struktur i skole og barnehage.*

Avinor. (2020). *Reisevaner på fly 2019.* Hentet fra https://avinor.no/contentassets/b3f78317709344549da26fa3ebda6977/avinor-reisevaneundersokelsen-2019.pdf

Brann- og redningsvesenforskriften. (2021). Forskrift om organisering, bemanning og utrustning av brann- og redningsvesen og nødmeldesentralene. (FOR-2021-09-15-2755). Hentet fra https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2021-09-15-2755

DSB. (2022). *Ny fagutdanning for brann og redning*. Hentet fra https://www.dsb.no/lover/brannvern-brannvesen-nodnett/artikler/ny-fagutdanning-for-brann-og-redning/

Evenes kommune. (2010). *Markasamisk bosetting*. Hentet fra https://www.evenes.kommune.no/om-kommunen/kulturhistorie/2026-markasamiske-kulturhistorie.html

Forskrift om fastlegeordning i kommunene. (2012). Forskrift om fastlegeordning i kommunene. (FOR-2012-08-29-842). Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-08-29-842

Forsvarsbygg. (2021). *Om evenes flystasjon*. Hentet fra Forsvarsbyggs nettside: https://www.forsvarsbygg.no/no/vi-bygger-og-drifter/byggeprosjekter/evenes-flystasjon/om-evenes-flystasjon/

Fremover. (2022, Februar 18). *Folk står i kø for å slå seg ned: – Stor mangel på familieboliger*. Hentet fra https://www.fremover.no/folk-star-i-ko-for-a-sla-seg-ned-stor-mangel-pa-familieboliger/s/5-17-948740

Márkomeannu. (u.d.). *Om Márkomeannu*. Hentet fra http://www.markomeannu.no/no/om

Menon, KS, Telemarksforsking. (2017). *Dokumentasjon av modell for minimumsnivå på netto driftsresultat og disposisjonsfond for kommuner og fylkeskommuner.*

Menon. (2018). *Fastlegeordningen i krise – hva sier tallene*. Hentet fra https://www.legeforeningen.no/contentassets/1f3039425ea744adab5e11ac5706b85a/fastlegeordningen-i-krise-hva-sier-tallene-endelig-rapport.pdf

Menon. (2020). *Forberedt på neste krise? Vurdering av helse- og omsorgssektorens kapasitet til å håndtere fremtidig etterspørsel.* Hentet fra https://www.nsf.no/sites/default/files/2021-02/forberedt-pa-neste-krise_menon_rapport_2021.pdf

Menon. (2021). *Helgelandsregionen – En mulighetsstudie frem mot 2035*. Hentet fra https://www.menon.no/publication/helgelandsregionen-en-mulighetsstudie-frem-mot-2035/

Miljødirektoratet. (2021). *Utslipp av klimagasser i kommuner*. Hentet fra Miljødirektoratets hjemmeside: https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=492&sector=3

NAV. (2021). *NAVs bedriftsundersøkelse 2021. Kartlegging av arbeidsmarkedet i Nordland.*

NINA. (2018). *Reguleringsplan for Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon.* Tromsø. Hentet fra https://brage.nina.no/nina-xmlui/bitstream/handle/11250/2655139/1537.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Prop. 73 S (2011-2012) *«Et forsvar for vår tid»*

Sámediggi, Sametinger. (u.d.). *Forvaltningsområdet for samiske språk*. Hentet fra https://sametinget.no/sprak/forvaltningsomradet-for-samiske-sprak/

Sametinget. «Samiske kulturminner og kulturhistorie langs Hålogalandsvegen». Rapport fra Hålogalandsvegprosjektet 2015-2016

Transportøkonomisk institutt. (2020). *Klimakur 2030 - Transportmodellberegninger.* Oslo. Hentet fra https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1634/m1634.pdf

Troms fylkeskommune. (2017). *Regional plan for reindrift i Troms 2018-2030.* Hentet fra https://www.tffk.no/_f/p1/i9f49409e-5551-4488-a1c2-75e29afd824c/regional-plan-for-reindrift-i-troms-planprogram.pdf

Várdobáiki. (u.d.). *Om oss*. Hentet fra http://www.vardobaiki.no/omoss/

Vareide, K. (2018). *Hvorfor vokser steder?* Cappelen Damm Akademisk.

Vedlegg A: Ringvirkningsmodellen

Ulike næringer i økonomien er tett bundet sammen. Når en næring øker sin etterspørsel etter varer og tjenester vil det bidra positivt til sysselsetting, verdiskaping og skatteinngang i andre næringer. Vi kvantifiserer disse effektene ved hjelp av en ringvirkningsanalyse, hvor vi regner på sysselsetting og verdiskaping i hele verdikjeden.

Som input i de andre samfunnsanalysene har vi utregnet både lokale, regionale og nasjonale ringvirkninger av etableringen og driften av flystasjonen og brannskolen. Vi har kjørt ringvirkningsmodellen for både *driftsfasen* og for *investeringsfasen*. Driftsfasen bidrar med verdiskaping og sysselsetting gjennom hele levetiden, mens effektene av investerings- og utbyggingsfasen kun forekommer som en midlertidig økonomisk impuls mens konstruksjonen foregår. Selv om etableringsfasen vil gi store ringvirkninger, vil disse i kraft av å være midlertidige også bety mindre i det strategiske arbeidet i både Evenes kommune, Tjeldsund kommune og Nordland fylkeskommune.

I analysen av driftsfasen ser vi på hvordan sysselsettingseffektene fordeler seg geografisk. Mens de direkte effektene i alle tilfeller vil tilfalle Evenes og Tjeldsund kommune fordi det er der flystasjonen og brannskolen er lokalisert, vil deler av leverandørene være lokalisert i omkringliggende kommuner, i andre fylker eller i utlandet. Pga. mangelfulle data estimeres den geografiske fordelingen knyttet til leverandøreffekten med utgangspunkt i vår modell. Dette gjøres basert på Menons regnskapsdatabase, som inneholder regnskap for alle norske bedrifter tilbake til 1992. Samlet betyr dette at estimatene er beheftet med betydelig usikkerhet.

Menon har utarbeidet en dedikert ringvirkningsmodell hvor vi beregner sysselsettings- og verdiskapingseffekter av ulike former for tiltak eller endringer. Vi har kalibrert modellen i denne analysen for å kunne estimere sysselsettingen og verdiskapingen flystasjonen og brannskolen legger grunnlag for i verdikjeden.

Selve ringvirkningsanalysen begynner med at vi beregner fordelingen av vare- og tjenestekjøp som forventes i driftsfasen. Til dette bruker vi de såkalte krysløp som hentes fra SSB. Fra disse krysløpene vet vi hvor stor andel av alle næringers vare- og tjenestekjøp som kommer fra import og hvordan de innenlandske vare- og tjenestekjøpene fordeler seg mellom andre næringer. Det er nødvendig å fjerne importen, fordi det bare er norske vare- og tjenestekjøp som resulterer i sysselsettings- og verdiskapingseffekter. Ved hjelp av forholdstall for verdiskaping og sysselsetting kan vi beregne de økonomiske effektene hos underleverandørene. Men disse leverandørene legger også grunnlag for økt aktivitet hos sine underleverandører igjen, og ved hjelp av SSBs krysløp kan vi følge disse gjennom hele verdikjeden.

I våre ringvirkningsanalyser bruker vi en geografisk handelsmodul til å fordele effektene utover kommuner. Modulen bruker størrelsen av næringer i alle norske kommuner, samt avstand mellom alle kommunepar, til å estimere hvor stor en andel av samlede vare- og tjenestekjøp fra en gitt næring i en gitt kommune kommer fra alle andre norske kommuner. Der hvor vi har faktisk plassering på leverandøren bruker vi selvsagt denne.

Vedlegg B: Liste over intervjuobjekter

Navn	Organisasjon/selskap
Ben-Inge Eriksen	Nordland politidistrikt
Birgitte Rørvik Bruun	Evenes kommune
Bjørn Tore Sørensen	Evenes Kommune
Bjørnar Klausen	Nordland fylkeskommune
Connie Mohaug	Vardobaiki barnehage
Einar Aune	Tjeldsund kommune
Geir Skogstad	Avinor
Gina Johansen	UNN Harstad
Grete Synnøve Jacobsen	Tjeldsund kommune
Harald Furu	Ramsund Orlogsstasjon
Helene Berg Nilsen	Tjeldsund kommune
Ida Mari F. Larsen	Tilflyttertjenesten, Narvikregionen Næringsforening
Jan Egil Strand	Tjeldsund kommune
Jan Tore Hagnes	Nordland politidistrikt
Jon Mathisen	UNN, akuttmedisinsk klinikk
Jonny Berg	Troms og Finnmark fylkeskommune
Kristian Fredrik Bjørkvoll Holand	Forsvaret
Kristin Leiros	Ofoten og Midt-Troms BBL
Liv Kristin Johnsen	Campus Norge
Mads Tollefsen	Salten Brann IKS
Merete Jankila	Tjeldsund kommune
Morten Pettersen	Troms politidistrikt
Ove Frantzen	Harstad Brannvesen
Per Morten Storengen	Luftforsvaret
Rino Santocono	Folk i husan AS
Roger Fagerheim	Frabene
Stein Even Fjellaksel	Evenes kommune
Terje Bartholsen	Evenes Kommune
Terje Steinsund	Futurum
Torbjørn Simonsen	Tjeldsund Kommune
Veronika Solvang	Brannskolen i Tjeldsund
Vibeke Haukaland	UNN Narvik

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsulentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no