

Evenes kommune

► Områdeplan Evenes, Evenes kommune

Nautå utviklingsområde. Samfunnsanalyse og utviklingsstrategi.

Vedlegg 6.

Oppdragsnr.: 5186393 Dokumentnr.: 6 Versjon: 01 Dato: 2022-03-11



Oppdragsgiver: Evenes kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Stein Even Fjellaksel
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Lars Andre Uttakleiv
Fagansvarlig: Morten Selnes
Andre nøkkelpersoner: Herbjørg Arntsen

01	2022-03-11	Områdeplan Evenes. Samfunnsanalyse	MoSel	LAUt	MoSel
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Innhold

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn og formål	6
1.2	Tiltakets beliggenhet	6
1.2.1	Områderegulering	7
2	Metode	12
2.1	Problemstilling og hensikt for denne samfunnsanalysen	12
2.1.1	Influensområde	12
2.1.2	Viktige rammebetingelser og beskrankninger	12
2.1.3	Mulighetsrom;	13
2.1.4	Hovedutfordringer	13
2.2	Viktige forutsetninger	13
2.2.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023	13
2.2.3	Klimamålene	15
3	Viktige samfunnsmessige endringsprosesser i regionen	17
3.1	Evenes militære flystasjon	17
3.1.1	Etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen. Personellmessige virkninger.	17
3.1.2	Etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen. Økt støyproblem	18
3.2	Industrietablering Narvik	20
3.3	Hålogalandsveien E10.	20
3.4	Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren, transport og reiselivsnæringen	21
4	Erfaring fra tilsvarende prosess i Ørland kommune. Etablering av flybase. Samfunnsmessige effekter.	22
4.1	Fra Ørland og Bjugn kommuner til en sammenslått Ørland kommune	22
4.1.1	Befolkningsutvikling år 2000 – 2022.	22
4.1.2	Inn/utflytting til/fra Ørland kommune. 2010-2019	23
4.1.3	Elevtallsutvikling i Ørland kommune 2015 - 2020	24
4.1.4	Boligutvikling Ørland – Bjugn 2010-2020	24
4.1.5	Sysselsettingsutvikling år 2008 - 2021	25
4.1.6	Ørland kommune. Prognostisert befolkningsvekst fram mot 2030	26
4.2	Oppsummering	28
5	Perspektiv på utviklingen innen luftfart og regional utvikling	29
5.1	Lufttrafikk over nærliggende lufthavner - Trafikktall	29
5.1.1	Trafikkutvikling innen luftfart i regionen. Framskriving av passasjertall fram mot år 2040	29
5.2	Elektrifiseringen av luftfart	31
5.2.1	Program for innfasing av elektriske fly i Norge	31

5.2.2	<i>Situasjonen for utvikling av elektriske fly</i>	31
5.2.3	<i>Sola Stavanger Elnett21</i>	32
5.2.4	<i>Lofoten: De Grønne Øyene 2030.</i>	33
5.2.5	<i>Regionale utfordringer i forhold til elektrifisering av luftfart</i>	34
5.2.6	<i>Elektrifisering av luftfart - Konsekvenser for områdeplan Evenes.</i>	34
5.3	<i>Godsstrømmer i regionen – sjømatnæringen. Sjømatkartet 2019.</i>	34
5.4	<i>Utvikling innen sjømatlogistikk – flyfrakt.</i>	35
5.4.1	<i>Flyfrakt av sjømat i 2019</i>	35
5.4.2	<i>Markedsutvikling fram mot 2030 og 2040</i>	36
5.4.3	<i>Muligheter for Evenes innen flyfrakt av sjømat</i>	36
5.4.4	<i>Begrensninger og muligheter i økt lufttransport fra Evenes lufthavn.</i>	38
5.5	<i>Utvikling innen handelsnæringen – netthandel</i>	38
5.6	<i>Regionforstørring</i>	39
5.7	<i>Airport City / Airport Region</i>	42
5.8	<i>Oppsummering av kapittel 3. Utviklingsperspektiver for Evenes / Nautå.</i>	43
6	Demografisk utvikling	44
6.1	<i>Utfordringer innen demografisk utvikling</i>	44
6.2	<i>Demografisk utvikling i Evenes kommune</i>	45
6.2.1	<i>Folketallsutvikling i Evenes kommune. Aldersgruppert år 2000-2021</i>	45
6.2.2	<i>Folketall i grunnkretser i Evenes kommune 2021</i>	46
6.2.3	<i>Folketilvekst i Evenes kommune år 2000-2021</i>	46
6.3	<i>Demografisk utvikling i regionen</i>	47
6.3.1	<i>Folketallsutvikling i regionen år 2000-2021.</i>	47
6.3.2	<i>Folketallsutvikling i regionen – aldersgruppen 20-66. Yrkesaktiv alder</i>	48
6.3.3	<i>Folketilvekst i regionen 2000-2021</i>	49
6.4	<i>Sammenligning av utvikling i regionen med utviklingen i Ørland</i>	50
6.5	<i>Prognostisert utvikling av folketall i Evenes fram mot 2040</i>	51
6.5.1	<i>Aldersgruppert befolkningsutvikling i perioden 2022 til 2040</i>	51
6.5.2	<i>Prognosert utvikling av folketall i Regionen fra 2022 til 2040</i>	52
7	Utvikling i arbeidsmarkedet	53
7.1	<i>Sysselsetting i Evenes</i>	53
7.1.1	<i>Sysselsatte etter næring og arbeidssted i Evenes</i>	53
7.1.2	<i>Pendlingsbalanse i Evenes</i>	54
7.1.3	<i>Arbeidsledighet i Evenes og i regionen</i>	54
7.2	<i>Arbeidsmarkedet i regionen – viktige utviklingstrekk.</i>	55
7.2.1	<i>Utviklingen i Nordland.</i>	55
7.2.2	<i>Arbeidsmarkedet i Ofoten</i>	56
7.3	<i>Utfordringer i forhold til arbeidsmarkedet</i>	57
8	Utviklingspotensialet i Nautå-området i et regionalt perspektiv.	58

8.1	Realisering av utviklingspotensialet i Nautå innen bærekraftig utvikling	58
8.2	Hvordan realisere utviklingspotensialet i Nautå i et regionalt perspektiv	59
8.2.1	<i>Evenesregionen</i>	59
8.2.2	<i>Hålogalandsrådet</i>	59
8.2.3	<i>Hålogalandrådets strategiske plan for vekst og utvikling 2020-2023.</i>	60
8.3	Handlinger fra denne samfunnsanalysen som anbefales videreført i en strategiprosess.	60
9	Vedlegg	62
9.1	Vedlegg 1. Befolkningsutvikling i Evenes kommune år 2000-2021. Aldersgruppert	62
9.2	Befolkningsendring i regionen fra år 2000 – 2021. Aldersgruppe 20-66 år.	63
9.3	Folketilvekst i regionen år 2000 – 2021.	64

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Evenes med Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon utgjør et viktig knutepunkt for transport- og logistikk i regionen. Dette gjelder både for persontrafikk og varetransport. Planområdet ligger langs E10, midt mellom Harstad og Narvik, og med tilknytning til Vesterålen og Lofoten.

Områdeplan Evenes er utarbeidet med grunnlag i økt sivil aktivitet ved Harstad/Narvik lufthavn og framtidige behov i tilknytning til Forsvarets etableringer ved Evenes flystasjon. Dette er langt på vei stedbundne tiltak, som ikke kan og/eller er aktuelle å etablere andre steder i kommunen.

Evenes kommune arbeider for å imøtekomme behovet for arealer til utvikling og nye etableringer i kommunen. Kommunen ønsker å tilrettelegge arealene rundt E10/adkomstkryss til Harstad/Narvik lufthavn for etablerte aktører og framtidige næringsvirksomheter, samtidig som naturverdiene i området hensyntas. Dette gjelder arealer til Forsvaret, Harstad/Narvik lufthavn med tiliggende næringsarealer, Nautå næringspark, samt nye næringsarealer. Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn ligger i hovedsak utenfor (endelig) planområde til Områdeplan Evenes.

Hensikten med planarbeidet er å avklare og tilrettelegge arealene rundt E10 med adkomst, inkludert kryssløsning for adkomst til Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon.

1.2 Tiltakets beliggenhet

Tiltaket ligger i Evenes kommune i Nordland fylke. Beliggenheten gjør Evenes til et meget viktig knutepunkt for nordre del av Nordland og Søndre del av Troms. E10 danner en viktig øst-vestpassasje mellom Lofoten, Vesterålen og Harstad-regionen og grensepasseringen over Bjørnefjell mot Kiruna. Videre er Evenes sentralt plassert i forhold til E6 i en nord-sørakse fra Troms/Finnmark, via Narvik og videre sørover gjennom Nordland.



Figur 1-1. Tiltakets beliggenhet i forhold til regionen. Tiltaket er markert med orange firkant. Kilde: Norgeskart.no

Viktige avstander målt langs vei:

Strekning	Avstand, km	Avstand, tid
Evenes lufthavn – Narvik	57	53 min
Evenes lufthavn – Bjerkvik	42	38 min
Evenes lufthavn – Harstad	45	46 min
Evenes lufthavn – Setermoen	99	1t 27 min
Evenes lufthavn – Sortland	121	1t 51 min
Evenes lufthavn – Bardufoss	129	1t 54 min
Evenes lufthavn – Stokmarknes	149	2t 35 min

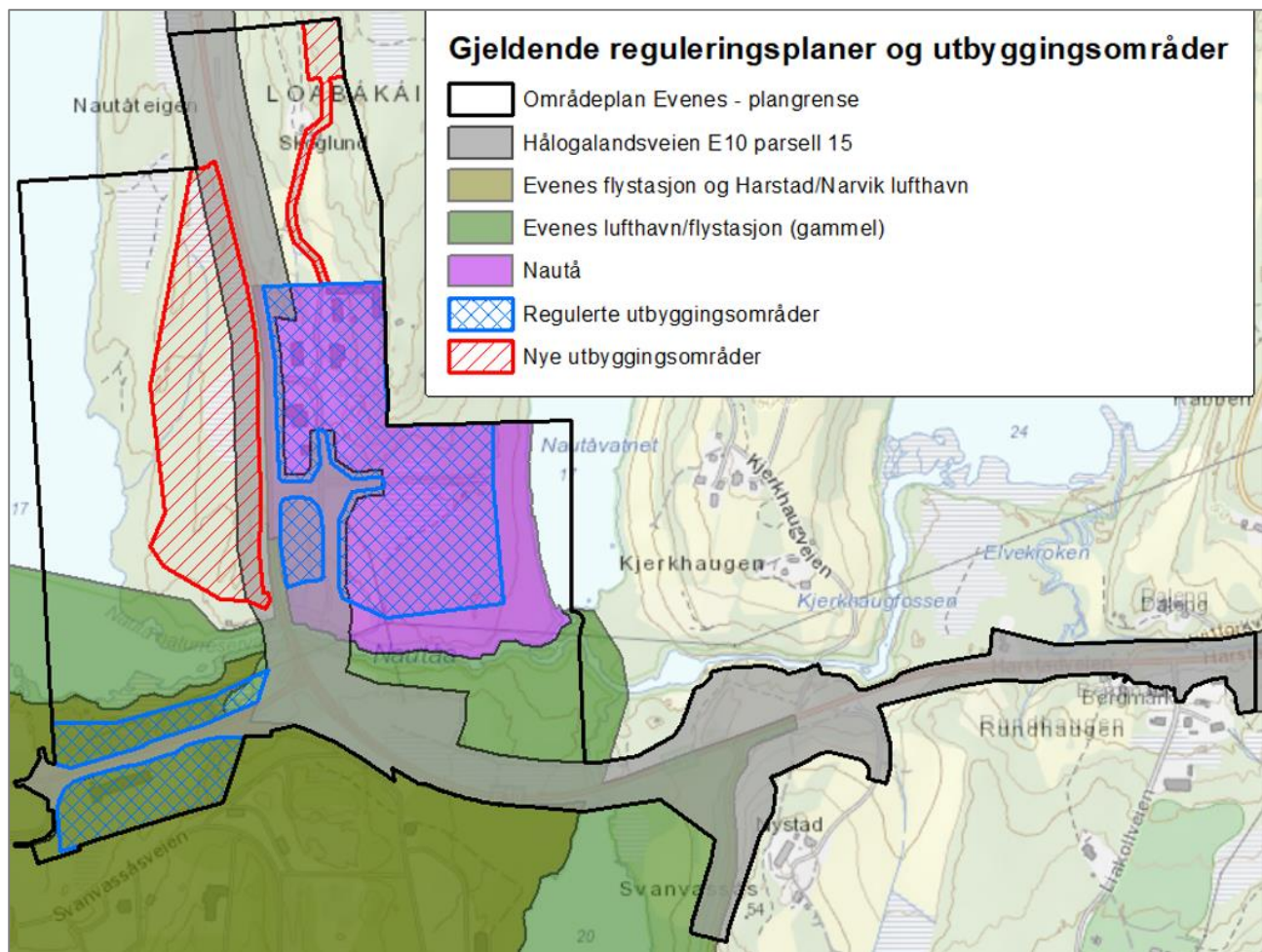
En realisering av E10 Hålogalandsveien (Sigerfjordtunellen) vil avkorte både reiselengde og reisetid til Vesterålen og Lofoten med ca 30 km og 39 minutter og derved bidra til regionforstørring i betydelig grad. Vi viser her til kap 3.3. og kap 5.6 regionforstørring.

1.2.1 Områderegulering

Evenes kommune gjennomfører planarbeidet som en områderegulering iht. pbl. § 12-2. Planprosessen ble utløst av et behov for å koordinere og sikre en helhetlig planløsning i området, i samarbeid med offentlige og private aktører. Områdeplanen sikrer kommunale interesser, tilrettelegger arealer for oppgradert E10 og en framtidig næringsutvikling, ivaretar møtepunktene mellom reguleringer, samt sikrer naturverdiene i området.

Planavgrensningen og arealdisponeringen i planområdet er langt på vei avklart i forutgående planprosesser (*figur 1-2*). Store deler av arealene avsatt til nye bebyggelse, er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner, jf. regulerte utbyggingsområder i *figur 1-2*. I tillegg settes det av areal til ny næringsbebyggelse mellom E10 og Langvatnet, samt høydebasseng nord for Nautå, jf. nye utbyggingsområder i *figur 1-2*.

Nautå naturreservat ivaretas. Det videreføres grønne bufferzoner på minimum 50 meter mot alle vann og vassdrag.



Figur 1-2. Plangrense, gjeldende reguleringsplaner og foreslåtte utbyggingsområder i Områdeplan Evenes.

1.3 Tiltaket og tiltaksområde

1.3.1 Tiltak som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner – utredes ikke

Samferdselsanlegg: Hålogalandsveien E10

Statens vegvesens reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 ble vedtatt 14.12.2021 (KS-53/21), og er videreført i Områdeplan Evenes. Planen omfatter nye veiløsninger for E10 med sekundærveier. Dette innebærer blant annet ny rundkjøring innenfor Nautå næringsområde, og nytt kryss adkomst inn til Harstad/Narvik lufthavn. Løsninger for kollektivtrafikk (bussholdeplass) og gang- og sykkelvei er inkludert i planen. I Områdeplan Evenes er det også lagt inn g/s-vei langs E10 østover til Moan innenfor trafikkarealene.

Nautå øst

Tilsvaret Nautå næringsområde. Gjeldende regulering, videreføres i områdeplanen. Formål og bestemmelser oppgraderes iht. faktisk situasjon/bruk i området og gjeldende tegneregler for plankart. Næringsformålet utgjør ca. 110 dekar.

Etablerte næringsvirksomheter innenfor næringsområdet per i dag:

- Hotell
- Bensinstasjon og truck stopp
- Serveringssted (grill)
- VAT-bedrift med varig tilrettelagte arbeidsplasser
- Kontor og lagerbygg

Øvrige arealer innenfor eksisterende Nautå næringsområde, avsettes til transport- og arealkrevende næringsvirksomheter. Et avgjørende kjennetegn på «arealkrevende virksomheter» er oftest et stort innslag av ubebygd areal på tomta relativt til bygningsmassens bruksareal (BRA). Ubebygde arealer benyttes til utelagring, parkering, manøvrering og kjøring. Tillate næringsvirksomheter vil være:

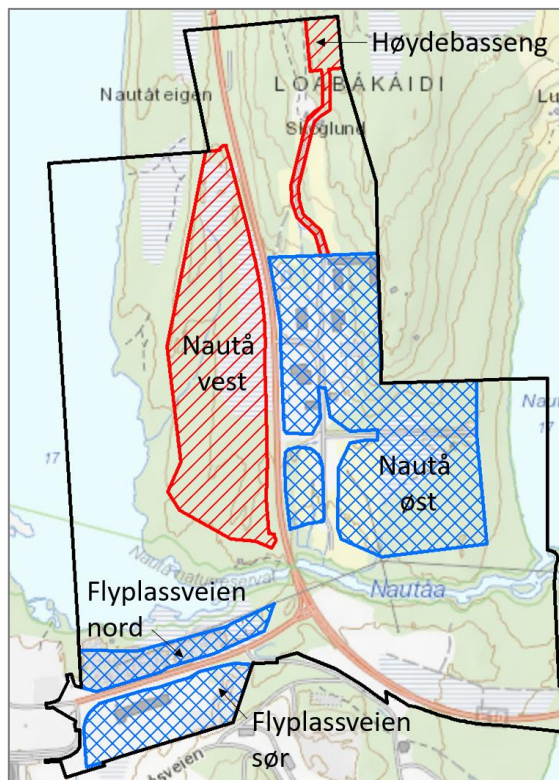
- Lager/logistikk: lager- og distribusjonsfunksjoner, godsterminaler.
- Lokalservice: håndverk, verksted, engros/lager, transport, utleie og byggevarer.
- Handel med plasskrevende varegrupper
- Dagligvarehandel/matbutikk
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie

I tillegg kan det etableres tjenesteyting i form av flerbrukshall eller idrettshall innenfor arealene.

1.3.2 Tiltaksområdet - tiltak som utredes

For alle fagtema som konsekvensutredes vil nye utbyggingsområder som ikke er hjemlet i gjeldende regulering utredes. Det vil si at Nautå vest og høydebassenget med adkomst (figur 1-3) utgjør **tiltaksområdet** i utredningene.

For fagtema landskap og i ROS-analysen inkluderes også Flyplassveien nord og Flyplassveien sør i **tiltaksområdet**. Dette da omreguleringen medfører andre formål og høyere bebyggelse, enn det som er tillatt i gjeldende regulering.



Figur 1-3. Planlagte utbyggingsområder. Regulerte områder (blå) og nye områder (røde). Plangrense = svart linje.

Nautå vest – nye næringsarealer

Et totalt areal på ca. 70 dekar er avsatt til nytt næringsareal mellom E10 og Langvatnet, med krav om detaljregulering iht. pbl § 12-3 før utbygging. Tillatte næringsvirksomheter vil være de samme som for Nautå øst.

Høydebasseng

Tilgangen på brannvann i planområdet er vurdert, jf. egen VAO-rapport. For å forbedre trykkforholdene ved brannvannsuttak er det avsatt plass i reguleringsplanen for å etablere høydebasseng/vanntank nord for eksisterende hotell i Nautå næringsområde. Det er også regulert adkomst til området.

Flyplassveien nord og sør – omregulering

Planlagte Evenes Airport City (eiendom 4/106) ligger innenfor gjeldende reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, vedtatt 17.11.2020. Flyplassveien (eiendom 34/1) deler 4/106 i to. Arealene innenfor eiendom 4/106 omreguleres, og det tilrettelegges for følgende funksjoner:

- Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie
- Kontor/forretning

For næringsarealene nord for Flyplassveien, ca. 14 dekar, er det satt krav om detaljregulering iht. pbl § 12-3 før utbygging. Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling og ev. næringsbygg, sør for Flyplassveien, kan bygges med direkte hjemmel i områdeplanen.

1.4 Krav til utredning

Planlagte tiltak er vurdert i henhold til *forskrift om konsekvensutredninger*, gjeldende fra 01.07.2017. Tiltaket utløser krav om konsekvensutredning etter:

§ 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.*

og

§ 8 *Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.*

Det er i planprogrammet kap 6.14 gitt at samfunnsmessige konsekvenser skal utredes;

6.14 Samfunnsmessige konsekvenser

Definisjon av tema

Temaet omfatter samfunnsmessige konsekvenser av tiltaket, i hovedsak tiltakets virkninger på sysselsetting og næringsliv i kommunen, turisme, samt boligmarkedet og behovet for kommunal service og infrastruktur.

Begrunnelse for utredning og utforming

Dette vil være konsekvenser knyttet til demografiske endringer, virkninger for lokalt og regionalt arbeidsmarked, endringer i pendlingsomfang og virkninger for lokalt boligmarked. Slike endringer vil ha betydning for behovet for kommunal service og infrastruktur, som igjen vil ha betydning for kommunal økonomi.

Utredningens omfang

Forventede virkninger på arbeidsmarkedet og sysselsettingen i kommunen beskrives, med framskrivninger frem til 2040. Det skal også beskrives hvordan en utbygging vil kunne påvirke befolkningsutvikling, arbeidsmarked/sysselsetting og næringslivets kår i kommunen, samt behovet for kommunal service og infrastruktur.

2 Metode

Oppgaven er gitt i planprogrammet (ka 1.4. foran).

2.1 Problemstilling og hensikt for denne samfunnsanalysen

Harstad/Narvik lufthavn er samlokalisert med Evenes flystasjon som fra 1. januar 2022 blir framskutt base for F-35 og hovedbase for Forsvarets nye maritime patruljefly, P-8 Poseidon. Luftforsvaret angir et personellbehov på 651 tilknyttet Evenes flystasjon fra og med år 2028. I tillegg kommer ca 300 soldater på førstegangstjeneste. Dette innebærer en betydelig utvikling av infrastruktur knyttet til flystasjonen og samfunnet for øvrig.

Dette gir kommunen og regionen både store muligheter og store utfordringer. Hovedproblemstillingen er etter vårt syn: hvordan kan Evenes og regionen bygge opp en strategi for å ta mest mulig effekt ut av denne etableringen?

Hensikten med denne samfunnsanalysen og utviklingsstrategien er å gi Evenes kommune ett faglig grunnlag og en strategi for utvikling av områdene på og omkring Harstad/Narvik Lufthavn og Evenes flystasjon – her kalt Nautå utviklingsområde i Evenes kommune.

Denne strategien må kommuniseres med kommunen og andre viktige aktører i regionen.

2.1.1 Influensområde

Harstad/Narvik lufthavn (Evenes) er regionens eneste sivile lufthavn med kapasitet til å operere større fly, og den regnes blant de 10 mest trafikkerte lufthavnene i Norge – sammen med Bodø og Tromsø i Nord-Norge.

En videre utvikling av E10 vil være en betydelig styrke av transportinfrastrukturen i regionen.

Vi legger i denne analysen til grunn et influensområde som dekker Ofoten, Sør-Troms og størstedelen av Lofoten og Vesterålen.

2.1.2 Viktige rammebetingelser og beskrankninger

Viktige rammebetingelser er gitt i;

- ❖ Planprogrammet – Områderegeringsplan Nautå (Revidert etter merknadsbehandling jan 2020)
- ❖ FNs bærekraftsmål (17 mål)
- ❖ Parisavtalens målsettinger og Norges forpliktelser knyttet til måloppnåelse
- ❖ Avinors målsetting om at all innenlands flytrafikk skal være 0-utslipp innen 2040. Utvikling av elektriske innenlandsfly. Avinor / Elnett21. Utvikling av lavutslipps-lufthavner
- ❖ Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023)
- ❖ Regionale planer
- ❖ Kommunale planer

Viktige beskrankninger er gitt ved at;

- ❖ Evenes flystasjon er en militær base med bl.a. NATO-QRA beredskap og base for militære overvåkningsfly P-8 Poseidon. Dette innebærer høy beredskap, sikkerhetssoner og skjerming av, adgang, innsikt mv.
- ❖ Støybegrensninger i hht flyaktivitet (gul og rød sone). Krav til støyskjerming av bygningsmasse og infrastruktur.

- ❖ Naturvernområder. Omkring Evenes ligger flere viktige naturvernområder. Utvikling av lufthavnen, *Nautå utviklingsområde* og samtidig ivareta naturverdiene i naturvernområdene og i naturmiljøet omkring lufthavnen.

2.1.3 Mulighetsrom;

- ❖ Etableringer nært flyplassområdet i forbindelse med;
 - elektrifisering av fly
 - null-utslipps-flyplass
- ❖ Etablering av boligmasse og samfunnsinfrastruktur som dekker luftforsvarets behov + familie + ringvirkninger
- ❖ Økt reiselivsaktivitet i regionen
- ❖ Forventet økt pendleraktivitet i regionen og derved økt trafikk over lufthavnens sivile del.
- ❖ Økt behov for lufttransport av produkter (sjømat) ut av regionen
- ❖ Utvikling av en knutepunktfunksjon E10/Evenes.

2.1.4 Hovedutfordringer

Hovedutfordringen er å finne utviklingsmuligheter i *Nautå utviklingsområde* som ivaretar naturverdiene og luftforsvarets behov for begrensning / avskjerming av sin virksomhet – samtidig som man åpner for en videre utvikling av samfunnet og næringsaktiviteter som ligger i mulighetsrommet.

Arbeidsmarkedet i Evenes og kommunene omkring er ikke stort nok til å kunne dekke inn Luftforsvarets etablering. Hvordan kan en i utgangspunktet liten kommune kunne tiltrekke seg arbeidskraft i denne størrelsesorden?

Forsvarets bemanningsbehov dekkes i stor grad av innpendling, og vare/tjenestebehovet dekkes i stor grad gjennom (nasjonale) storkundeavtaler. Hvordan kan kommunen og regionen dra nytteeffekter av etableringen av flybasen og ringvirkninger av denne etableringen?

2.2 Viktige forutsetninger

2.2.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2019-2023 ble vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019.

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- ❖ Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- ❖ Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- ❖ Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- ❖ Å skape et trygt samfunn for alle

De regionale og lokale myndighetene har sentrale oppgaver med å håndtere disse utfordringene. Det gjelder alle kommuner, uavhengig av størrelse og kompetanse. Planlegging er et av deres viktigste verktøy

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

Vi vil her spesielt vise til forventningsdokumentets kapittel 3; Bærekraftig areal- og transportutvikling.

2.2.2 FNs bærekraftsmål

De 17 bærekraftmålene kan illustreres slik:



Figur 2-1. Bærekraftmålene delt inn i de tre dimensjonene miljømessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft. Kilde: Larvik kommune / FN-Sambandet

Bærekraftmålene er delt i tre dimensjoner: miljømessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft. Det er sammenhengen mellom dimensjonene som avgjør om noe er bærekraftig. For å løse utfordringene kommunene og samfunnet står overfor er det stadig viktigere å tenke helhetlig og bærekraftig på alle nivåer i planlegging. De siste tiårene er det blitt økt fokus og forståelse for hvilken betydning arealplanlegging også har for sosial og økonomisk bærekraft.

De bærekraftmålene som vurderes å ha mest relevans for områdeplanen for Evenes er;

Bærekraftsmål 7 Ren energi til alle. Sikre tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris for alle. Vi viser her spesielt til;

Delmål 7.a.; *Innen 2030 styrke det internasjonale samarbeidet for å lette tilgangen til forskning og teknologi på området ren energi, inkludert fornybar energi, energieffektivisering og avansert og renere teknologi for fossilt brensel, og fremme investeringer i energinfrastruktur og teknologi for ren energi.*

Bærekraftsmål 8 anstendig arbeid og økonomisk vekst er relevant både for situasjonen i Evenes og i regionen. Vi viser her spesielt til

Delmål 8.2.: *Øke den økonomiske produktiviteten gjennom diversifisering, teknologisk fremgang og innovasjon, blant annet med vekt på lønnsomme og arbeidsintensive sektorer.*

Bærekraftsmål 9 industri, innovasjon og infrastruktur er relevant i forhold til Evenes-samfunnets posisjon som et viktig knutepunkt mellom E10 og en lufthavn av nasjonal og regional betydning. Vi viser her spesielt til;

Delmål 9.1; Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur,

Delmål 9.4; *Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med mer effektiv bruk av ressurser og mer utstrakt bruk av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet.*

Bærekraftsmål 11 bærekraftige byer og lokalsamfunn er relevant spesielt i forhold til situasjonen i Evenes kommune som er inne i en betydelig utviklingsprosess som følger av Evenes flystasjon (Luftforsvaret). Denne utviklingsprosessen er så omfattende at den har betydning langt ut over kommunen. Vi viser her spesielt til;

Delmål 11.2; *Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene (...).*

Bærekraftsmål 15 Livet på land. Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold. Områdene i og omkring Nautå er fredet som naturreservat i hht naturmangfoldloven, og det er registrert viktige naturtyper i området.

2.2.3 Klimamålene

Det skjer en stadig utvikling av klimamålene etter at Parisavtalen ble vedtatt i 2015. Det er et gjennomgående trekk at klimamålene blir mer ambisiøse og mer forpliktende.

2.2.3.1 Nasjonale klimamål 2030.

Den 7. februar 2020 har Norge meldt inn et forsterket klimamål under Parisavtalen. Norges forsterkede klimamål er å redusere utslippene med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent sammenlignet med 1990-nivå.

Norge ønsker å kutte sine klimagassutslipp i samarbeid med EU. Gjennom klimaavtalen med EU har Norge allerede forpliktet seg til å samarbeide med EU om å redusere utslippene med minst 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå.

Europakommisjonen har i sin European Green Deal varslet at de vil legge frem en plan for å øke EUs mål til minst 50 prosent og opp mot 55 prosent. Regjeringen har arbeidet for at EU skal øke sitt mål til 55 prosent, og vil fortsette å arbeide for det fremover. Hvordan et økt i klimamål i EU vil gjennomføres og fordeles mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor er ikke avklart.

2.2.3.2 EUs klimamål for 2030

Viktige aktører i verdenssamfunnet setter stadig mer ambisiøse klimamål.

Den norske regjeringen har kunngjort at Norge skal slutte seg til EUs klimamål for 2030.

Gjennom Paris-avtalen, i regi av FN, har EU forpliktet seg til omfattende klima- og energimål som skal nås innen 2030. EUs mål har etter signeringen av avtalen blitt revidert og forsterket.

Parisavtalen omhandler den globale temperaturøkningen man observerer når dagens temperaturnivå sammenlignes med nivået i pre-industrielle tider. Det fundamentale målet i Parisavtalen er å begrense den

globale temperaturøkningen til godt under 2 prosent over pre-industrielt nivå, og å ta steg mot å begrense økningen til 1,5 prosent. Målene EU har satt seg frem mot 2030 kan deles inn i tre hovedpunkter:

- ❖ Det første målet er et kutt i utslipp av klimagasser på minst 55 prosent sammenlignet med nivået i 1990. Dette målet er bindende, og alle EU-medlemslandene må ta sin del, i henhold til en intern fordelingsnøkkel. Da EU reviderte sine mål i 2020 økte dette målet fra 40 prosent til 55 prosent.
- ❖ Det andre målet er en økning i andelen fornybar energi på minst 32 prosent. Dette er bindende på EU-nivå, som vil si at enkelte land kan være lavere så lenge den samlede andelen i hele EU er på minst 32 prosent. EU reviderte dette målet i 2018, og besluttet da å øke målet fra 27 prosent til 32,5 prosent.
- ❖ Det tredje målet er å øke energieffektiviteten med minst 32,5 prosent. EU reviderte dette målet i 2019, og besluttet da å øke målet fra 27 prosent til 32,5 prosent.

Et viktig moment med de tre målene er at de skal gjennomføres i EU, og ikke ved å kjøpe klimakvoter i utviklingsland. Det er derfor ikke mulig å «kjøpe seg fri» fra sine forpliktelser. Et verktøy for å nå målene er EUs grønne giv – European Green deal – som ble lansert i desember 2019. På tross av å ikke være EU-medlem har Norge signert en avtale med EU om klimasamarbeid, der Norge sluttet opp om EUs klimamål.

Initiativ i forhold til utvikling av ny teknologi for lufttransport må sees i denne sammenhengen. Dette omtales nærmere i kapittel 3.

3 Viktige samfunnsmessige endringsprosesser i regionen

Det er fire vesentlige endringsprosesser i denne regionen som setter premisser for den samfunnsmessige utviklingen ved Nautå / Evenes lufthavn;

1. Utviklingen ved Evenes militære flystasjon
2. Utviklingen av et industrielt knutepunkt i Narvik
3. Utviklingen av samferdselsstrukturen i regionen – spesielt E10.
4. Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren og reiselivsnæringen

3.1 Evenes militære flystasjon

Dette tiltaket må sees i sammenheng med etableringene knyttet til Evenes militære flystasjon. Etableringene ved Evenes Militære Flystasjon er ivaretatt av en egen statlig reguleringsplan i hht Plan- og bygningslovens § 6-4.

Etableringen av spesielt QRA innebærer at to fly av type F-35 skal være operative på kort varsel døgnet rundt alle dager i året. Videre vil QRA innebære en økt øvingsaktivitet.

Etableringen av basevirksomhet for overvåkningsfly (MPA) med 5 fast stasjonerte fly av flytype Poseidon (P8A), ble etablert vinteren 2022.

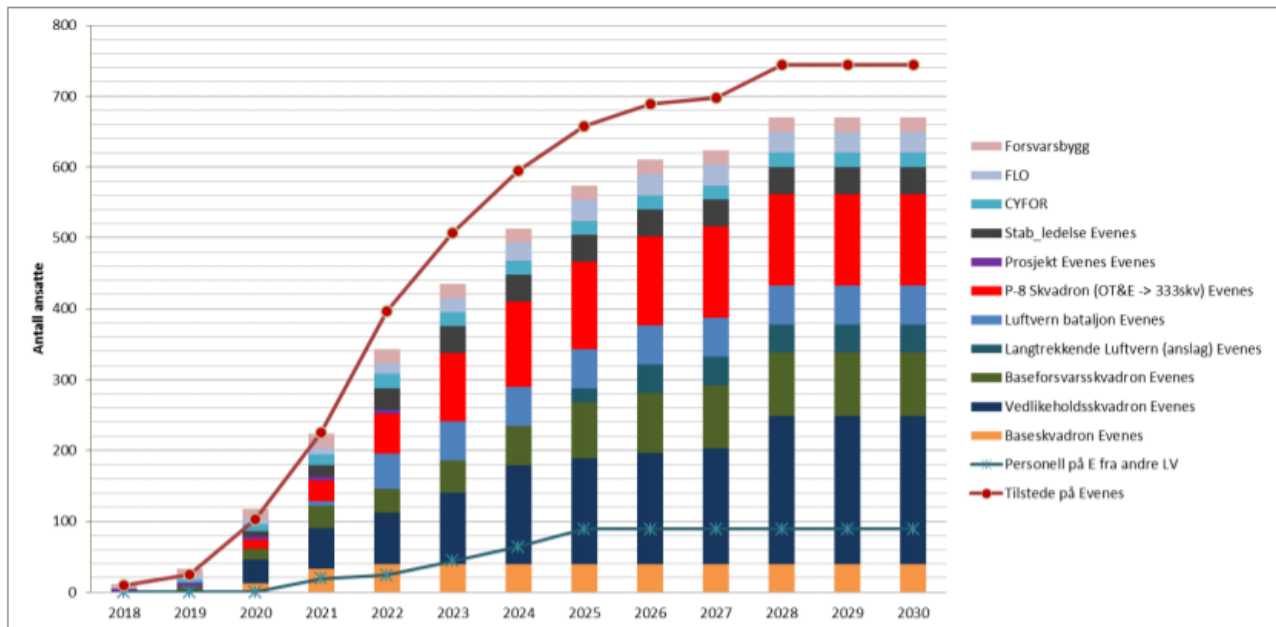
Summen av etableringen av Evenes militære flystasjon vil gi:

- ❖ En betydelig potensiell utviklingseffekt som følge av flere arbeidsplasser og mer virksomhet i kommunen / regionen
- ❖ En betydelig samfunnseffekt dersom hoveddelen av denne utviklingseffekten kan utnyttes i kommunen / regionen.
- ❖ En begrensende effekt som følger av et økt støyproblem i og omkring flystasjonen.

3.1.1 Etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen. Personellmessige virkninger.

Tiltakets planmessige utfordringer er beskrevet i rapport (2019) for Evenes kommune; «Planmessige utfordringer for Evenes av Luftforsvarets etablering av Evenes Flystasjon».

Luftforsvarets oppbemanning av Evenes flystasjon er pr november 2018 beskrevet slik;



Figur 3-1. Luftforsvarets planer for oppbemanning på Evenes flystasjon fordelt på funksjoner. Kilde: Luftforsvaret / Evenes kommune 2019.

År	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Avdeling												
Baseskvadron		10	30	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Vedlikeholdsskvadron	15	30	50	75	100	140	150	160	160	200	200	200
Baseforsvarsskvadron			35	40	55	80	85	95	95	95	95	95
Langtrekkende luftvern							20	40	40	40	40	40
Luftvern bataljon			5	50	55	55	55	55	55	55	55	55
P-8 skvadron		15	35	60	100	120	125	125	125	125	125	125
Stab Evenes		5	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
CYFOR		5	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20
FLO	5	5	5	10	20	25	30	30	30	30	30	30
Forsvarsbygg	10	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Sum fast bemanning	30	85	216	336	436	526	571	611	611	651	651	651

Tabell 3-1. Luftforsvarets planer for oppbemanning på Evenes flystasjon fordelt på funksjoner. Kilde: Luftforsvaret / Evenes kommune 2019.

Dette gir i sum et økt bemanningsbehov på i alt ca 651 personer. I tillegg kommer et behov for ca 300 soldater på førstegangstjeneste. Vernepliktige soldater forventes i all hovedsak å bli innkvartert på flystasjonens område.

3.1.2 Etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen. Økt støyproblem

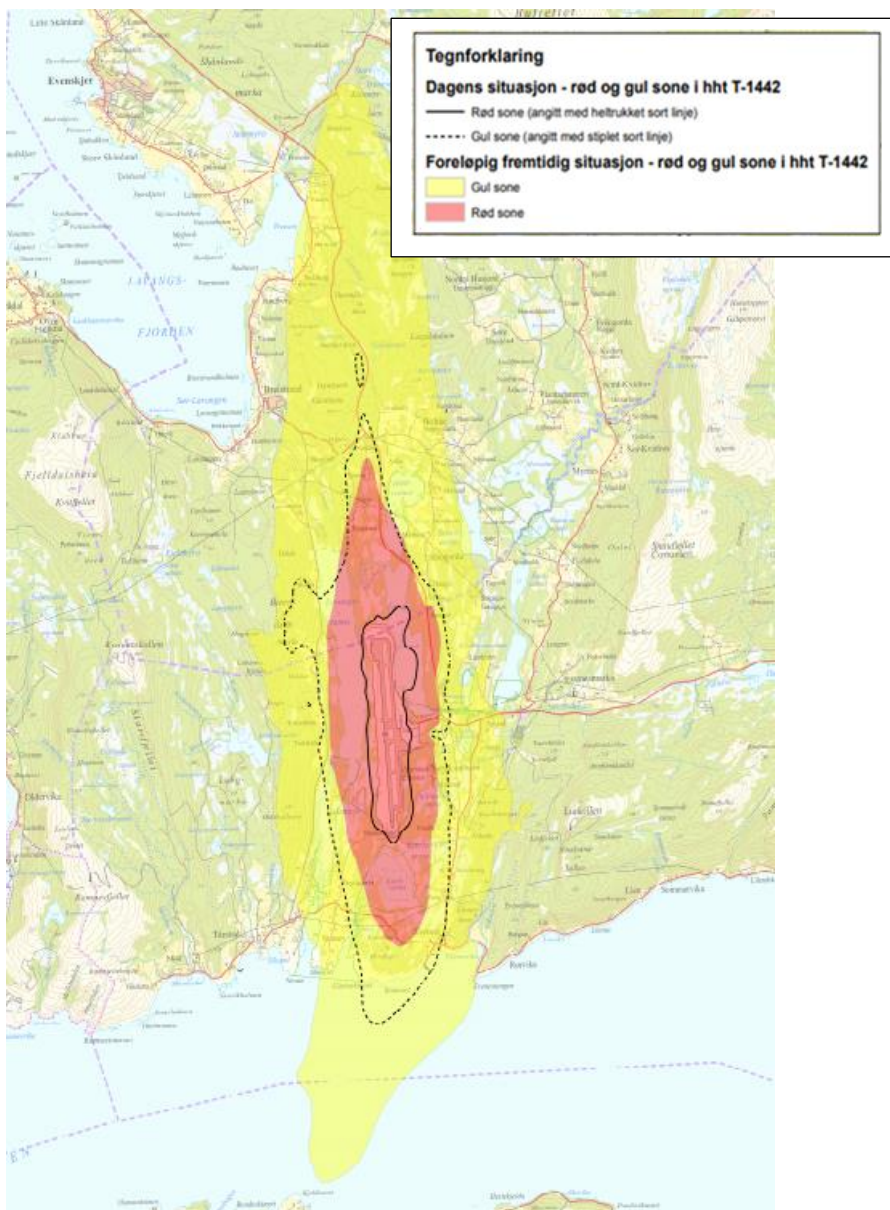
Etableringen vil i sum gi en betydelig endring av støybildet på og omkring Evenes flystasjon. Støy er vurdert i egen konsekvensutredningsrapport (Rapport Forsvarsbygg 27.03.2019).

Vi ser av figur 1-2 at etableringene av ny virksomhet ved Evenes flystasjon vil gi en betydelig økning i støypåvirket areal omkring flystasjonen.

Antall bygninger med støyfølsomt bruksformål med overskridelse av anbefalt grenseverdi etter T-1442/2016 øker i fremtidig situasjon, både for 0-alternativet og for fremtidig totalsituasjonen etter gjennomføring av tiltaket. Den vesentligste økningen i antall bygninger med støyfølsomt bruksformål skjer i Skånland kommune.

Retningslinjen angir at det bør beregnes støy og kartfeste en inndeling i to støysoner:

- ❖ rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås
- ❖ gul sone er en vurderingssone, hvor ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.



Figur 3-2. Foreløpig Støysonekart. Forsvarsbygg (2017).

3.2 Industrietablering Narvik

Aker ASA kunngjorde den 26.oktober 2021 at selskapet gjennom sitt datterselskap Aker Horizons skal etablere seg i Narvik. Sammen med lokalsamfunnet og Narvik kommune, ønsker selskapet å utvikle bærekraftig eksportindustri og en betydelig mengde grønne arbeidsplasser. Aker har allerede kjøpt tomter på Ballangseira og Framneslia. På disse lokasjonene vurderes det etablering av industripark, hydrogenproduksjon, Grønt stålværk samt DRI (Direct reduced iron).

Aker har også investert i Narvik Batteri AS, som planlegger batterifabrikk på Hergot, inngått avtaler om datasenter Bjerkvik/Kvandal samt kjøpt flere enkeltstående bygg i Narvik og Ballangen til bruk for kontor og overnatting. Samlet sett forventer konsernet å investere om lag 50 milliarder kroner. Aker beskriver satsningen som en «helhetlig, strategisk satsing på grønne verdikjeder for kraftkrevende industri med Narvik som hub».

Aker er imidlertid ikke den eneste industrielle aktøren som ser mot Narvik for grønn industrietablering. TECO 2030 planlegger å starte opp produksjon av hydrogenbrenselceller og med opp mot 500 ansatte innen 2030. Produksjonsarealer er ervervet og de første ansatte er på plass. Innovasjon Norge har i oktober 21 innvilget 50 mill. i støtte til videreutvikling av konseptet.

Videre skal Heidelberg Cement investere 80 millioner i Kjøpsvik til prosjekter som skal gi lavere CO₂ utslipp på anlegget. Med økende kostnader knyttet til utslipp, kan en slik investering bidra til å sikre driften, men også legge til rette for en langsiktig grønn vekst.

Felles for disse planene er det faktum at det fortsatt er knyttet betydelig usikkerhet til etableringsomfanget og hvilke effekter de kan utløse. I samfunnsanalysen er det derfor et sentralt poeng at man kvalitetssikrer de ulike tiltakenes realisme, framdrift og omfang.

I sum vil disse initiativene kreve en betydelig arbeidskraft som i stor grad vil utfordre arbeidsmarkedet i regionen. Vi ser for oss at dette kan løses – i en initiell fase – gjennom pendling. I et slikt perspektiv vil Harstad/Narvik lufthavn ha stor betydning. Nærheten til en større lufthavn er også viktig for transport av spesialtjenester i forbindelse med vedlikehold og spesielle utviklingsoppgaver ved industrien.

Økt industriell aktivitet i regionen vil erfaringsmessig også utfordre arealer nært knyttet til større lufthavner i form av lager/distribusjonssentraler.

Samfunnskonsekvenser av industrietableringen i Narvik er under utredning.

3.3 Hålogalandsveien E10.

I Framleggingen av NTP (mars 2021) har Regjeringen besluttet å fremme bygging av Hålogalandsveien. OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt omfatter:

- Totalt 82 km tofelts vei, fordelt på 35 km ny vei i eksisterende trasé, 27 km tunneler og 20 km vei i ny trasé.
- En rekke mindre konstruksjoner for å sikre veien mot flom, skred og rasfare.
- Etablering av bl.a. kollektivtrafikktiltak, en stor rasteplass, døgnhvileplass, utfartsparkeringer, gang- og sykkelveier, samleveier for avlastet veinett, tilkoplinger til eksisterende vei, nye kryssløsninger og sanering av private avkjørsler.

Hensikten med prosjektet, er å binde Hålogalands-regionen tettere sammen, både for næringslivet og befolkningen.

Det skal gjøres ved å bedre fremkommeligheten og gi vesentlig redusert reisetid på E10/rv. 85/rv. 83 mellom Sortland, Harstad og Evenes. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km, og reisetiden på strekningen blir redusert med ca. 39 minutter.



Figur 3-3. Hålogalandsveien. Kilde; Statens vegvesen.

3.4 Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren, transport og reiselivsnæringen

Dette er videre utdypet i kapittel 5. Viktige elementer her er:

- ❖ Utviklingen innen lufttrafikk – null-utslippvisjonen
- ❖ Forventet vekst i sjømatnæringen og transportutfordringer i forhold til sjømat – spesielt flyfrakt.
- ❖ Transport- og logistikkutfordringer knyttet til transport av økende volumer innen en null-utslippvisjon
- ❖ Videre utvikling av reiselivsnæringen sett i forhold til en null-utslippvisjon.

4 Erfaring fra tilsvarende prosess i Ørland kommune. Etablering av flybase. Samfunnsmessige effekter.

Utviklingen ved Luftforsvarets base på Evenes vil være en viktig premissleverandør for utviklingen i Evenes og i regionen.

Vi presenterer her erfaringer fra prosessene i Ørland / Bjugn som et ståsted i forhold til å forstå en mulig utvikling i Evenes og i regionen med utgangspunkt i etablering av luftforsvarets base på Evenes.

Ørland flystasjon er i en utviklingsfase der de første av i alt 52 kampfly landet i 2017. Utviklingsfasen ved Ørland flystasjon skal vare fram til år 2025.

4.1 Fra Ørland og Bjugn kommuner til en sammenslått Ørland kommune

Samfunnsmessige konsekvenser for etablering av Ørland hovedflystasjon ble utredet av Forsvarsbygg i 2013/14 og presentert i rapporten «Reguleringsplan og konsekvensutredning for Ørland Hovedflystasjon – temaautredning arealbruk, lokal og regional utvikling» datert 10.01.2014. Rapporten vurderer bl.a. befolkningsutvikling og sysselsetting.

1621 Ørland og 1627 Bjugn var to kommuner i Sør-Trøndelag fylke fram til fylkessammenslåingen i 2018 der kommunene fikk nye kommunenummer 5015 Ørland og 5017 Bjugn. I 2020 ble disse to kommunene slått sammen til 5057 Ørland med administrasjonssenter i Bjugn (Botngård).

Det er nærliggende å tro at utviklingen ved Ørland flystasjon var en viktig drivkraft i denne sammenslåingsprosessen.

4.1.1 Befolkningsutvikling år 2000 – 2022.

Befolkningsutviklingen i Ørland / Bjugn er summert fram til og med år 2019. Befolkningsutviklingen fra år 2000 til år 2022 er vist i figur 2-1. I 2012 hadde de to kommunene i sum 9.703 innbyggere. Fram til år 2022 vokste befolkningen til 10.3371 innbyggere – en vekst på 638 innbyggere. Det er sannsynlig at den vesentligste årsaken til denne utviklingen kan knyttes til utviklingen ved Ørland flystasjon. Vi ser av figuren at kommunene hadde en overveiende negativ befolkningsutvikling fram til år 2009 og en svak vekst fram til år 2012.

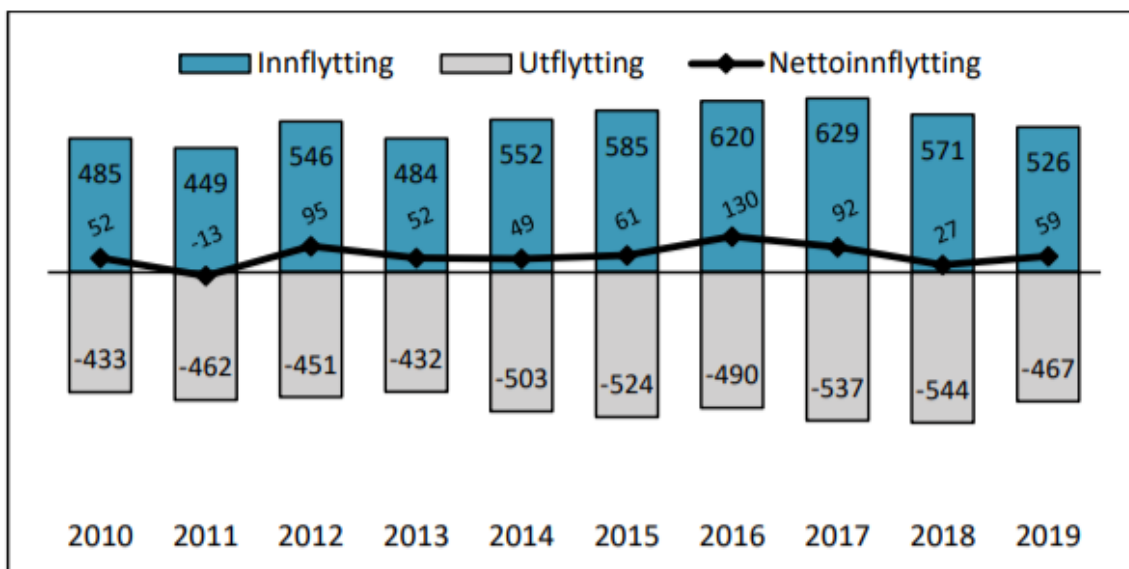
Vi ser også at befolkningsveksten synes å flate noe ut fra og med år 2018.



Figur 4-1. Befolkningsutvikling i Ørland og Bjugn kommuner – nå 5057 Ørland kommune i perioden år 2000 – 2022. Kilde SSB tab 07459.

4.1.2 Inn/utflytting til/fra Ørland kommune. 2010-2019

I 2019 var det 526 personer som flyttet inn til kommunen, og 467 personer som flyttet ut av Ørland, noe som gir et totalt overskudd på 59 personer. For denne statistikken er det summert opp flyttinger til og fra gamle kommunene Ørland og Bjugn, flyttetallene vil derfor ikke gi et korrekt bilde over hvor mange som flyttet ut og inn, da tallene inkluderer flytting innad i den sammenslåtte kommunen.

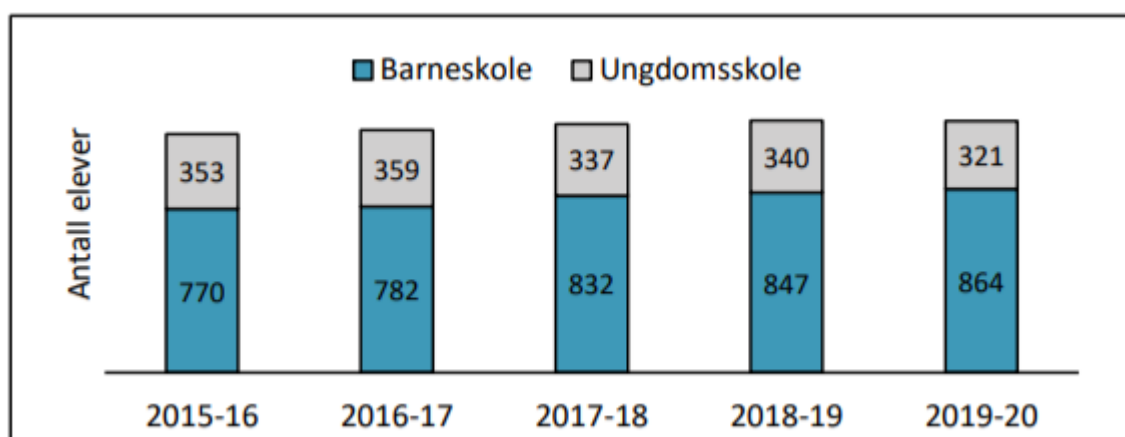


Figur 4-2. Innflytting, utflytting og nettoinnflytting for Ørland kommune fra 2010 – 2019 (per 31.12). Både innenlands og utenlands. Kilde: SSB tabell 06913. Folkehelseoversikt. Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer for Ørland kommune 2020 – 2024. Ørland kommune 2020.

Figur 2-2 viser en klar positiv innflytting i årene 202016-2017. Dette kan relateres til etableringen av Ørlandet flystasjon.

4.1.3 Elevtallsutvikling i Ørland kommune 2015 - 2020

Ørland kommune har i dag 4 kommunale og 1 privat barneskole, i tillegg til 2 ungdomsskoler. I skoleåret 2019/20 var det 1185 elever på grunnskolene, en økning på 62 elever fra skoleåret 2015/16. Antall elever på barneskoletrinnet har i perioden gått opp fra 770 elever til 864 elever – en økning på 94 elever. I samme periode gikk antall elever på ungdomsskoletrinnet ned fra 353 elever til 321 elever – en nedgang på 32 elever.



Figur 4-3. Antall elever på barne- og ungdomsskole i Ørland kommune fra skoleåret 2015/16 til 2019/20. Kilde: Skoleporten.udir.no. Folkehelseoversikt. Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer for Ørland kommune 2020 – 2024. Ørland kommune 2020.

4.1.4 Boligutvikling Ørland – Bjugn 2010-2020

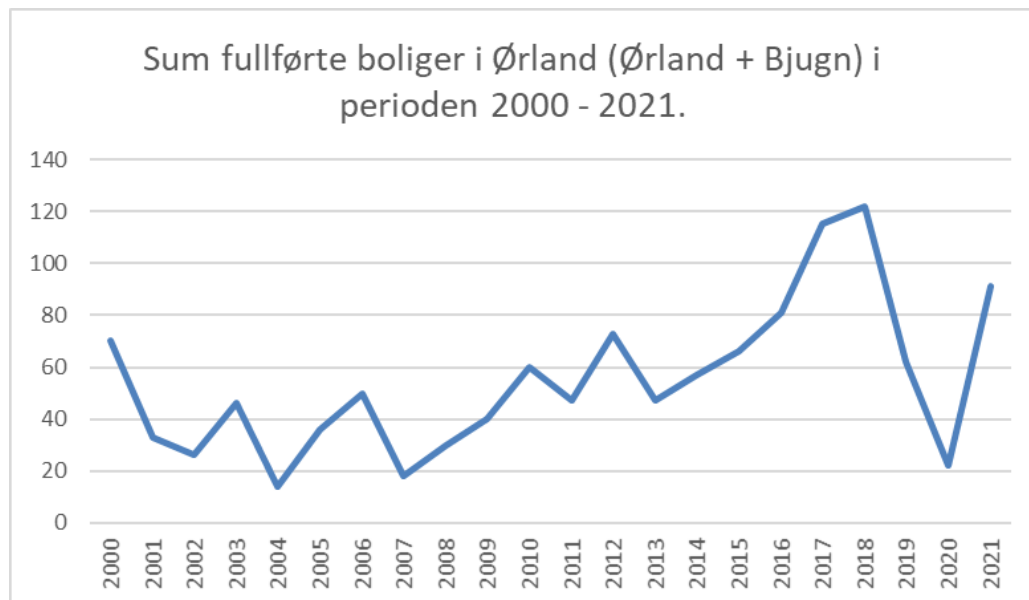
Det ble i prognosematerialet fra Forsvarsbygg (2014) angitt et årlig boligbehov på 50 nye boliger i perioden 2012-2018 økende til 70 boliger pr år i perioden 2019-2030. Dette er boliger i tillegg til «normal» boligproduksjon i en kommune på drøyt 10.000 innbyggere. I alt gir dette et behov på ca 1.350 nye boliger i perioden 2012-2030. Videre ble det angitt et skolebehov tilsvarende 350-380 barneskolebarn.

Tallmateriale fra SSB¹ indikerer at en normal boligproduksjon i en kommune av Ørlands størrelse vil være ca 40/ år.

- ❖ I perioden år 2000 – 2011 var boligproduksjonen i Ørland og Bjugn i snitt 39,2 fullførte boliger pr år.
- ❖ I perioden år 2012 – 2018 var boligproduksjonen i Ørland og Bjugn i snitt 80,1 fullførte boliger pr år. Dvs ca 40 i tillegg til en «normal» produksjon. Dette er høyst sannsynlig relatert til utviklingen ved flystasjonen.
- ❖ I perioden år 2019 – 2020 var boligproduksjonen i Ørland og Bjugn i snitt 42 fullførte boliger pr år. Dette er tilbake til et normalt nivå for boligproduksjon.

¹ Tabell 05940 Igangsatte boliger, ferdigstilte boliger mv kommunevis.

Dette kan grafisk framstilles slik;



Figur 4-4. Sum fullførte boliger i Ørland og Bjugn i perioden år 2000-2020. Kilde SSB 05940.

I Ørland ble det fullført 122 boliger i år 2018. I år 2020 var dette sunket til 22. År 2020 var et meget spesielt år, men Coronaepidemien satte i utgangspunktet ingen begrensninger på virksomhet knyttet til forsvarsetableringer.

I perioden 2012-2020 skulle det i hht prognosen fra Forsvarsbygg (2014) være et behov for ca 500 nye boliger. Det ble i samme periode ferdigstilt 645 boliger medregnet en «normal produksjon». Fraregnet en normal produksjon, ble det i perioden produsert 285 nye boliger i Ørland – dette er ca 215 boligenheter lavere enn anslaget i prognosen fra 2014. I år 2021 ble det fullført 91 boliger i Ørland.

4.1.5 Sysselsettingsutvikling år 2008 - 2021

I konsekvensutredningen fra Forsvarsbygg er det lagt til grunn en økning på 550 årsverk på flystasjonen. I tillegg er det lagt til grunn at det vil være 100-150 bygge- og anleggsarbeidere i byggeperioden fra 2015-2020. For årene 2016-2018 anslås antall anleggsarbeidere fra 470 til 650.

Sysselsetting kan måles etter sysselsattes bosted eller etter sysselsattes arbeidssted. Som oftest er en sysselsatt bosatt i arbeidsstedskommunen. Pendlere er sysselsatte som krysser en eller flere kommunegrenser mellom bosted og arbeidssted.

Arbidssted for sjøfolk og ansatte i forsvaret settes lik bostedskommune. Det er velkjent at mange forsvarsansatte pendler, men omfanget av pendling er vanskelig å måle pga registreringen. Vi har i tabell 2-5 vist sysselsettingsutviklingen i Ørland kommune etter bosted der utviklingen fram til og med 2019 er summen av Ørland og Bjugn kommuner.

Sysselsatte personer etter bosted	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Diff	Diff %
5057 Ørland																
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	407	390	350	357	349	313	321	264	327	315	300	310	312	323	-84	-20,6
05-09 Bergverksdrift og utvinning	59	67	74	81	91	95	93	78	66	57	68	73	72	68	9	15,3
10-33 Industri	426	384	367	371	373	387	428	402	438	445	430	451	451	458	32	7,5
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	55	59	58	51	52	58	54	51	47	48	52	50	37	34	-21	-38,2
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	483	466	471	473	504	544	546	532	583	596	617	577	552	562	79	16,4
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	567	587	608	593	554	570	584	516	508	507	486	472	466	483	-84	-14,8
49-53 Transport og lagring	266	252	271	248	278	282	279	258	233	212	233	234	244	237	-29	-10,9
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	106	83	91	128	103	145	129	153	162	145	158	155	129	136	30	28,3
58-63 Informasjon og kommunikasjon	44	46	46	43	43	39	34	32	27	34	28	34	31	31	-13	-29,5
64-66 Finansiering og forsikring	65	61	59	59	57	60	60	61	63	58	68	57	60	57	-8	-12,3
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	145	152	148	148	160	156	153	129	118	150	154	152	149	149	4	2,8
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	141	128	119	112	148	145	158	139	187	186	187	205	193	188	47	33,3
84 Off. adm., forsvar, sosialforsikring	649	669	689	718	724	716	758	774	758	779	794	822	798	877	228	35,1
85 Undervisning	337	326	312	303	312	303	299	297	272	283	316	302	297	293	-44	-13,1
86-88 Helse- og sosialtjenester	790	796	788	820	873	869	893	869	863	874	913	931	959	957	167	21,1
90-99 Personlig tjenesteyting	90	86	108	121	114	113	110	122	123	127	133	125	115	123	33	36,7
00 Uoppgitt	21	18	21	19	21	26	23	46	49	45	35	37	36	47	26	123,8
00-99 Alle næringer SUM	4 651	4 570	4 580	4 645	4 756	4 821	4 922	4 723	4 824	4 861	4 972	4 987	4 901	5 023	372	8,0

Figur 4-5. Sysselsatte i Ørland kommune etter bosted i perioden 2008-2021. For perioden 2008 – 2019 er tallmateriale summert for de tidligere kommunene Bjugn og Ørland. Kilde: SSB 07984.

Vi ser av tabell 2-5 at sysselsettingen innen kategori 84 Offentlig administrasjon, forsvar og sosialforsikring viser en økning på 228 sysselsatte i perioden. Etter år 2014 må vi anta at denne økningen på 119 sysselsatte alt vesentlig er relatert til flystasjonen.

Vi ser at kategori 86-88 Helse og sosialtjenester er tallmessig større i antall sysselsatte, men har en noe svakere vekst enn kategori 84.

Bygge- og anleggsbransjen (kategori 41-43) er stor i Ørland og er i vekst. Bygge -og anleggsbransjen er sk ambulerende virksomhet der sysselsettingen til enhver tid regnes etter hovedtyngden av utført arbeid. Antall sysselsatte innen bygg- og anlegg nådde en topp i år 2018 med 617 sysselsatte og har deretter avtatt til 562 sysselsatte.

4.1.6 Ørland kommune. Prognostisert befolkningsvekst fram mot 2030

Vi vil her sammenligne konsekvensutredningens (2014) prognose med faktisk utvikling fram til 2021 og SSBs prognoseverktøy for perioden 2021-2030.

Hensikten med dette er å etterprøve materialet fra 2014 for derved kvalitetssikre tilsvarende materiale som er utviklet for Evenes.

4.1.6.1 Konsekvensutredningens prognose (2030).

Forsvarsbyggs befolkningsprognose for Ørland og Bjugn bygger på analyseverktøyet PANDA som igjen bygger på statistisk materiale fra SSB (Statistisk sentralbyrå). Analysen tar utgangspunkt i tallmateriale utviklet fram til år 2012.

Konsekvensutredningen presenterer en prognose for befolkningsutvikling med utbygging av flystasjonen og en prognose for befolkningsutvikling uten utbygging. Materialet er presentert i diagrammer noe som understreker at prognosematerialet ikke representerer en absolutt størrelse.

Uten utbygging av Ørlandet flystasjon angis en folkemengde i 5057 Ørland på ca 10.200 i år 2021.

Med utbygging av Ørlandet flystasjon angis en folkemengde i 5057 Ørland på ca 11.000 i år 2021. Denne utviklingen forventes å fortsette med en folkemengde på drøyt 12.000 i 5057 Ørland i år 2030. Veksten vil øke fram til år 2025 for deretter å flate noe ut.

Befolkningsutvikling med utbygging er brutt ned på utvalgte aldersgrupper for å avspeile økte behov for barnehager, skoler mv som følge av utbyggingen ved Ørland flystasjon. Vi sammenligner aldersgrupperte tall fra konsekvensutredningens prognose med SSBs prognose i tabell xx.

4.1.6.2 Prognosemateriale fra SSB (Statistisk sentralbyrå).

Tabellen under viser aldersgruppert befolkningsprognose for Ørland kommune. Prognosen legger til grunn middelsalternativet MMMM. Tallgrunnlaget er oppdatert pr 18. august 2020 og fanger derved opp utviklingen ved Ørland flystasjon i den første fasen. Vi ser av tabellen at det forventes en svak vekst i de yngste aldersgruppene. Sterkest tallmessig vekst finner vi i aldersgruppen 20-44 år noe som sannsynligvis kan relateres til utviklingen ved Ørland flystasjon.

Aldersgruppert befolkningsutvikling er relevant i forhold til å kunne beregne framtidige behov for barnehager, skoler, helsetjenester mv.

Den sterkeste prognostiserte veksten finner vi i de eldste aldersgruppene. Dette er et gjennomgående trekk i de fleste kommuner i landet og avspeiler de store barnekullene etter 2. verdenskrig. Denne aldersgruppen har lav flyttetilbørighet, og må forventes å bli bosatt i kommunen til sin død. Prognosen for de eldste aldersgruppene er derved ganske sikker.

5057 Ørland	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Endr	Endr %
0 år	103	103	102	102	102	103	103	103	103	103	0	0
1-5 år	578	543	538	547	546	537	536	537	538	538	-40	-7
6-12 år	864	883	887	863	830	835	828	818	788	783	-81	-9
13-15 år	336	353	357	358	377	385	380	362	385	384	48	14
16-19 år	464	432	424	434	444	452	469	488	485	490	26	6
20-44 år	3 046	3 070	3 066	3 076	3 086	3 093	3 099	3 132	3 152	3 157	111	4
45-66 år	2 975	2 960	2 928	2 894	2 886	2 885	2 873	2 858	2 831	2 813	-162	-5
67-79 år	1 378	1 383	1 413	1 429	1 430	1 420	1 432	1 441	1 484	1 520	142	10
80-89 år	482	499	533	572	606	634	656	680	684	694	212	44
90 år eller eldre	90	97	95	96	99	105	116	115	123	129	39	43
Sum	10 316	10 323	10 343	10 371	10 406	10 449	10 492	10 534	10 573	10 611	295	3

Tabell 4-1. Aldersgruppert befolkningsutvikling i 5057 Ørland kommune for perioden 2021-2030. Kilde: SSB 12882. Alternativ MMMM.

Følgende tabell oppsummerer de to prognosene. For aldersgruppene over 20 år bruker Forsvarsbygg ti-årige aldersgrupper, og en sammenligning med tabellen foran er derved ikke relevant. Vi har her valgt å ta ut ti-årige aldersgrupper fra SSBs tabell 12882.

Alternativ; med utbygging av Ørland flystasjon	Forsvarsbygg (2014). Forventet folketall i 2030	SSB tabell 12882 (2021). Forventet folketall i 2030
Folketall i 5057 Ørland i år 2030	12.000	10.611
Aldersgruppe 0 år	140	103
Aldersgruppe 1-5 år	780	538
Aldersgruppe 6-12 år	1.150	783
Aldersgruppe 13-15 år	470	384
Aldersgruppe 16-19 år	600	490
Aldersgruppe 20-39 år	2.550	2.466
Aldersgruppe 40-69 pr	4.300	3.908
Aldersgruppe 70-99 år	2.000	1.939

Tabell 4-2. Sammenligning av forventet / prognostisert utvikling i Ørland kommune i 2030 som følge av etablering av Ørland flystasjon. Prognose fra Forsvarsbygg (2014) og SSB (2021).

Som vi ser av tabell 2-2, er det relativt stor forskjell mellom prognosen fra 2014 og prognosen fra 2021. De første F35 landet på Ørlandet i 2017, og ombyggingen av flystasjonen har pågått siden 2014/15. Det var forventet at denne aktiviteten skulle gi en langt sterkere effekt i Ørland kommune, enn det som faktisk framkommer.

4.2 Oppsummering

Erfaringsmateriale fra Ørland tyder på at så langt i etableringsfasen, er det aller meste av nyansettelser ved flybasen og sysselsetting tilknyttet anleggsfasen løst gjennom pendling. Sett i forhold til prognoserte 550 nye årsverk på flystasjonen og 100-150 årsverk knyttet til anleggsperioden, er det foreløpig lite som tyder på at dette har gitt tilsvarende utslag i sysselsettingsstatistikken.

Tallmaterialet i forhold til befolkningsutvikling bekrefter dette inntrykket så langt i prosessen.

Befolkningsutviklingen i Ørland er så langt ikke i stor grad preget av etableringen av flystasjonen, og ligger nærmere en utvikling som ville ha kommet uansett uten etablering av flystasjonen. Effekten på boligutvikling og elevtallsutvikling viser klart at etableringen av Ørlandet flystasjon så langt ikke har hatt den betydningen på utviklingen som var forventet.

Det er relativt stort avvik mellom prognostiserte effekter på befolkningsutvikling og sysselsetting og det vi finner i statistikk på nåværende tidspunkt. Det er ingen grunn til å tro at utviklingen i Evenes og i regionen vil avvike mye fra utviklingen i Ørland kommune. For Evenes kommune og regionen vil det være viktig å etablere en nær kontakt med Ørland kommune for å avstemme en realistisk utvikling innen bolig, skole, barnehage og øvrig infrastruktur sett i forhold til faktisk utvikling.

Det kan reises spørsmål om utviklingen på Ørlandet er representativ for utviklingen i Evenes og regionen omkring Evenes. Ørland er en betydelig større kommune enn Evenes, og ligger ca 1 time fra en stor by (Trondheim). Evenes ligger ca 45/50 min fra to bysamfunn (Harstad og Narvik). Både Evenes og Ørland opplever en betydelig etablering innen Luftforsvaret, men her er Ørland ca 10 år tidligere på tidsaksen.

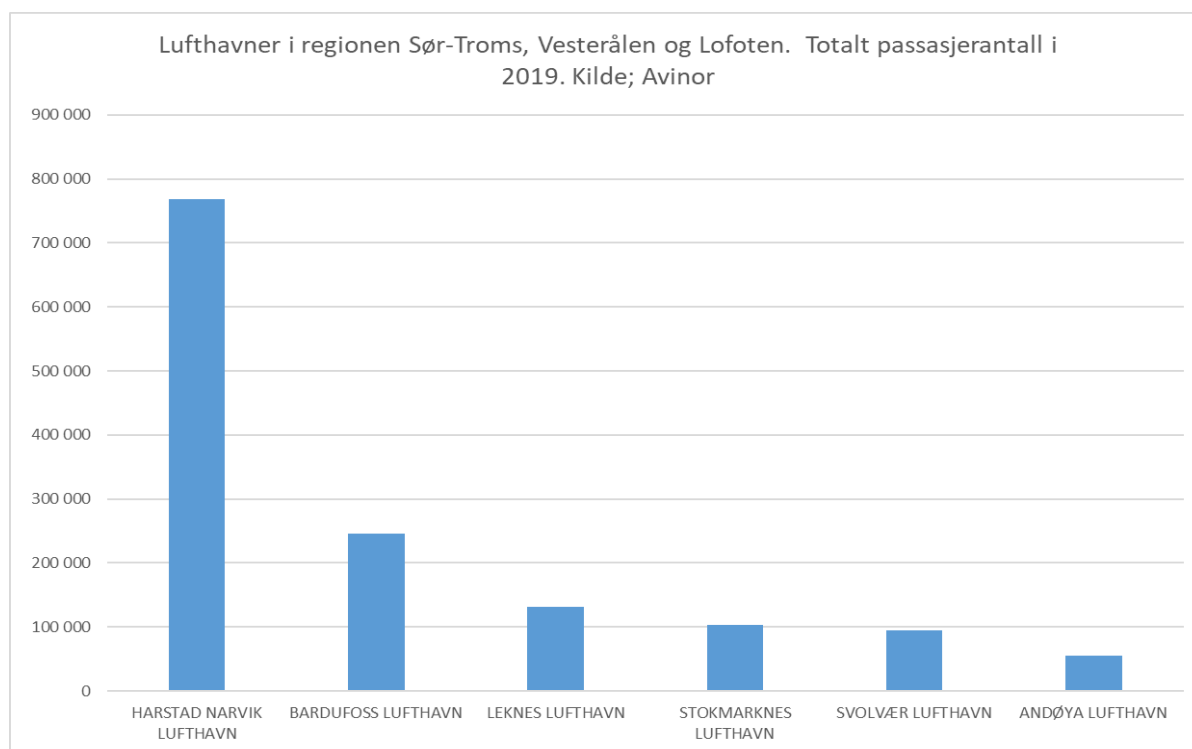
5 Perspektiv på utviklingen innen luftfart og regional utvikling

5.1 Lufttrafikk over nærliggende lufthavner - Trafikktall

Harstad Narvik Evenes lufthavn er den 9. største lufthavnen i landet regnet i totalt antall passasjerer. Her må man legge til at lufthavnen har ingen offshore-trafikk og svært begrenset utenlandsk trafikk bortsett fra noe charter. Dette bildet avspeiler regionens avhengighet av velfungerende luftfart.

I figur 3-1 viser vi totalt trafikktall i 2019 for lufthavner i regionen Sør-Troms, Ofoten, Vesterålen og Lofoten. Vi velger trafikktall for 2019 fordi trafikktall for 2020 og 2021 er lite representative på grunn av effektene av Coronaepidemien.

Harstad Narvik Evenes lufthavn hadde i år 2019 totalt 767.812 passasjerer. Den minste lufthavnen i dette utvalget var Andøya lufthavn med totalt 55.277 passasjerer.

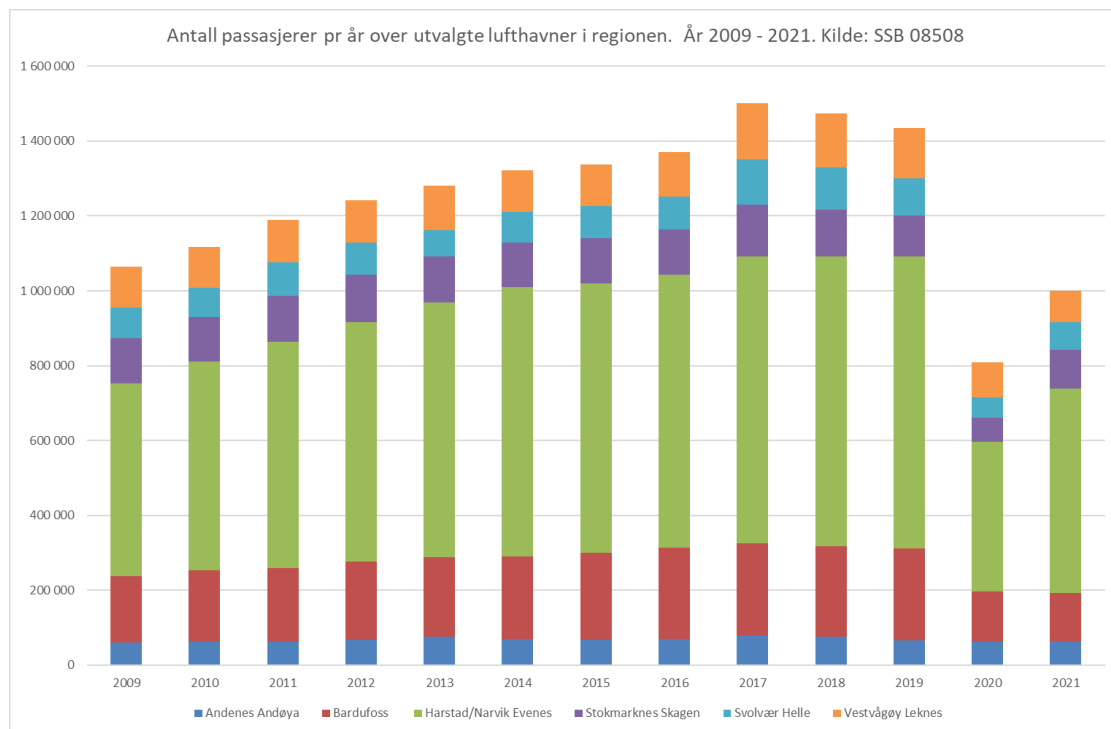


Figur 5-1. Passasjertrafikk over utvalgte lufthavner i Sør-Troms, Ofoten, Lofoten og Vesterålen. Kilde: Avinor Passasjerstatistikk.

5.1.1 Trafikkutvikling innen luftfart i regionen. Framskriving av passasjertall fram mot år 2040

Trafikkutviklingen på utvalgte lufthavner i Sør-Troms, Ofoten, Lofoten og Vesterålen er vist i figur 3-2.

Figuren illustrerer at trafikkmengden i regionen i hovedsak holdes oppe av lufthavnene på Bardufoss og på Evenes. Figuren viser også effekten av coronaepidemien etter mars 2020.



Figur 5-2. Passasjerutvikling i perioden 2009 til 2021. Kilde SSB 08508

Reduksjonen i passasjerantall fra 2019 til 2020 var for Evenes ca 48%. Årene 2020 og 2021 må regnes som statistiske unntaksår også i forhold til luftfarten. Vi har i tabellen under (tabell 3-1) vist utviklingen i antall passasjerer pr år ved utvalgte flyplasser i regionen og sammenlignet med landet for årene 2009-2019.

Vi ser av tabellen at Bardufoss og Evenes lufthavner har en vekst i antall passasjerer som ligger klart over landsgjennomsnittet. Valgt region ligger omtrent i samme vekstkategori som landet som helhet. Evenes lufthavn har en vekst på hele 51,2% i perioden. I dette ligger at Framnes Narvik lufthavn ble nedlagt i 2017, og vi finner et markant «sprang» i tabellen fra 2016 til 2017 på ca 38.000 passasjerer for Evenes.

Alle lufthavnene i valgt region har vekst i passasjerantallet bortsett fra Stokmarknes som har en nedgang på 8,8% i perioden. Det antas her at utviklingen ved Evenes lufthavn er en medvirkende årsak til nedgangen ved Stokmarknes lufthavn. En videre utvikling av vegnettet i regionen kan bidra til en ytterligere utvikling i denne retningen.

Passasjerer /år	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Diff	Diff %
Andenes Andøya	59 756	61 747	62 136	67 358	75 950	69 084	68 154	69 039	78 760	75 312	64 988	5 232	8,8
Bardufoss	177 038	190 438	197 576	209 350	213 133	220 761	230 770	245 211	246 187	242 112	246 509	69 471	39,2
Harstad/Narvik Evenes	515 683	558 150	603 700	639 097	678 846	719 638	720 408	728 299	766 023	773 378	779 631	263 948	51,2
Stokmarknes Skagen	121 317	118 532	123 780	127 073	123 447	118 490	120 068	120 221	139 730	126 322	110 615	-10 702	-8,8
Svolvær Helle	80 980	79 543	89 352	85 885	70 290	82 081	86 337	88 519	119 440	112 378	98 499	17 519	21,6
Vestvågøy Leknes	108 741	108 949	113 355	113 910	119 141	111 535	110 583	118 935	151 547	143 743	134 292	25 551	23,5
Sum valgt region	1 063 515	1 117 359	1 189 899	1 242 673	1 280 807	1 321 589	1 336 320	1 370 224	1 501 687	1 473 245	1 434 534	371 019	34,9
Landet	42 354 609	44 445 973	48 588 761	51 598 436	54 046 376	55 070 771	54 494 903	54 746 684	56 168 484	57 655 387	57 933 610	15 579 001	36,8

Tabell 5-1. Utvikling i passasjerantall pr år i perioden 2009-2019 for lufthavner i regionen sammenlignet med utviklingen i landet som helhet. Kilde; SSB 08508

Ut fra en flat framskrivning av dette tallmaterialet, er det rimelig å anta at Evenes lufthavn må ta høyde for å betjene ca 1,0 - 1,2 mill passasjerer i år 2030. I tillegg kommer passasjerer som genereres av etableringen av luftforsvarsbasen på Evenes og videre industriutvikling i regionen – spesielt i Narvik j.fr. kap 3.2. Som det framgår av kap 3.1., må vi her ta høyde for at en stor andel av de ansatte ved flystasjonen vil basere sin virksomhet på pendling fra bosted utenfor kommunen og regionen – i alle fall i en overgangsperiode. Disse vil bidra til en økt trafikk over Evenes lufthavn.

5.2 Elektrifiseringen av luftfart

5.2.1 Program for innfasing av elektriske fly i Norge

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Avinor og Luftfartstilsynet utviklet forslag til et program for innfasing av elektrifiserte fly i Norge.

Her foreslås det blant annet at Norge skal være arena for utvikling, testing og tidlig implementering av elektriske fly. Videre fastslår rapporten at innen 2030 kan de første ordinære innenriks ruteflygningene i Norge være elektriske.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/forslag-til-program-for-introduksjonav-elektrifiserte-fly-i-kommersiell-luftfart/id2692847/>

Rapporten fra AVINOR og Luftfartstilsynet ble overlevert Samferdselsministeren 6. mars 2020. Dette var kun få dager før Folkehelseinstituttet publiserte sin rapport om Coronaepidemien. Denne epidemien har bl.a. medført en forsinkelse i forhold til for videre utvikling av luftfart og luftartsteknologi.

5.2.2 Situasjonen for utvikling av elektriske fly

Widerø ASA inngikk i 2019 en avtale med Rolls-Royce om utvikling av utslippsfrie fly. På grunnlag av denne avtalen har Rolls-Royce og Tecnam lagt fram planer for et helelektrisk 9-seters passasjerfly. Dette flyet er tilpasset det norske kortbanenettet. Det er mulig at dette flyet kan settes i drift allerede i 2026, og Widerøe arbeider ut fra et mål om at store deler av flyflåten skal være elektriske innen år 2030.



Figur 5-3. 9 seters helelektrisk fly fra Rolls-Royce. Kilde; NRK 11. mars 2021 <https://www.nrk.no/nordland/wideroe-satser-pa-elfly-fra-rolls-royce--kan-vaere-i-lufta-pa-norske-flyplasser-i-2026-1.15413067>

5.2.3 Sola Stavanger Elnett21

De som sannsynligvis har kommet lengst i å utvikle løsninger for elektrifisering av stor transportinfrastruktur som en lufthavn, er sannsynligvis Avinors prosjekt Elnett21 som fokuserer Sola Lufthavn i Stavanger.

Elnett 21 er et stort demoprojekt som tester hvordan styring av forbruk og produksjon kan bidra til å lykkes med elektrifisering av transportsektor uten å gjøre kostbare investeringer i nytt strømmnett. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom flere store aktører i Sør-Rogaland.

Prosjektet har en totalramme på 100 millioner kroner, og Enova har tildelt 40 millioner kroner til demonstrasjonsprosjektet. Avinor, Risavika Havn, Forus Næringspark, Smartly og Lyse Elnett skal sammen vise hvordan behov for strøm til fly, busser og skip kan styres og fordeles for å unngå store investeringer i strømmettet. Prosjektet skal gå i perioden 2019-2024.

Målet er at prosjektet skal bidra til effektiv energibruk, optimal bruk av strømmettet, samt testing av nye forretningsmodeller og løsninger for strømproduksjon og - lading. For eksempel skal det testes ut løsninger der for eksempel batterier i biler, busser, skip og fly kan være en ressurs for fleksibilitet i strømmettet.

<https://www.lysenett.no/fou-og-innovasjon/fou-prosjekter/elnett-21>



Figur 5-4. Framtidig system for elektrifisering av en lufthavn. Kilde: Elnett21.

5.2.4 Lofoten: De Grønne Øyene 2030.

Lofoten-området er en meget viktig destinasjon for reiselivsoperatører som bruker Evenes lufthavn som utgangspunkt for reiselivsaktiviteter i Lofoten. Utviklingen i forhold til De grønne øyene er udelt positiv, men samtidig utfordrer dette den videre utviklingen av Evenes Lufthavn og Nautå utviklingsområde ved at det må tas høyde for at en meget viktig destinasjon ønsker en overgang fra fossilt drivstoff over mot fornybar energi.

Bak De grønne øyene står Lofotkraft, Lofotrådet og Destination Lofoten. Motivasjonen for prosjektet er å ha en felles paraply for alle typer tiltak som sørger for at Lofoten blir et lavutslippssamfunn.

<https://degronneoyene.no/>

Fossil energi må byttes ut med fornybar energi på så mange områder som mulig. De grønne øyene vil være en aktiv bidragsyter og bidra til løsningene. I 2030 vil vi at man skal kunne reise til Lofoten og forflytte seg fra Fiskebøl til Røst med minimalt klimautslipp og slitasje i naturen.

De Grønne Øyene har en felles visjon:

Framtidas Lofoten drives på fornybar energi, det er attraktivt å bo her og vi har et bærekraftig og livskraftig næringsliv. Vi vil bidra til å nå FNs klimamål.

5.2.5 Regionale utfordringer i forhold til elektrifisering av luftfart

Utfordringene i regionen ligger i første rekke i videreutvikling av transmisjonsnettet – både hovednettet og distribusjonsnettet til kommunene.

En ytterligere industrialisering av regionen (Narvik, se kap 3.2) vil utfordre transmisjonsnettet og sannsynligvis også produksjonskapasiteten i regionen. Vi bør også her legge til at en videre utvikling i Kiruna, vil kunne påvirke denne situasjonen i stor grad.

5.2.6 Elektrifisering av luftfart - Konsekvenser for områdeplan Evenes.

En omlegging til el-fly vil i første rekke være aktuelt på flyselskap som trafikkerer ruter på kortbanenettet. Det er antydning at slike fly kan bli innfaset fra år 2026.

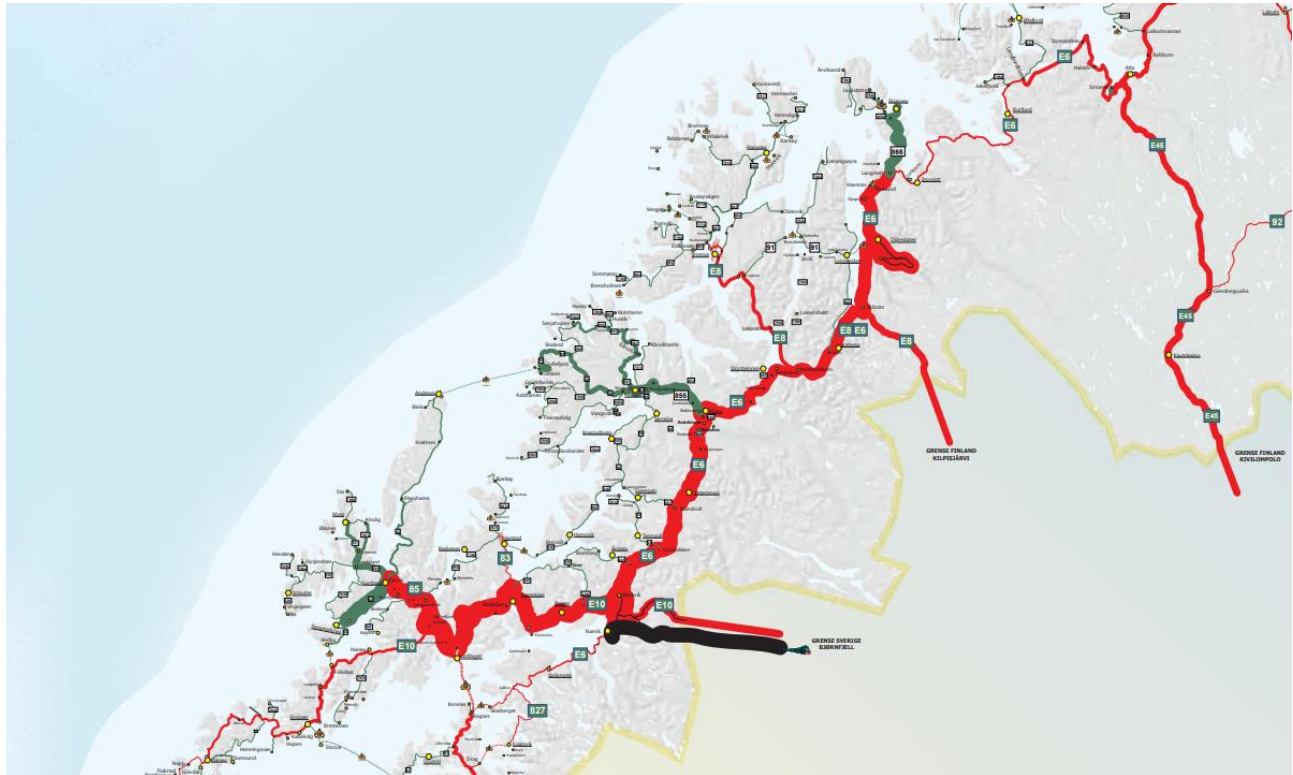
Det bør tas høyde for at også innenlandsruter på stamflyplassnettet kan bli operert med elektriske fly.

Dette krever;

- ❖ Framføring av tilstrekkelig mengde elektrisk energi til Evenes lufthavn og Nautå
- ❖ Arealer til ladning av elektriske fly
- ❖ Arealer til ladning mv av busser, leiebiler mv.
- ❖ Arealer til nødvendig infrastruktur
- ❖ Det anbefales her å utvikle en kontakt med Elnett21 for utveksling av informasjon.

5.3 Godsstrømmer i regionen – sjømatnæringen. Sjømatkartet 2019.

Kartet under gir en oversikt over viktige godstransportruter for sjømat i Nordland i 2019. Vi ser betydningen av E10 som viktigste veistrekning. Denne veistrekningen vil øke i betydning som følge av oppgradering av Hålogalandsveien (se kap 3.3).



Figur 5-5. Viktige godstransportruter for sjømatnæringen i Nordland i 2019. Kilde: Utsnitt av Sjømatkartet 2019. Transportutvikling AS (august 2020)

Vi ser også av kartet i figur 5-5 at grensepasseringen over Bjørnfjell – både via jernbane og E10, er viktig for sjømatprodusentene på vegstrekningen fra Skjervøy, Tromsø, Senja, Vesterålen og Lofoten (se fig 5-6).

Evenes lufthavn og Nautå utviklingsområde ligger meget sentralt i dette bildet.

5.4 Utvikling innen sjømatlogistikk – flyfrakt.

Det ble i januar 2021 levert et omfattende arbeide² som beskriver utfordringer og utviklingsmuligheter innen sjømatlogistikk basert på flytransport til markeder utenfor Europa.

Rapporten legger til grunn sjømatmarkedet i 2019.

5.4.1 Flyfrakt av sjømat i 2019

I 2019 utgjorde uttransportvekten av ferdige sjømatprodukter fra Nord-Norge (både fangst og havbruk) ca. 930.000 tonn. Over halvparten var havbruksprodukter. Havbruksnæringen er en vesentlig større bruker av flyfrakt enn fangstnæringen.

² Sjømatlogistikk til markeder utenfor Europa. Rapport utviklet for Avinor. Transportutvikling AS. Narvik (2021).

Fra Norge ble det i 2019 flydd en nettovekt (ex. is, emballasje mv) på ca. 220.000 tonn ferske/levende sjømatprodukter til nærmere 60 land utenfor Europa. Ca. 2/3 av dette gikk Asia. Det resterende gikk i hovedsak til Nord Amerika og Midt Østen.

Størstedelen av flyfraktvolumet av sjømat fra Nord-Norge går som last i regulære passasjerfly fra Oslo eller utlandet. Transporten fra Nord-Norge til flyplass skjer i hovedsak ved bruk av bil, eller kombinasjonen tog/bil.

I 2019 gikk ca. 60.000 tonn av uttransportene fra sjømatnæringen i Nord-Norge med fly til markeder utenfor Europa. 64% gikk over Gardermoen og ca. 30% over Helsinki. Det resterende gikk fra flere andre flyplasser.

5.4.2 Markedsutvikling fram mot 2030 og 2040

Både havbruk og fangst er næringer som er sterkt påvirket av offentlige rammebetingelser, tillatelser og konsesjoner. I de siste 20 årene har det vært vekst i både havbruksproduksjonen og landet fangst i Nord-Norge. Veksten i havbruksproduksjonen har vært vesentlig høyere enn for landet fangst.

Basert på de benyttede forutsetningene vil:

- ❖ landet fangst (rund vekt, ex. pelagisk og makroalger) øke fra dagens ca. 526.000 tonn til ca. 705.000 tonn i 2030, og ca. 859.000 tonn i 2040.
- ❖ havbruksproduksjonen (WFE) øke fra dagens ca. 604.000 tonn til ca. 823.000 tonn i 2030, og 1.002.000 tonn i 2040.

Estimert kan dette vises slik:

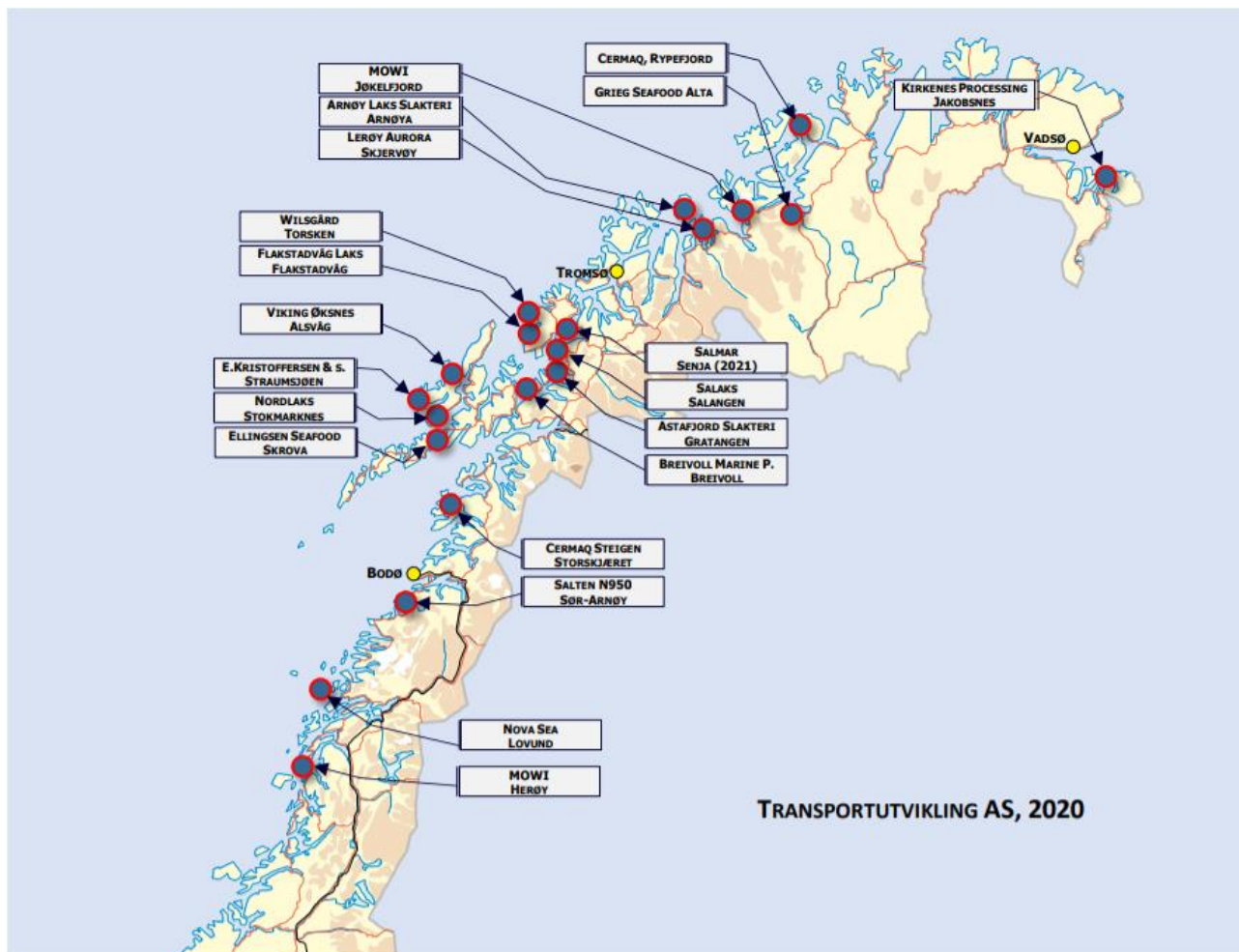
	2019	2020	2030	2040
Fangst		526	705	859
Havbruk		604	823	1002
Sum	930	1130	1528	1861
Hvorav flyfrakt	220	260	351	428
Andel flyfrakt	23%	23%	23%	23%

Den totale sjømatproduksjonen i Norge kan derved bli ca doblet fra 2019 og fram til år 2040. Dersom vi holder andelen som transporteres ved flyfrakt «flatt» på 23%, kan 428.000 tonn sjømat bli fraktet pr flyfrakt i år 2040. Det er imidlertid grunn til å tro at denne andelen vil bli høyere enn 23% da etterspørselen etter ferske produkter øker i markedet.

5.4.3 Muligheter for Evenes innen flyfrakt av sjømat

Fiskerihavnene Øksnes, Vågan, Andøy og Flakstad regnes blant de 10 største fiskerihavnene i landet regnet etter levert vekt i 2019. Størst av disse er Øksnes med ca 22.000 tonn levert fangst.

I 2019 var det 19 operative lakseslakterier i Nord-Norge. På kartet under er det også tatt med Salmars nye anlegg på Senja som skal settes i drift i løpet av 2021. Det er stor forskjell på slakteriene. De største har en årlig kapasitet på 75.-80.000 tonn hver, mens de minste ligger på 5.-6.000 tonn. Bil – ofte i kombinasjon med tog – er den vanligste uttransportformen.

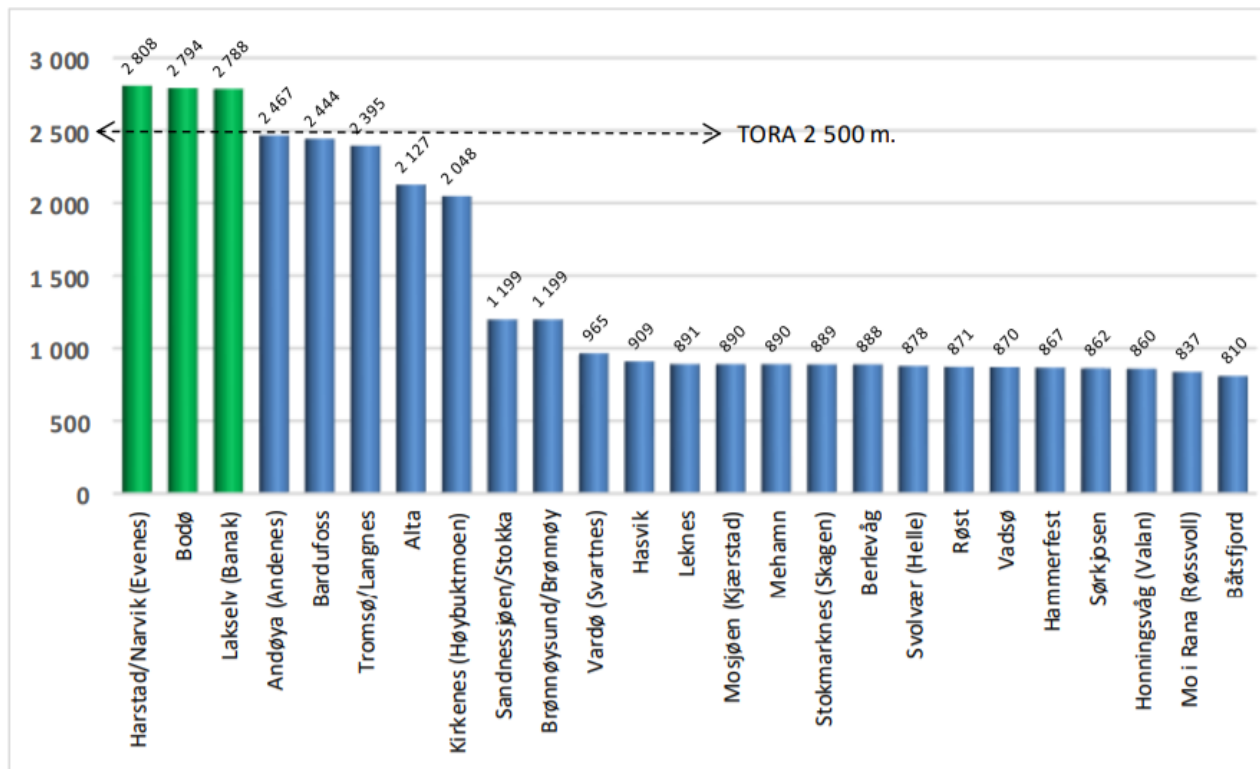


Figur 5-6. Havbruksslakterier i Nord-Norge 2020. Kilde; Transportutvikling AS 2021.

Flytypen B777F er et mye benyttet fraktfly som har en lastekapasitet på 103 tonn. B777F kan med full last utføre en 10,5 timers flytur tilsvarende 9.054 km.

Pr. november 2020 er det 25 lufthavner i Nord-Norge, med rullebaner fra 800 meter og opp til 2.808 m. Tre lufthavner har en rullebanelengde på ca. 2.800 meter (Evenes, Bodø og Lakselv) og fem har banelengder mellom 2000-2500 meter.

Sammenholdt med figurene 5-5 og 5-6 gir dette et godt bilde av utviklingsmulighetene for et pakkeanlegg for sjømat lokalisert til Nautå utviklingsområde.



Figur 5-7. Banelengder (TORA) - lufthavner i Nord-Norge (November 2020). Kilde; Transportutvikling AS 2021.

5.4.4 Begrensninger og muligheter i økt lufttransport fra Evenes lufthavn.

Muligheter:

- ❖ Betydelige slaktevolum som må antas å øke
- ❖ Markedet etterspør stadig mer fersk sjømat
- ❖ En stabil åpning av flyruta over nordlige Sibir gir en konkurransefordel i form av kortere transporttid for flyplasser i Nord-Norge
- ❖ Man sparer inn tid/kostnader på å transportere sjømat på bil/jernbane mellom Nord-Norge og Gardermoen.
- ❖ Det utvikles metoder for å spare inn på bruk av emballasje og is

Begrensninger:

- Topografiske hindringer (reduserer lastevolum)
- Miljømessige og klimamessige utfordringer i forhold til flyfrakt vs andre frakt former.

5.5 Utvikling innen handelsnæringen – netthandel

Bransjeorganisasjonen Virke – som omfatter handelsnæringen gir ut sin årlige konjunkturrapport. Den siste kom i mars 2021.

Den klare «vinneren» er utviklingen innen netthandel med en vekst på hele 39% i 2020. Selv om denne utviklingen i de to siste årene har vært preget av coronaepidemien, har denne trenden vært meget tydelig i de siste ca 10 år.

En omfattende netthandel krever distribusjon i stor skala, og sentralenheter som kan splitte opp store varepartier til leverandørene (posten mv). Utvikling av slike sentralenheter er aktuelle og representerer en mulighet for Nautå utviklingsområde.

Bransje	Vekst 2021	Vekst 2020	Verdi 2019 (mrd.)
Netthandel	15 %	39 %	26
Klær og sko	4 %	-10 %	30
Dagligvare/kiosk	-1 %	16 %	187
Sport	-1 %	9 %	15
Møbler	-2 %	12 %	19
Elektro	-2 %	15 %	23
Bredt vareutvalg (lavpris)	-4 %	19 %	15
Byggvare	-5 %	11 %	50
Detaljhandel i alt	0 %	13 %	460
Kilde: Virke			

Figur 5-8. Utvikling innen handelsbransjen. Kilde, Virke 2021.

5.6 Regionforstørring

Byer og tettsteder er dynamiske samfunn som endres i takt med endringer i samfunnet for øvrig. I dynamiske samfunn er forandring og utvikling det normale. I denne dynamikken er det både indre og ytre «drivere» som skaper forandring.

Viktige «ytre» drivere vil være:

- ❖ Endringer i rammebetingelser nasjonalt og internasjonalt
- ❖ Endringer i regionen omkring byen / tettstedet
- ❖ Endringer i samferdselsstrukturen
- ❖ Endringer i flyplasstrukturen
- ❖ Endringer i helseforetak / sykehus-strukturen
- ❖ Akkvisisjon – større eksterne etableringer

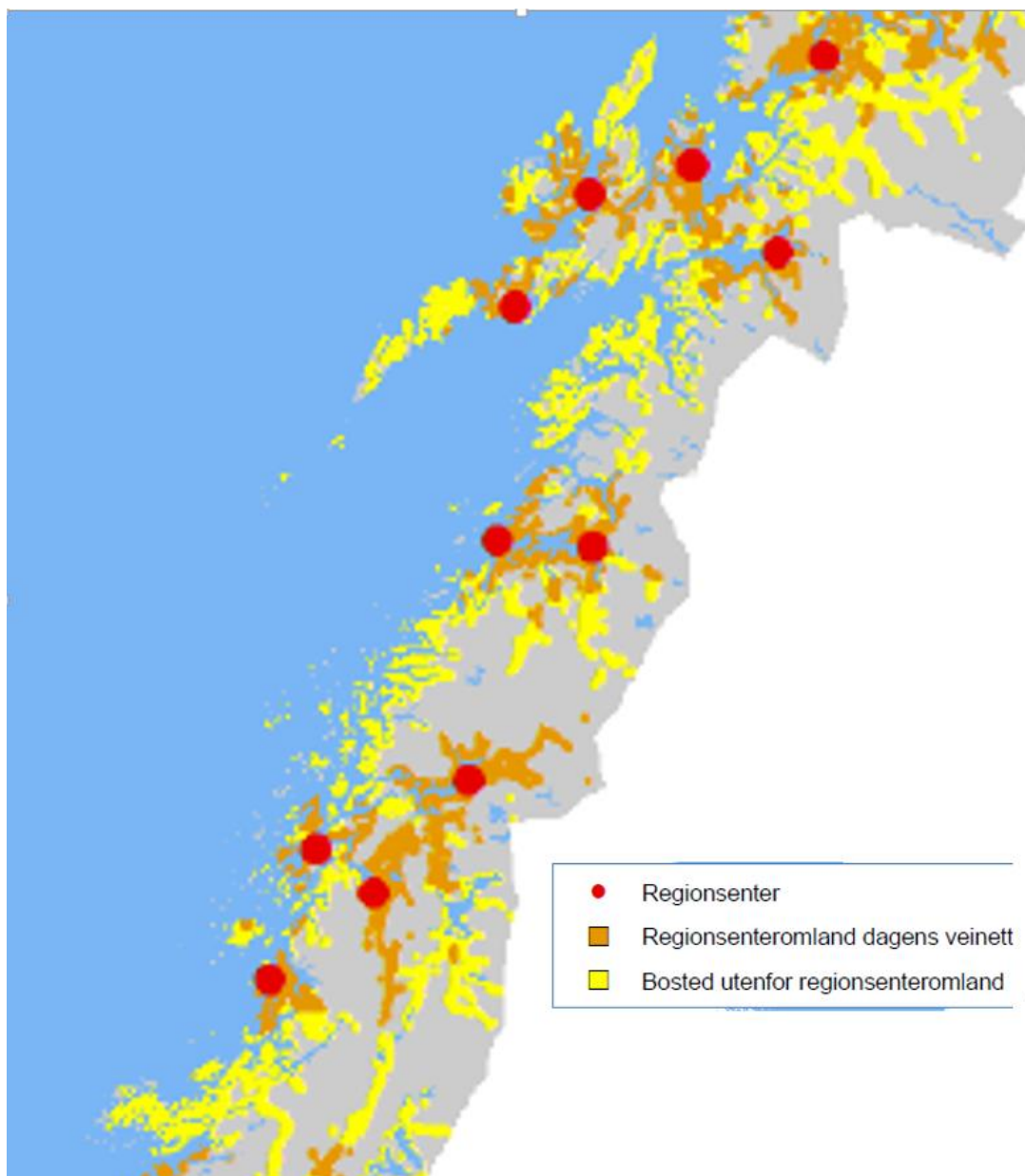
Viktige «indre» drivere vil være:

- ❖ Store etableringer / flyttinger inn/ut av sentrum.
- ❖ Arealmessige endringer – kommuneplanens arealdel.

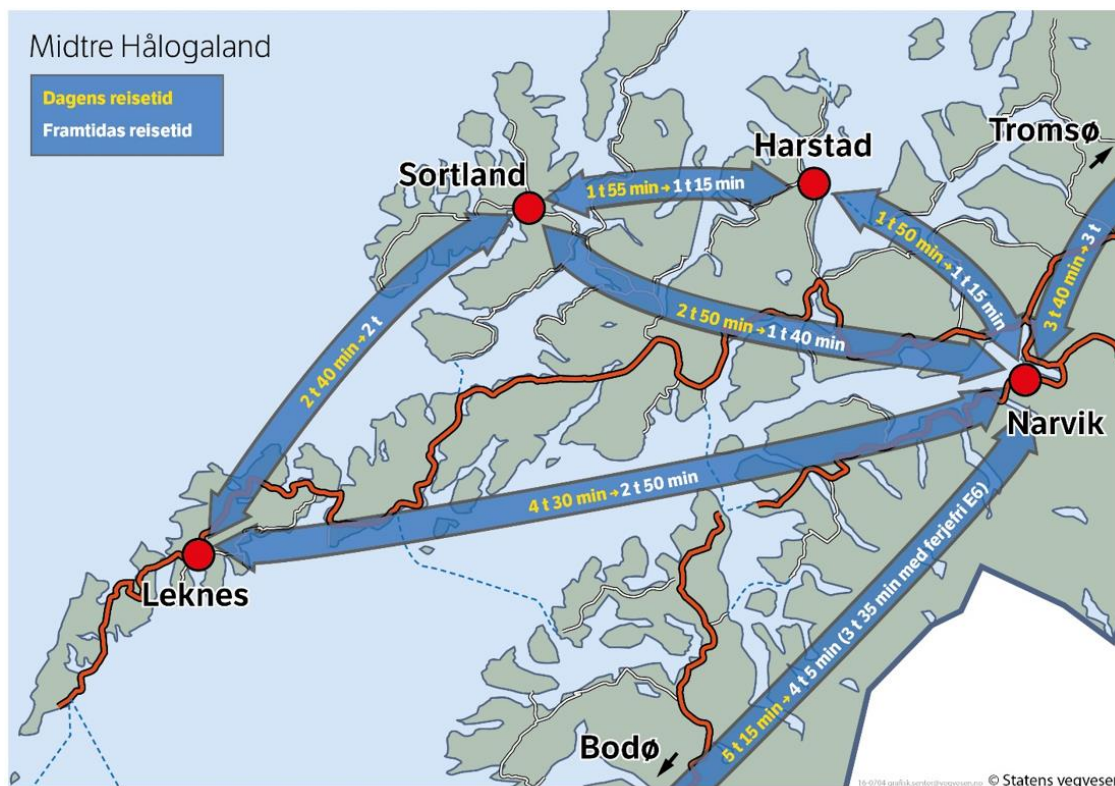
Felles for alle «ytre drivere» er at de i regelen ikke er initiert og eid av kommunene som derved har en sekundær rolle i forhold til prosessene som fører fram til realisering. Kommunen vil her i regelen ha rolle som høringspart – beslutningsprosessen ligger utenfor kommunen. Det samme gjelder i stor grad også for de «indre drivere». Dette vil også være prosesser som er så komplekse at de må involvere flere parter, men her vil kommunen ha en tydeligere rolle som prosessleder.

Det er en rekke større veiprosjekter på gang i Nordland. Disse vil i sum virke regionforstørrende ved at de reduserer reisetid mellom byene og regionsentrene innad i fylket, og reduserer reisetid ut av fylket.

Tidsperspektivet i disse prosjektene er langt, og det vil derfor ta lang tid innen det kan oppnås konkrete resultater som følge av disse reisetidsbesparelsene.



Figur 5-9. Regionsenter. Regionsenteromland med dagens veinett. Bosted utenfor regionsenteromland.
Kilde: TØI, Statens vegvesen.



Figur 5-10. Nåværende og framtidig reisetid mellom byene i Midtre Hålogaland. Kilde: Statens Vegvesen.

5.7 Airport City / Airport Region

Framveksten av såkalt «Airport Cities» er en internasjonal trend. Airport Cities omfatter gjerne arealer for hoteller, handel/kjøpesentra, konferansesentra, utstillings- og messeområder og dessuten arealer for bedrifter som gjerne er tilknyttet lufthavner (transportselskaper, ekspressgodsselskaper, post, catering, security mv). Kontaktintensive bedrifter med internasjonal forankring er gjerne også interessert i arealer tett ved lufthavner og kommunikasjonssentra. Kontaktintensive bedrifter kan være bedrifter innen data- og kommunikasjonsbransjen, konsulentvirksomhet, supplybedrifter, vedlikeholdsbedrifter mv.

Sett i forhold til Evenes kan uttransport av sjømatprodukter og utvikling av servicenæringer knyttet til reiseliv være meget interessante virksomheter.

Det er en internasjonal trend i forhold til «Airport City». Dette gjelder spesielt lufthavner som:

1. Er i kategorien stor lufthavn
2. Har mange utenlandsdestinasjoner
3. Har utviklet infrastruktur – forbindelseslinjer til omkringliggende / nærliggende sentra
4. Har tilgang på ledige arealer.

Airport City kan være kraftige vekstmotorer. Gitt disse kriteriene (1-4), kan etableringer på arealene tilknyttet Evenes lufthavn, utløse en regional effekt med betydning lagt ut over Evenes.

Vi vil vise til analyser og rapporter gjennomført for:

Flesland Bergen lufthavn

Avinor har levert en rapport om Bergen Lufthavn og samfunnsutvikling sett i relasjon til lufthavnen. Vi viser også i denne sammenhengen til analyser fra Transportøkonomisk Institutt.

Møreforskning har analysert ringvirkninger av Bergen lufthavn. Luftfartsindustrien kan betraktes som en produksjonsaktivitet i seg selv (med direkte, indirekte og induserte virkninger) og som en katalysator for næringsutvikling ut over dette.

Trondheim Værnes

Også i Trondheim er det utviklet ideer om konseptet «Airport City» hvor framveksten av Værnes Næringspark sees i sammenheng med Masterplanen for Trondheim Lufthavn Værnes fram mot år 2060. Stjørdal er det området med størst vekst i Trøndelag, og Værnes er et viktig knutepunkt både i regional og i nasjonal sammenheng.

Konferansen Flight 2014 fokuserte luftfart og næringsutvikling. Vi legger her spesielt merke til at man omkring lufthavnen har bygget opp et luftfartsforum som møteplass for utvikling av ideer for etablering i området.

Avinor har levert en rapport om Trondheim Lufthavn Værnes og samfunnsutvikling sett i relasjon til lufthavnen (Avinor 2012).

5.8 Oppsummering av kapittel 5. Utviklingsperspektiver for Evenes / Nautå.

- ❖ Evenes lufthavn har en posisjon som den klart største lufthavnen i nordre del av Nordland og Søndre del av Troms-Finnmark. Trafikkutviklingen indikerer at Evenes må ta høyde for å betjene 1,0 – 1,2 mill passasjerer i år 2030.
- ❖ Elektriske fly vil bli faset inn i alle fall på kortbanenettet innen år 2030. Evenes lufthavn må sikre arealer og kapasitet for energiforsyning til en elektrifisering av fly-flåten.
- ❖ Reiselivsnæringen – spesielt gjennom initiativet Lofoten – de grønne øyene, vil stille sterkere krav til fossilfri-løsninger. Dette er viktig også for Evenes lufthavn.
- ❖ Det forventes en betydelig økning i sjømateksporten fra regionen, og at en økende andel av denne eksporten vil foregå med fly. Evenes er strategisk plassert i forhold til mange viktige aktører innen sjømatproduksjon.
- ❖ Regionforstørring er en pågående sterk trend der regionene blir «mindre» ved at infrastrukturen forsterkes og forbedres.
- ❖ Airport city / airport region representerer en organisasjonsmodell som kan skape vekstmuligheter i tilknytning til viktige lufthavner. Vi vil her anbefale at man med utgangspunkt i «Flyplassutvalget Harstad Narvik Lufthavn Evenes» utvikler en «Airport Region» som kan ta ut de regionale effektene av Luftforsvarets etablering, utviklingen i sjømatnæringene og reiselivsnæringen og forventet effekt av en regionforstørring.

6 Demografisk utvikling

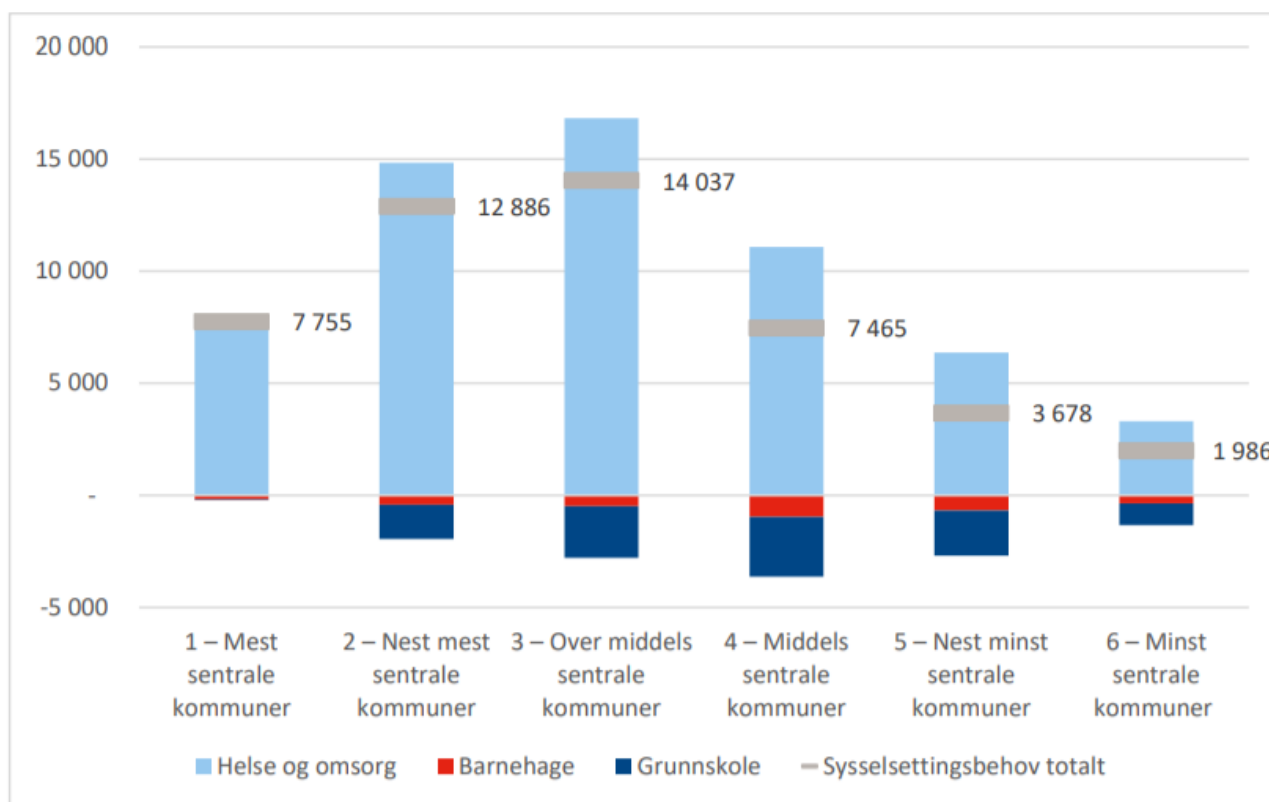
6.1 Utfordringer innen demografisk utvikling

Distriktsdemografiutvalget, som ble ledet av Victor D. Norman, overleverte 4. desember 2020 sin utredning til distrikts- og digitaliseringsminister Linda Hofstad Helleland.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-utredning-om-demografiutfordringer-i-distriktene/id2789581/>

Utredningen viser at det blir flere eldre og færre unge i distriktene framover. Dette kan i sum gi en relativt stabil folketallsutvikling ved at antallet eldre med lav flyttetilbørighet øker. Dette fører imidlertid til færre yrkesaktive per innbygger. Gitt disse utviklingstrekkene, mener utvalget at målet for distriktene framover ikke bør være vekst i seg selv, men å skape et godt samfunn for menneskene som bor der. Gode tjenester til folk vil kreve at distriktspolitikken legger til rette for at flere unge flytter til distriktene.

Selv om jobbene finnes i distriktene, velger mange unge å bosette seg i mer sentrale strøk. Som det framgår av figuren under, er det i første rekke innen helse- og omsorgssektoren det vil være størst etterspørsel etter arbeidskraft. Dette har en klar sammenheng med forventet økning i antallet eldre i årene som kommer spesielt i sentrale kommuner – i dette tilfelle Harstad og Nærvi.



Figur 6-1. Beregnede endringer i etterspørselen etter sysselsatte i kommunesektoren, fordelt etter sentralitet og tjenesteområde 2020–2030. Antall sysselsatte. SSBs hovedalternativ. Kilde: NOU 2020:15. Vedlegg; Framskrivninger av etterspørsel etter arbeidskraft i kommunene.

6.2 Demografisk utvikling i Evenes kommune

6.2.1 Folketallsutvikling i Evenes kommune. Aldersgruppert år 2000-2021

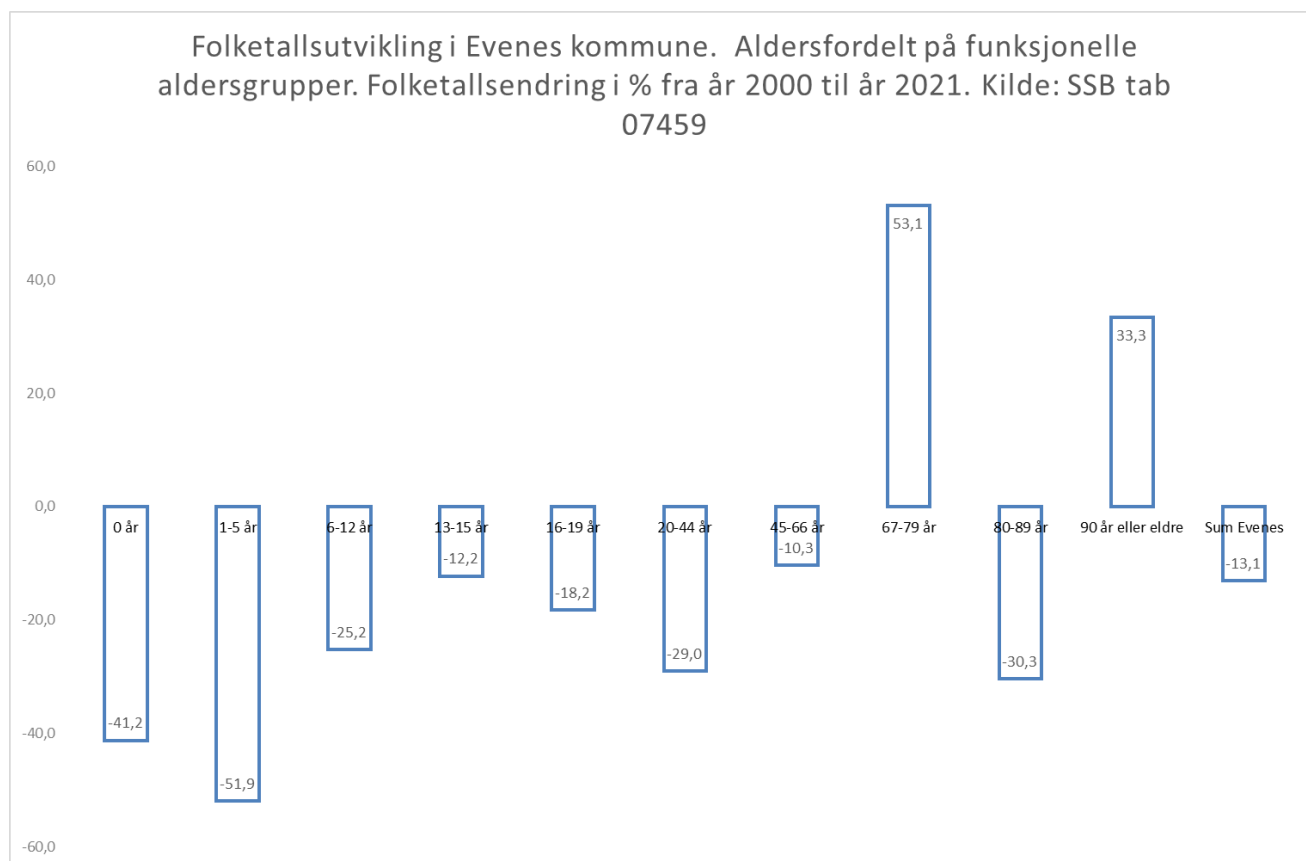
Evenes kommune hadde pr 1. januar 2021 1.324 innbyggere. Sett i forhold til år 2000, er dette en nedgang på 199 innbyggere eller 13%. Pr 1. januar 2022 hadde Evenes kommune 1.334 innbyggere – en oppgang på 10 personer fra 2021.

Størst nedgang finner vi i de yngste aldersgruppene (0 år) og barnehagealder (1-5 år) der nedgangen var på 51,9% - dvs mer enn halvparten av antallet barn i barnehagealder i Evenes. Vi ser også nedgang i alle aldersgrupper i skolealder. Dette bekrefter tallmaterialet fra Demografiutvalget (figur 4-1-) der det forventes nedgang i behovet for sysselsatte innen grunnskole og barnehage.

Innen yrkesaktive aldersgrupper finner vi en nedgang på 128 personer eller 29% i aldersgruppen 20-44 år.

Vi finner en stor økning i aldersgruppen 67-79 år på 95 innbyggere eller 53,1%. Vi finner også en økning i antallet over 90 år på 33,3%, men denne økningen refererer til kun 6 personer.

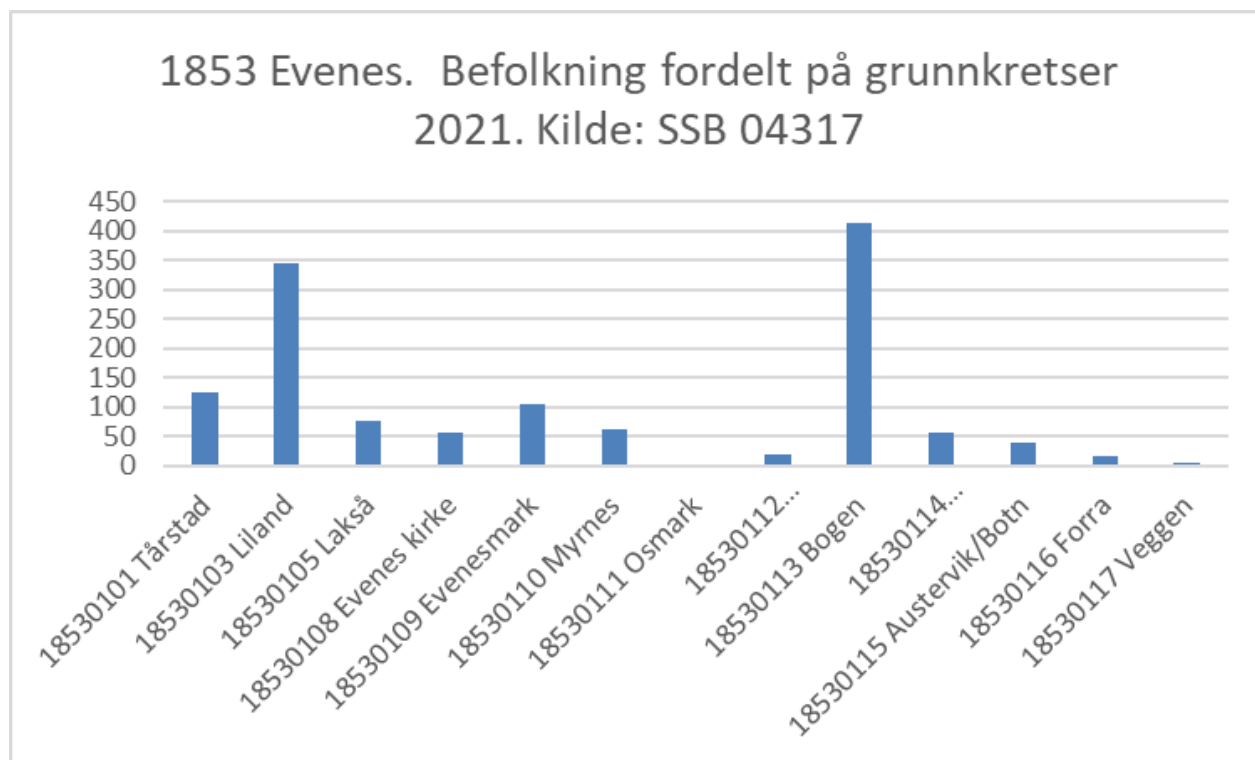
Vi viser til tabell (9.1.) i vedlegg som viser en fullstendig tallmessig bakgrunn for denne figuren (figur 6-2).



Figur 6-2. Folketallsutvikling i Evenes kommune. Aldersfordelt på funksjonelle aldersgrupper. Folketallsendring i % fra år 2000 til år 2021. Kilde: SSB. Tab 07459

6.2.2 Folketall i grunnkretser i Evenes kommune 2021

De 1.324 innbyggerne i Evenes kommune fordelte seg pr 1. januar 2021 på grunnkretsene som vist i figur 6-3. Vi ser av figuren at Bogen hadde 414 innbyggere og Liland hadde 344 innbyggere. 57% av innbyggerne i kommunen er derved bosatt i disse to grunnkretsene.

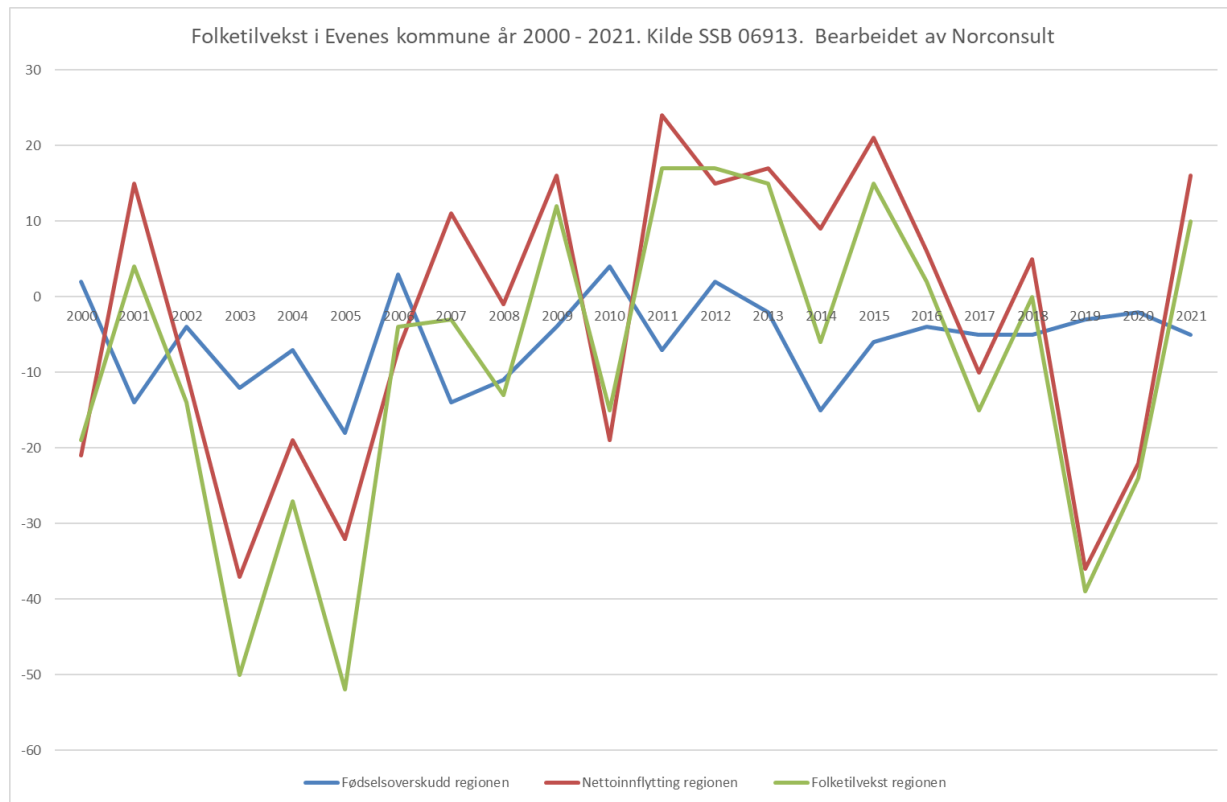


Figur 6-3. Befolkning fordelt på grunnkretser i Evenes i år 2021. Kilde: SSB 04317

6.2.3 Folketilvekst i Evenes kommune år 2000-2021

Folketilveksten i en kommune er et uttrykk for fødselsoverskuddet (antallet fødte – antallet døde) og nettoinnflytting (innflyttere – utflyttere). Vi ser av figur 6-4 at fødselsoverskuddet har vært negativt i perioden år 2000-2021 – dvs det dør flere enn antallet fødte. Det er en generell tendens til at fødselstallene har økt gjennom år 2021. Dette vil i så fall bli registrert i 2022.

Folketilveksten i Evenes er derved alt vesentlig et resultat av nettoinnflytting. Nettoinnflyttingen var positiv i perioden 2006 – 2016, men har vist en klar negativ trendens etter år 2015. Etter et foreløpig bunn-nivå i år 2019, har nettoinnflyttingen igjen blitt positiv i år 2021. Dette har sannsynligvis sammenheng med etableringen av flystasjonen.



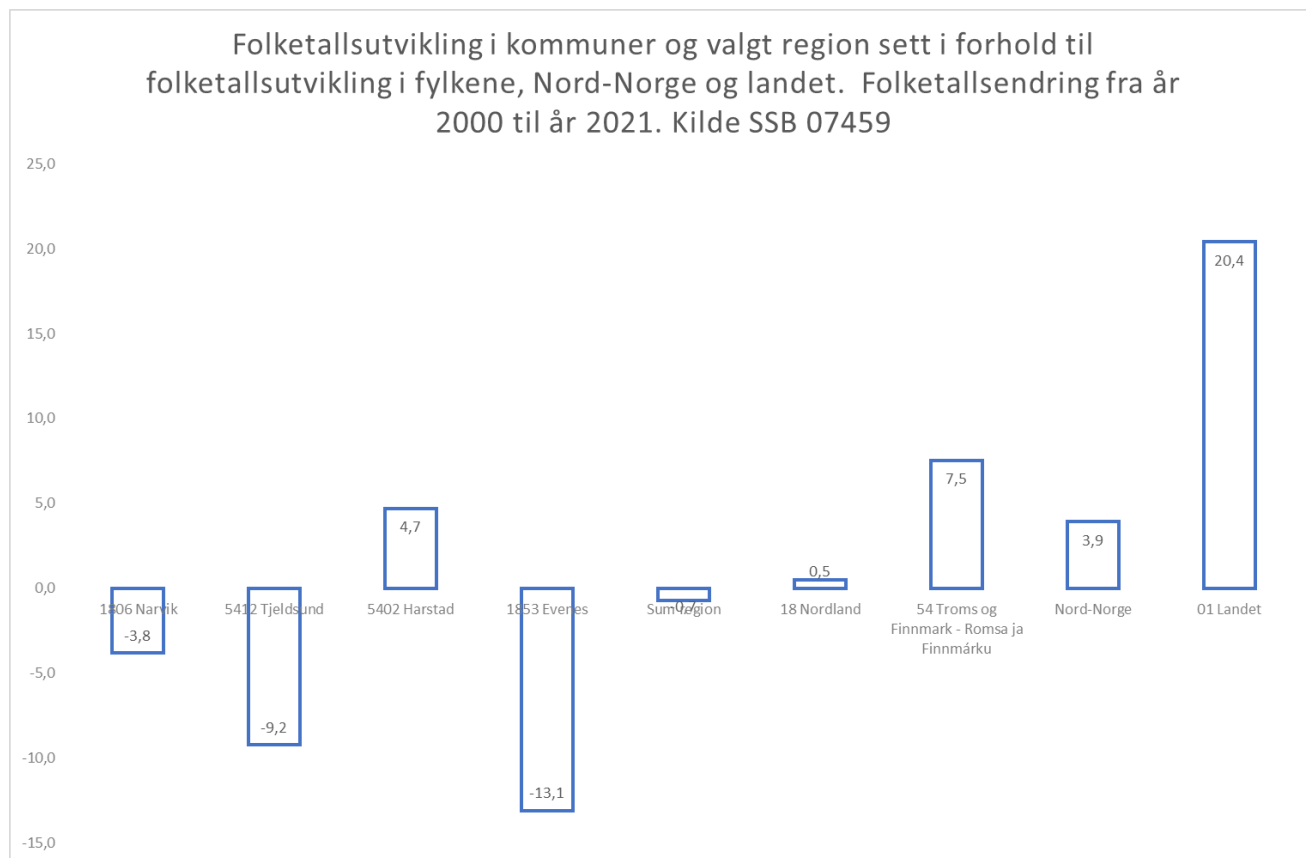
Figur 6-4. Folketilvekst i Evenes kommune i perioden år 2000-2020. Kilde; SSB 06913

6.3 Demografisk utvikling i regionen

6.3.1 Folketallsutvikling i regionen år 2000-2021.

Vi har valgt å avgrense regionen til nåværende kommuner Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik kommuner. I løpet av de senere årene har det skjedd store endringer i regionen gjennom fylkesreformen og kommunesammenslåinger:

- ❖ Harstad kommune ble i 2012 slått sammen med Bjarkøy kommune.
- ❖ Tjeldsund kommune ble i 2019 slått sammen med Skånland kommune. Den nye Tjeldsund kommune ble i sin helhet overført til Troms og Finnmark fylke.
- ❖ Narvik kommune ble i år 2019 slått sammen med Ballangen kommune og delområde Kjøpsvik i Tysfjord kommune.



Figur 6-5. Folketallsutvikling i kommuner og valgt region sett i forhold til folketallsutvikling i fylkene, Nord-Norge og landet. Folketallsendring i % fra år 2000 til år 2021. Kilde SSB 07459

Vi ser av figur 6-5 at Harstad er eneste kommune med befolkningsvekst i regionen i denne perioden. Denne veksten er reell da vi i grunnlaget for figuren har medregnet tidligere Bjarkøy kommune i tallgrunnlaget.

Regionen hadde som helhet 51.932 innbyggere pr 1. januar 2021. Dette er en svak nedgang regnet fra år 2000 på 366 innbyggere tilsvarende 0,7%. Sett under ett har regionen et relativt stabilt folketall i perioden fra år 2000 til 2021.

Sett i forhold til utviklingen i Nord-Norge og spesielt landet som helhet, har regionen en svak befolkningsutvikling. Landet som helhet hadde i samme periode en vekst på 912.872 innbyggere tilsvarende 20,4%.

6.3.2 Folketallsutvikling i regionen – aldersgruppen 20-66. Yrkesaktiv alder

Utviklingen av den yrkesaktive del av befolkningen (aldersgruppen 20-66 år) viser arbeidskraftpotensialet i regionen. Vi har beregnet arbeidskraftpotensialet for kommunene Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik ut fra å summere folketall innen aldersgruppen fra kommunene og tidligere kommuner. Denne oppsummeringen omfatter ikke delområde Kjølpsvik i tidligere Tysfjord kommune ut fra manglende statistikk. Delområdet Tysfjord ligger så langt unna Evenes at arbeidskraft fra dette delområdet neppe vil ha praktisk betydning for etableringer i planområdet Krutå og Evenes lufthavn. Detområde Kjølpsvik i gml Tysfjord

kommune hadde 1. januar 2022 859 innbyggere. Befolkningen i delområdet har vist nedgang i de siste årene.

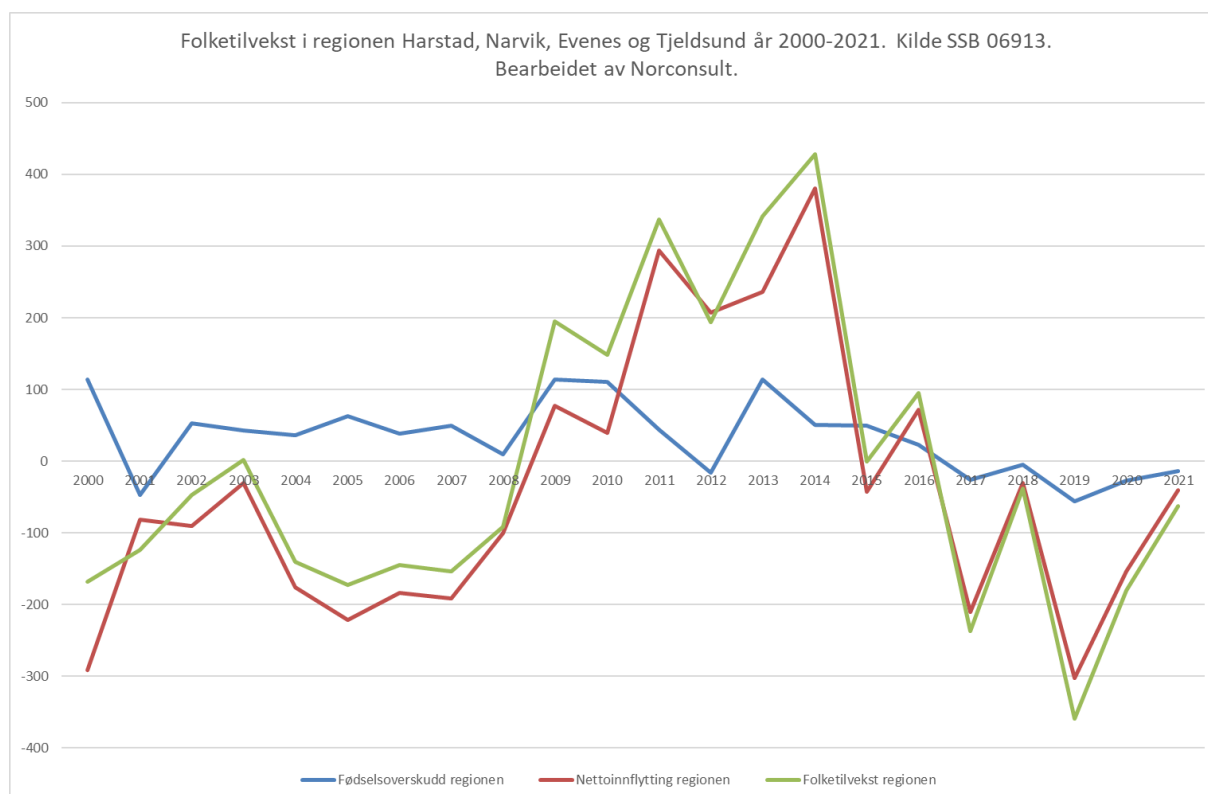
I år 2021 hadde regionen 30.858 innbyggere i aldersgruppen 20-66 år. Dette tallet har holdt seg stabilt siden år 2000 da regionen hadde 30.389 innbyggere i aldersgruppen 20-66 år. Av disse bodde 27.791 eller 90% i byene Narvik og Harstad. Den yrkesaktive aldersgruppen er derved alt vesentlig knyttet til bykommunene i regionen. Dette avspeiler også arbeidsmarkedet i regionen.

6.3.3 Folketilvekst i regionen 2000-2021

Vi har valgt å avgrense regionen til nåværende kommuner Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik kommuner. På grunn av manglende statistikk, er delområde Kjøpsvik i tidligere Tysfjord kommune ikke medregnet her. Imidlertid hadde dette delområdet relativt få innbyggere sett i forhold til regionen, så vi legger til grunn at dette ikke vil påvirke helheten i utviklingen i folketilveksten i regionen i større grad. Delområde Kjøpsvik hadde i år 2021 888 innbyggere.

Folketilveksten er et uttrykk for fødselsoverskuddet (antallet fødte – antallet døde) og nettoinnflytting (innflyttere – utflyttere). Vi ser av figur 6-6 at fødselsoverskuddet i valgt region i hovedsak har vært svakt positivt i perioden år 2000-2016 – dvs det dør færre enn antallet fødte. Imidlertid har folketilveksten vist en synkende tendens siden år 2013 og har etter 2016 vært negativ.

Folketilveksten i regionen er derved alt vesentlig et resultat av nettoinnflytting. Nettoinnflyttingen var positiv i perioden 2008 – 2016, men har vist en klar negativ trendens etter år 2014. Etter år 2019 er nettoinnflyttingen blitt mindre negativ.



Figur 6-6. Folketilvekst i regionen Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik kommuner i perioden år 2000 til 2020. Delområde Kjøpsvik i tidligere Tysfjord kommune er ikke medregnet. Kilde SSB 06913. Bearbeidet av Norconsult.

6.4 Sammenligning av utvikling i regionen med utviklingen i Ørland

Vi har i kapittel 4 vist til utviklingen i Ørland kommune. Ut fra disse foreløpige erfaringstallene, kan vi slå fast at en betydelig mindre andel enn forventet velger å bosette seg i vertskommunen for en militær flybase enn antatt på forhånd. Vi understreker her at dette er en midlertidig vurdering basert på utviklingen i Ørland kommune fram til i dag, og der den nye basen på Ørlandet ennå ikke er fullstendig utviklet.

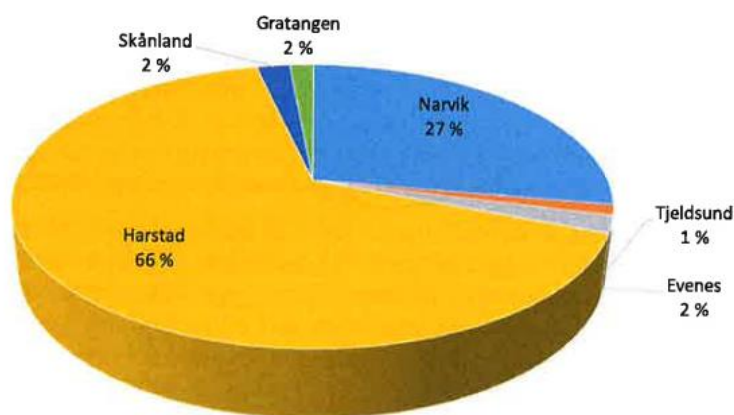
I forhold til ansattes bosetting som følger direkte av etableringen av Evenes flystasjon, vil det være riktig å ikke forvente en sterk utvikling i Evenes og Tjeldsund. Dette av følgende grunner;

- Valg av bosted krever gjerne jobbmuligheter for to personer i familien. Som vist i kap 6.3.2., ligger 90% av arbeidsmarkedet i Narvik og Harstad.
- Det kreves utdanningsmuligheter på alle trinn for barn/ungdom
- Det kreves et bredt kultur- og fritidstilbud
- I tilfelle bygging av hus, kreves det en sikkerhet i et marked for salg av bruktboliger

Sett i forhold til de funn som er gjort i Demografiutvalgets utredning, må det forventes et økt behov for helsetjenester og helserelaterte tjenester i kommunene i årene som kommer. Dette vil imidlertid være en utvikling som vil prege de aller fleste kommunene i landet – også bykommunene. Vi må derfor forvente at konkurransen om kvalifisert helsepersonell vil bli meget hard i årene som kommer.

Det forventes derfor ikke en sterk utvikling i Evenes og Tjeldsund kommuner som følge av etableringen av Evenes flystasjon. Det kan komme en utvikling i Narvik og Harstad kommuner, men mest sannsynlig vil ansatte ved Evenes flystasjon – i alle fall i en overgangsperiode – være rekruttert fra hele landet og velge pendling kombinert med turnustjeneste som tilpasning.

Vi tror Forsvarsbyggs rapport (2019)³ tegner et realistisk bilde av hvordan den «ekstra» befolkningsveksten som følger av etableringen av flystasjonen vil fordele seg i regionen;



Figur 6-7. Forventet andel av «ekstra» befolkningsvekst fordelt på kommunene. Kilde: Forsvarsbygg / ALM (2019).

³ Rapport Forsvarsbygg (28.03.2019): «Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Reguleringsplan med konsekvensutredning. Lokale og regionale virkninger.» Dokumentnr.: ALM-95-00-R-RAP-009.

Som det framgår av figur 6-7 vil en forventet befolkningsvekst som følger av en etablering av en flystasjon, alt vesentlig fordeles på nærliggende byer / bykommuner. Dette er så langt også erfaringene fra Ørlandet der en stor del av de ansatte «innenfor gjerdet» er innpendlere fra Trondheim og andre kommuner.

6.5 Prognostisert utvikling av folketall i Evenes fram mot 2040

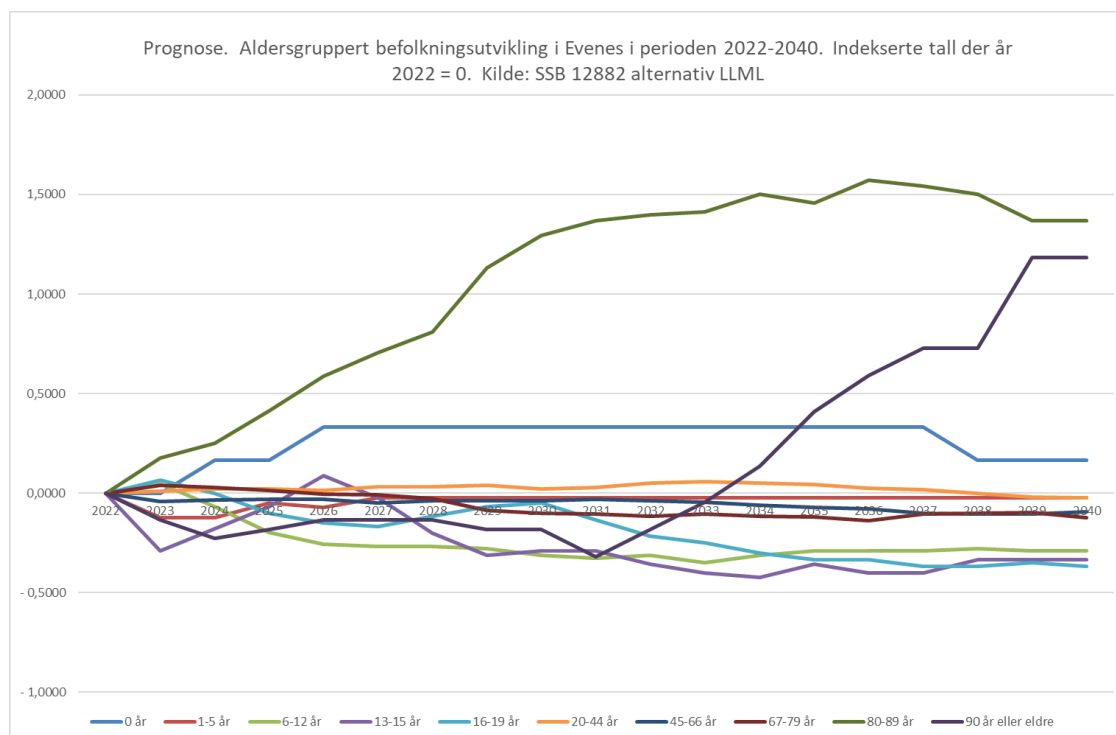
Vi vil i dette kapitlet gi et bilde av forventet utvikling av befolkningen i Evenes kommune og i Regionen.

6.5.1 Aldersgruppert befolkningsutvikling i perioden 2022 til 2040

I figur 4-8 viser vi et bilde av en sannsynlig utviklingsbane for aldersgruppene i Evenes kommune fra 2022 og fram til år 2040. Vi legger til grunn prognoseverktøyet til Statistisk Sentralbyrå og velger alternativ «lav vekst» LLML. Vi understreker at dette er en prognose, og at en prognose alltid vil inneholde et element av usikkerhet som øker desto lenger fram i tid man velger å utvikle prognosen.

Dette er en prognose som ikke fanger opp en evt. utvikling som følger av etableringene ved flystasjonen. Imidlertid har vi – ref kap 4 – reist tvil om denne etableringen vil ha en tydelig effekt på utviklingen i Evenes kommune. Vi viser i denne sammenheng også til figur 6-7. Prognosen viser imidlertid en del utviklingstrekk som er like i sammenlignbare kommuner i hele landet (j.fr. kap 6.1.). Evenes vil sannsynligvis få en markant økning i antall innbyggere i aldersgruppene 80-89 år og over 90 år. Den største nedgangen kan forventes i de yngste aldersgruppene.

Etter denne prognosen vil Evenes kommune i år 2040 ha 1.310 innbyggere. Dette er en svak nedgang på 1,8% fra år 2022.



Figur 6-8. Prognose. Aldersgruppert befolkningsutvikling i Evenes kommune i perioden 2022-2040. Indekserte tall der år 2022 = 0. Kilde: SSB 12882

Det er utviklet prognoser for en befolkningsutvikling der man legger til grunn at en etablering av Evenes flystasjon kan gi en befolkningsvekst i kommunen på ca 150 personer i perioden fram til 2030. Vi viser her til notat fra Evenes kommune⁴ (2019).

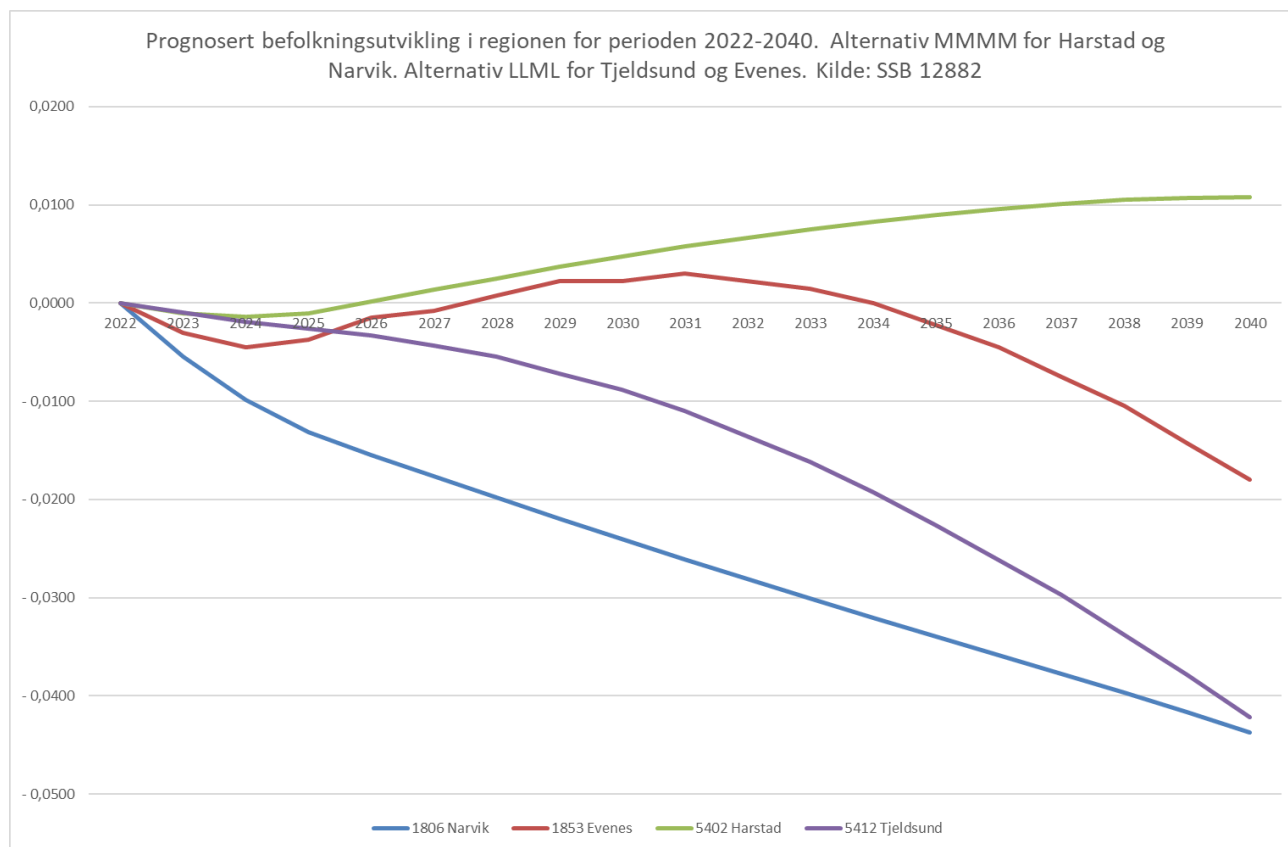
6.5.2 Prognosert utvikling av folketall i Regionen fra 2022 til 2040

Vi viser her prognostiserte sum-tall for hele kommunen for kommunene Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik. Vi legger også her til grunn prognoseverktøyet til Statistisk sentralbyrå og velger «lav vekst» for kommunene Tjeldsund og Evenes og «middels vekst» for kommunene Narvik og Harstad.

Vi viser også til kapittel 6.3.1.

Av disse kommunene i regionen er det bare Harstad som kan forvente en vekst i befolkningen fram til 2040. De øvrige kommunene kan forvente en befolkningsnedgang. Det er litt overraskende at en bykommune som Narvik kan forvente en for så vidt markant befolkningsnedgang som 940 innbyggere eller 4,4% i perioden fram mot 2040.

I sum kan regionen forvente en stabil befolkningsutvikling fram mot år 2040 med en svak nedgang på 1,7% som gir et forventet befolkningstall på 50.725 i år 2040.



Figur 6-9. Prognosert befolkningsutvikling i regionen for perioden 2022 – 2040. Kilde SSB 12882.

⁴ Evenes kommune (2010). Planmessige utfordringer for Evenes av Luftforsvarets etablering av Evenes flystasjon. Rapport utarbeidet av Agenda Kaupang AS.

7 Utvikling i arbeidsmarkedet

Vi har i kapittel 4.3.2. vist til at antallet personer i yrkesaktiv alder (20-66 år) i regionen er på ca 30.000 personer og at dette antallet har vært stabilt i de siste ca 20 år. Ca 90% av disse personene befinner seg i Harstad eller i Narvik.

I Evenes kommune var det 723 personer i denne alderskategorien i år 2021. Dette er en nedgang på 175 fra 898 personer i år 2000.

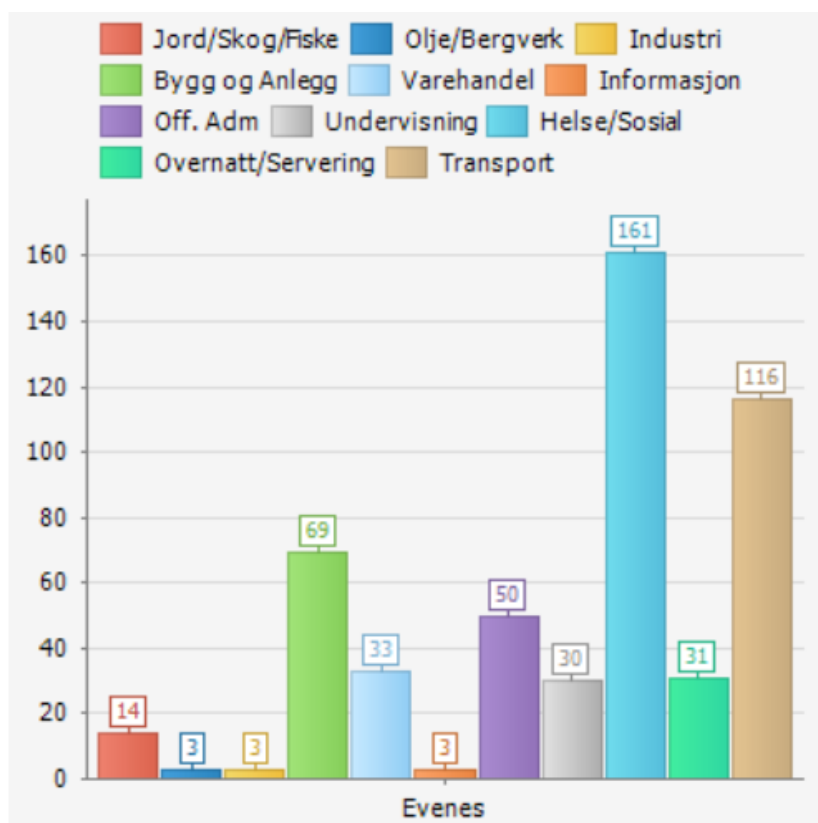
7.1 Sysselsetting i Evenes

Sysselsetting kan måles etter den sysselsattes arbeidssted – dvs der den sysselsatte har sitt daglige arbeidssted, eller etter bosted. Sysselsatte i Forsvaret registreres etter bostedsadresse uansett tjenestested.

Differansen mellom sysselsatte etter bosted og sysselsatte etter arbeidssted gir et uttrykk for om det er netto inn- eller utpendling i en kommune.

7.1.1 Sysselsatte etter næring og arbeidssted i Evenes

Figur 7-1 gir et bilde av sysselsettingen i Evenes kommune i år 2019 regnet etter arbeidssted. Vi ser at helse/sosialektoren, transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen er de viktigste næringene for sysselsetting i kommunen. Vi vil legge til grunn at de aller fleste av de 116 som er sysselsatte i transportnæringen, er sysselsatte ved Evenes lufthavn eller transporttjenester tilknyttet lufthavnen.



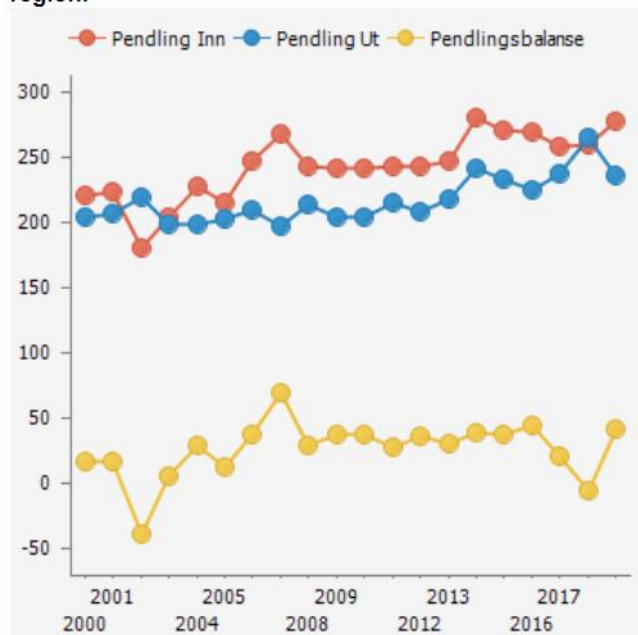
Figur 7-1. Sysselsatte etter arbeidssted i Evenes kommune i 2019. Kilde: KommuneProfilen.no

7.1.2 Pendlingsbalanse i Evenes

Dersom vi sammenligner sysselsatte etter bosted med sysselsatte etter arbeidssted, finner vi at sysselsatte etter arbeidssted er noe høyere enn sysselsatte etter bosted. Dette innebærer at det i sum er en liten netto innpendling til Evenes kommune. Dette er uvanlig for en relativt liten kommune, og dette kan ha sammenheng med at transportnæringen og bygg- og anleggsnæringen er relativt store i Evenes. Dette er sk ambulerende næringer der den sysselsattes arbeidssted registreres etter den kommunen der de utfører hovedtyngden av antall arbeidstimer. Sysselsatte med bosted i Evenes kan derved utføre størstedelen av sitt arbeid utenfor kommunen selv om arbeidsplassen har adresse i Evenes.

Pendlingsbalansen (figur 7-2) viser at det i år 2019 var 259 innpendlere og 238 utpendlere til/fra Evenes kommune. Det er derved ca 40% av arbeidsstyrken i Evenes som er pendlere. Dette er ikke uventet gitt at Evenes er en relativt liten kommune mellom to byer og der transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen er viktige for sysselsettingen.

Innpendling, utpendling og pendlingsbalanse. Antall. Valgt region.



Figur 7-2. Pendlingsbalanse i Evenes kommune år 2000 – 2019. Kilde: KommuneProfilen.no

7.1.3 Arbeidsledighet i Evenes og i regionen

I mai 2021 var det i NAV registrert 18 helt ledige i Evenes kommune – dette utgjør ca 2,5% av alle personer i yrkesaktiv alder (aldersgruppen 20-66 år). I samme måned ble det i regionen registrert:

- Harstad: 274 helt ledige
- Tjeldsund: 33 helt ledige
- Narvik: 226 helt ledige.

7.2 Arbeidsmarkedet i regionen – viktige utviklingstrekk.

Dette kapitlet er i hovedsak hentet fra Indeks Nordland for 2022. For en nærmere gjennomgang, henviser vi til denne publikasjonen. <https://indeksnordland.no/>

7.2.1 Utviklingen i Nordland.

Ved inngangen til 2022 var det nærmere 118.000 sysselsatte i Nordland, en økning på nesten 2.000, eller 1,7 prosent fra året før. Aldri før har det vært like mange sysselsatte i fylket. Sysselsettingen økte i alle regionene i fylket i 2021, og den største veksten kom i Salten. Arbeidsledigheten har vært svært lav gjennom 2021, og var per februar 2022 på 1,7 prosent.

Positiv utvikling for alle regioner

I 2021 ble det skapt 1.981 jobber i Nordland, og den negative utviklingen fra 2020 ble dermed snudd. Da falt antall jobber med 1.200. Nivået for 2021 var også mye høyere enn i 2019, da var jobbskapingen på 42 nye jobber.

Ekstra gledelig er det at alle regionene hadde en positiv jobbskaping. Hele 47 prosent av veksten kom i Salten, med 939 flere sysselsatte. Nest høyest var økningen i Lofoten med 354 flere sysselsatte. Tilsvarende tall for Helgeland, Ofoten og Vesterålen var henholdsvis 318, 227 og 143 flere sysselsatte.

Ser man på næringsfordelingen var det innenfor varehandel, reiseliv og transport at økningen var størst med 545 flere sysselsatte. Dette var næringer som i tidlig fase av pandemien var svært begrenset av smittevernstiltak, men hvor aktiviteten så har tatt seg opp igjen. Tjenester mot bedrifter fulgte tett på med en økning på 538 sysselsatte. Industri, samt bygg og anlegg, har også hatt en sterk vekst med 503 flere sysselsatte, særlig drevet av industrien. Tjenester mot private hadde en økning på 483 sysselsatte, mens primærnæringene og havbruk hadde en nedgang på 42 sysselsatte sammenlignet med 2020. En del av forklaringen på høyere aktivitet er de mange stimuleringspakkene myndighetene har iverksatt i løpet av pandemien.

Arbeidsledigheten falt gjennom året

Ved inngangen til 2021 var arbeidsledigheten på 3 prosent, med 3.738 helt ledige personer i Nordland. Gjennom året falt ledigheten og endte på 1,7 prosent eller 2.081 helt ledige i desember. I tillegg kom 1.301 delvis ledige og 583 arbeidssøkende på tiltak. Til sammenligning var ledigheten i landet som helhet 2,2 prosent, og med det ser man at koronaeffektene er betydelig dempet fra året før. Ved inngangen til 2022 hadde ledigheten økt noe (2,1 prosent og 2.523 helt ledige), som følge av nye smittevernstiltak. I februar falt ledigheten igjen til 1,7 prosent. Ledigheten var lavest i landet, sammen med Innlandet, Trøndelag og Troms og Finnmark.

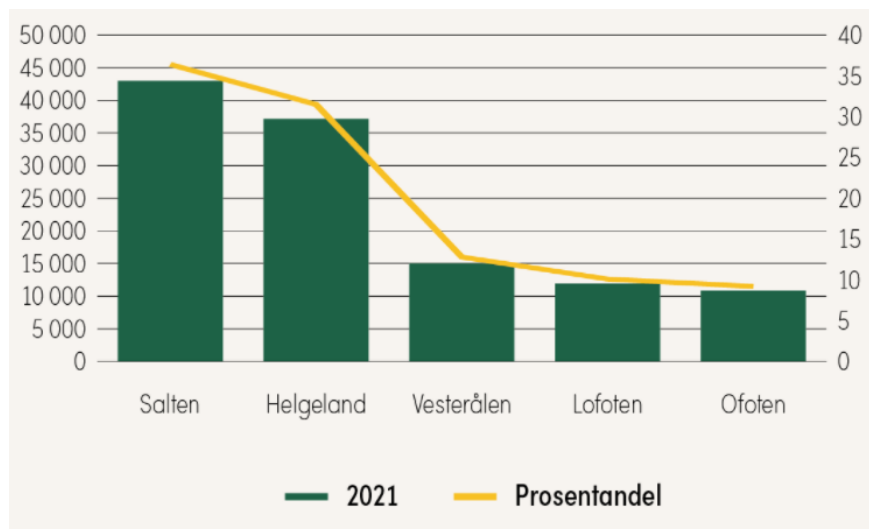
Hvordan blir 2022

Prognosene for 2022 er fremdeles vekst, og at Nordland vil passere 118.000 sysselsatte. Man ser at de største utfordringene knyttet til koronapandemien har begynt å slippe taket, og at de bransjene som har vært hardest rammet de siste årene, fikk god vekst i løpet av 2021. Utfordringen framover knyttes til rekruttede ring av viktig kompetanse. Statistikken viser at det aldri før har vært like mange utlyste stillinger som ved inngangen av 2022. De svært mange og store prosjektene som settes i gang i fylket, er avhengige av rekruttering for å kunne realiseres. Arbeidet med tilrettelegging og å gjøre det attraktivt å bo og jobbe i Nordland, er nå viktigere enn noensinne. Unge voksne i dag er opptatte av det grønne skiftet, og streber etter grønne jobber, og da må man vise at det er i Nordland det skjer.

7.2.2 Arbeidsmarkedet i Ofoten

Ved utgangen av 2021 var det registrert 117.991 sysselsatte i Nordland, en økning på 1,7 prosent eller 1.981 flere sysselsatte sammenlignet med året før.

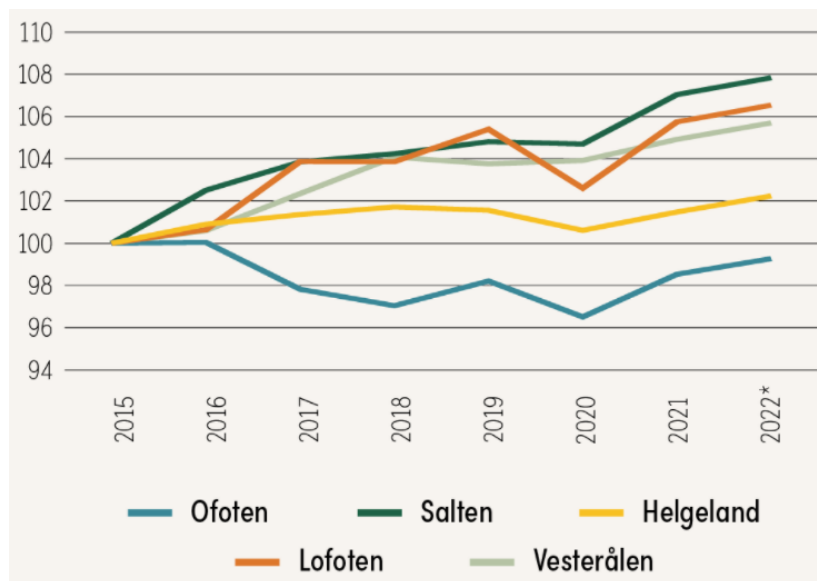
Det er fremdeles Salten som sysselsetter flest i Nordland, med 36,4 prosent. 31,5 prosent av de sysselsatte jobber på Helgeland. Tilsvarende tall for Vesterålen, Lofoten og Ofoten er 12,8, 10,1 og 9,2 prosent.



Figur 7-3. Regionenes andel av sysselsettingen i Nordland, 2021 (SSB). Kilde; Indeks Nordland 2022

I perioden 2015-2021 hadde samtlige av regionene i Nordland vekst i sysselsettingen, foruten Ofoten. Det er Salten og Lofoten som har hatt den høyeste veksten i perioden, med en økning på henholdsvis 7 og 6 prosent. Vesterålen har hatt om lag 5 prosent vekst i sysselsettingen, mens Helgeland har hatt 2 prosent. Ofoten hadde en nedgang på 1,5 prosent. Vi så under koronapandemien at Lofoten, som reiselivsdestinasjon opplevde et kraftig fall i sysselsettingen, men at regionen nå har gjeninnhentet seg og kommet over nivået før koronapandemien.

Utsiktene er en vekst på 885 nye sysselsatte i 2022 på bakgrunn av høyaktivitet i fylke. 322 av de nye sysselsatte ventes å komme i Salten, 278 på Helgeland og 113 i Vesterålen. For Lofoten forventes 90 nye sysselsatte, og 81 i Ofoten.



Figur 7-4. Utvikling i sysselsettingen per region i Nordland i perioden 2015 til 2021, samt prognoser for 2022. Indeks der 2015 = 100 (SSB). Kilde; Indeks Nordland 2022.

7.3 Utfordringer i forhold til arbeidsmarkedet

- ❖ Hovedutfordringen ligger i et svært «stramt» arbeidsmarked med høy sysselsetting / lav ledighet. Det vil derved være krevende å rekruttere arbeidskraft innad i Nordland uten at dette baseres på økt tilflytting / innvandring og / eller jobbskifte fra andre bedrifter / næringer.
- ❖ Nettoinnflyttingen til regionen er negativ – dvs det er flere som flytter fra regionen enn til regionen.
- ❖ Folketallet i Nordland har en svak vekst, og andelen eldre øker. Det må forventes at en stor og økende andel av arbeidskraften vil være knyttet til helse- og sosialtjenester i årene som kommer.
- ❖ Det er mange initiativ for industrietablering i regionen. En del av disse er av betydelig størrelse. Dette vil øke behovet for arbeidskraft ytterligere.

8 Utviklingspotensialet i Nautå-området i et regionalt perspektiv.

Utviklingspotensialet i Nautå utviklingsområde, har i hovedsak fire viktige drivere (kap 3);

- ❖ Evenes militære flystasjon og etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen
- ❖ Industrietablering i regionen
- ❖ Hålogalandsveien E10.
- ❖ Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren, transport og reiselivsnæringen

8.1 Realisering av utviklingspotensialet i Nautå innen bærekraftig utvikling

Bærekraftmålene er referert i kapittel 2.2.2.

Sett i forhold til bærekraftmålene, vil de viktigste effektene av Nautå utviklingsområde være knyttet til:

Bærekraftmål 7 (Ren energi til alle)

Evenes er i økende grad en viktig HUB for regionen. Nautå utviklingsområde kan ha en viktig rolle i forhold til å utvikle strømforsyning til fly og transport. Vi viser her spesielt til kap 5.2 og 5.4.

Bærekraftmål 8 (Anstendig arbeid og økonomisk vekst).

Etablering av arbeidsplasser i tilknytning til Evenes lufthavn, vil ha stor betydning både for Evenes kommune, men også for regionen.

Bærekraftmål 9 (Industri, innovasjon, infrastruktur)

Vi vil her spesielt vise til kap 5.4. og mulighetene for å etablere anlegg for flyfrakt. Dette vil redusere behovet for landverts transport til Gardermoen, og samtidig sikre en flyrute mot fjernøsten med en kortere transportavstand. Det pågår en sterk utvikling innen flyfrakt i retning av reduksjon/utfasing av klimagasser.

Bærekraftmål 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn)

Utviklingen av Nautå utviklingsområde må sees i et regionalt perspektiv – i første rekke som et resultat av situasjonen i et stramt arbeidsmarked, og at de tjenestene som skal betjenes fra Nautå er regionale. Utviklingen i Evenes-området, forventes å gi en størst vekst i Harstad (kap 6.4.). Effekten av Nautå utviklingsområde vil påvirke langt ut over Evenes.

Bærekraftmål 15 (livet på land)

Nautå utviklingsområde ligger i et område med verdifull natur. Utviklingsområdet ligger også delvis inne i et rødt støyområde (kap 3.1.2.). Etableringer i utviklingsområdet tilpasses disse gitte vilkårene.

8.2 Hvordan realisere utviklingspotensialet i Nautå i et regionalt perspektiv

Nautå utviklingsområde vil – som vist foran – influere både Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms. For å kunne realisere utviklingspotensialet i et slikt prosjekt med et så omfattende influensområde, er det viktig å forankre utviklingspotensialet organisatorisk i et eierskap.

Vi har i kap 5.7 vist til hvordan utviklingspotensialet i regionale lufthavner kan realiseres gjennom «Airport City». Vi vil i forbindelse med Evenes lufthavn og Nautå heller fokusere på en «Airport Region».

Det er to eksisterende initiativ som er relevante i en slik sammenheng:

- ❖ Evenesregionen
- ❖ Hålogalandsrådet.

8.2.1 Evenesregionen

Evenesregionen er et samarbeid mellom kommunene Harstad, Tjeldsund, Evenes og Narvik. Regionen fokuserer på utviklingsmuligheter knyttet til luftforsvarets base på Evenes.

<https://www.evenesregionen.no/>

8.2.2 Hålogalandsrådet

Hålogalandsrådet er et interkommunalt politisk råd opprettet med hjemmel i kommunelovens kap 18.

<https://www.halogalandsradet.no/>

Rådet har medlemskommuner fra region Troms/Finnmark og Nordland. Rådet skal arbeide for å utvikle og styrke regionen, herunder spesielt infrastruktur- og samferdselstiltak, samt rammebetingelser for kommuner og næringsliv. Samarbeidet skal bygge på enstemmighet, åpenhet og gjensidig tillit.

Rådet har representasjon fra; Kvæfjord, Harstad, Ibestad, Tjeldsund, Evenes, Narvik, Gratangen og Lavangen kommuner.

Rådet følger en «Strategisk plan for vekst og utvikling 2020-2023», Denne strategiplanen fokuserer hovedområdene:

- ❖ Ung
- ❖ Forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap
- ❖ Reiseliv
- ❖ Sjømat
- ❖ Infrastruktur og samferdsel
- ❖ Energi
- ❖ Utdanning
- ❖ Offentlige arbeidsplasser
- ❖ Helse

Hålogalandsrådets strategiske plan for vekst og utvikling krever samarbeid og samhandling på tvers av kommunegrensene. Rådet har derfor etablert et nettverk for næringsansvarlige blant rådets åtte kommuner. Nettverket møtes jevnlig for å drøfte felles utfordringer og muligheter.

8.2.3 Hålogalandrådet strategiske plan for vekst og utvikling 2020-2023.

Strategiplanen gjelder for perioden fram mot år 2023, og bør derfor revideres. I en revisjonsprosess kan elementer fra denne samfunnsanalysen tas inn i strategiplanen.

Dette vil gi arbeidet en regional forankring og en organisasjonsmessig ressurs.

8.3 Handlinger fra denne samfunnsanalysen som anbefales videreført i en strategiprosess.

Dette kapitlet oppsummerer samfunnsanalysen og anbefaler at følgende handlinger følges opp i en regionalt forankret strategiplan:

Forsvar og sikkerhet

- ❖ Ukrainakrisen stiller nye krav til sikkerhet. Luftforsvarets base på Evenes vil være en meget viktig enhet, og det bør avsettes areal ved Evenes lufthavn og evt i Nautå utviklingsområde som sikrer areal til en framtidig situasjon.

Arbeidsmarkedet

- ❖ Arbeidsmarkedet forventes å være i sterk endring som følger av etableringen av Luftforsvarets base, Industriutvikling i Narvik, og videre utvikling av sjømatnæringen, reiseliv mv.
- ❖ Utviklingen innen arbeidsmarkedet i regionen vil – i alle fall i en overgangsperiode – kreve økt innpendling. Viktig infrastruktur knyttet til Evenes lufthavn må ta høyde for en slik utvikling i forhold til:
 - Videretransport fra Evenes
 - Leieboliger tilpasset pendlermarkedet
- ❖ Ny industri vil i økende grad være basert på kjernekompetanse og tilreisende firma som ivaretar løpende vedlikehold, modifisering av prosesser og installering av nytt utstyr. Denne delen av arbeidsmarkedet vil være basert på inn/utreise.

Energiforsyning

- ❖ Elektrifisering av fly og annen transport, vil kreve økt kapasitet i transmisjonsnettet til Nautå Utviklingsområde og Evenes.

Sjømat

- ❖ Det forventes økt satsing på sjømattransport fra Regionen. Evenes lufthavn har meget gode forutsetninger for å bli en regional HUB for sjømattransport. Dt må avstetes areal i Nautå utviklingsområde til slik virksomhet.

Reiseliv

- ❖ Utviklingen av Lofoten De Grønne Øyene vil sannsynligvis inspirere andre viktige reiselivsdestinasjoner. Dette vil stille krav til utslippsreduert / utslippsfri transport.

Industriell utvikling

- ❖ Den industrielle utviklingen i regionen – spesielt Narvik – vil stille endrede krav til regionens infrastruktur i forhold til;
 - Areal til flyfrakt; distribusjon av gods / reservedeler / etc.

- Areal til del-produksjon av komponenter eller prosesser som er viktig å knytte nært opp til en lufthavn. Det bør avsettes areal i Nautå utviklingsområde som kan følge opp slik del-produksjon.

9 Vedlegg

9.1 Vedlegg 1. Befolkningsutvikling i Evenes kommune år 2000-2021. Aldersgruppert

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Endring	Endring %
1853 Evenes	17	23	17	18	9	16	3	18	10	9	11	17	14	14	18	6	11	12	9	4	11	10	-7	-41,2
0 år	81	78	98	97	95	89	82	65	65	60	66	54	63	64	68	71	74	66	59	57	41	39	-42	-51,9
1-5 år	115	115	125	131	124	123	113	109	121	132	122	126	117	116	110	107	94	97	96	101	93	86	-29	-25,2
6-12 år	49	37	39	42	40	45	56	65	64	50	49	43	52	50	58	56	55	48	50	47	50	43	-6	-12,2
13-15 år	77	83	85	66	69	46	46	51	49	63	75	75	65	67	59	59	67	72	75	71	65	63	-14	-18,2
20-44 år	442	431	415	412	385	377	357	340	335	314	317	303	322	331	343	347	360	351	340	338	319	314	-128	-29,0
45-66 år	456	452	456	457	457	462	455	460	470	470	462	462	455	447	441	441	417	424	415	425	418	409	-47	-10,3
67-79 år	179	176	175	172	167	165	161	159	158	163	167	166	176	188	198	201	222	232	245	249	264	274	95	53,1
80-89 år	89	88	82	81	81	74	74	79	69	68	69	76	75	74	73	77	81	85	81	74	66	62	-27	-30,3
90 år eller eldre	18	21	16	18	17	20	18	15	17	16	19	20	20	25	23	20	19	15	17	21	21	24	6	33,3
Sum Evenes	1 523	1 504	1 508	1 494	1 444	1 417	1 365	1 361	1 358	1 345	1 357	1 342	1 359	1 376	1 391	1 385	1 400	1 402	1 387	1 387	1 348	1 324	-199	-13

9.2 Befolkningsendring i regionen fra år 2000 – 2021. Aldersgruppe 20-66 år.

Personer 20-66 år	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1854 Ballangen (1925-2019)	1 578	1 559	1 549	1 556	1 587	1 588	1 567	1 535	1 518	1 508	1 501	1 508	1 510	1 516	1 501	1 493	1 462	1 447	1 409	1 382	0	0
1805 Narvik (-2019)	10 978	10 949	10 895	10 922	11 013	11 063	10 973	10 932	10 962	10 992	11 079	11 075	11 240	11 287	11 393	11 543	11 503	11 455	11 353	11 329	0	0
1806 Narvik	12 556	12 508	12 444	12 478	12 600	12 651	12 540	12 467	12 480	12 500	12 580	12 583	12 750	12 803	12 894	13 036	12 965	12 902	12 762	12 711	13 103	12 959
1852 Tjeldsund (1909-2019)	882	849	857	837	847	829	810	778	766	770	776	754	725	732	705	717	715	692	702	688	0	0
1913 Skånland (1926-2019)	1 847	1 854	1 842	1 850	1 842	1 826	1 816	1 803	1 781	1 756	1 752	1 752	1 800	1 789	1 769	1 767	1 778	1 754	1 718	1 712	0	0
5412 Tjeldsund	2 729	2 703	2 699	2 687	2 689	2 655	2 626	2 581	2 547	2 526	2 528	2 506	2 525	2 521	2 474	2 484	2 493	2 446	2 420	2 400	2 359	2 344
1901 Harstad (-2012)	13 900	13 960	14 078	14 155	14 174	14 167	14 268	14 268	14 121	14 187	14 222	14 372	14 525	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1903 Harstad - Hårstak (2013-2019)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14 938	14 926	15 075	15 001	15 049	14 960	14 923	0	0
1915 Bjarkøy (-2012)	306	300	286	281	279	284	289	281	265	268	260	255	241	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5402 Harstad	14 206	14 260	14 364	14 436	14 453	14 451	14 557	14 549	14 386	14 455	14 482	14 627	14 766	14 938	14 926	15 075	15 001	15 049	14 960	14 923	14 813	14 832
1853 Evenes	898	883	871	869	842	839	812	800	805	784	779	765	777	778	784	788	777	775	755	763	737	723
Sum Region	30 389	30 354	30 378	30 470	30 584	30 596	30 535	30 397	30 218	30 265	30 369	30 481	30 818	31 040	31 078	31 383	31 236	31 172	30 897	30 797	31 012	30 858

9.3 Folketilvekst i regionen år 2000 – 2021.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1805 Narvik (-2019)	41	-32	40	20	10	20	13	17	26	48	45	36	-15	16	-8	25	11	-6	-5	-36	0	0
1854 Ballangen (1975-2019)	-2	-19	-3	-9	-6	-6	0	-3	-3	-10	-3	-10	-26	-7	-19	1	-6	-8	-14	-12	0	0
1806 Narvik	39	-51	37	11	4	14	13	14	23	38	42	26	-41	9	-27	26	5	-14	-19	-48	-46	-20
1852 Tjeldsund (1909-2019)	-5	3	1	1	2	-1	-5	-3	-13	2	5	-10	-12	-6	-9	-4	-7	-9	-4	-9	0	0
1913 Skånland (1926-2019)	-4	-9	-14	0	-21	-4	-2	1	-10	-5	2	-7	-21	1	14	-22	-12	-8	-16	-16	0	0
5412 Tjeldsund	-9	-6	-13	1	-19	-5	-7	-2	-23	-3	3	-17	-33	-5	5	-26	-19	-17	-20	-25	-21	-23
1853 Evenes	2	-14	-4	-12	-7	-18	3	-14	-11	-4	4	-7	2	-2	-15	-6	-4	-5	-5	-3	-2	-5
1915 Bjarkøy (-2012)	-10	-13	-11	-8	-5	-2	-12	-7	-12	-6	-4	-10	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1901 Harstad (-2012)	92	37	44	51	63	74	41	58	33	89	66	52	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1903 Harstad - Hårstak (2013-2019)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5402 Harstad	82	24	33	43	58	72	29	51	21	83	62	42	56	112	88	56	41	10	39	20	42	34
Fødselsoverskudd regionen	114	-47	53	43	36	63	38	49	10	114	111	44	-16	114	51	50	23	-26	-5	-56	-27	-14
1805 Narvik (-2019)	-78	-51	-59	50	-41	-164	-77	71	-68	8	-67	56	50	188	160	-87	-41	-113	-5	-84	0	0
1854 Ballangen (1975-2019)	-42	-32	2	25	49	-27	-17	-29	-26	4	10	6	9	-1	9	-26	4	-25	-37	-13	0	0
1806 Narvik	-120	-83	-57	75	8	-191	-94	42	-94	12	-57	62	59	187	169	-113	-37	-138	-42	-97	-139	-103
1852 Tjeldsund (1909-2019)	-61	13	-33	3	-29	-24	-40	-11	12	10	-25	-31	6	-16	33	7	-24	16	4	-13	0	0
1913 Skånland (1926-2019)	-9	-24	-11	-35	-29	-32	-32	-21	-10	19	43	83	-11	10	25	75	19	-46	31	-14	0	0
5412 Tjeldsund	-70	-11	-44	-32	-58	-56	-72	-32	2	29	18	52	-5	-6	58	82	-5	-30	35	-27	16	14
1853 Evenes	-21	15	-10	-37	-19	-32	-7	11	-1	16	-19	24	15	17	9	21	6	-10	5	-36	-22	16
1915 Bjarkøy (-2012)	-6	-19	-10	4	11	4	-3	-7	6	-15	-2	-11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1901 Harstad (-2012)	-75	16	31	-40	-118	53	-8	-205	-13	35	100	167	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1903 Harstad - Hårstak (2013-2019)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5402 Harstad	-81	-3	21	-36	-107	57	-11	-212	-7	20	98	156	138	38	145	-33	108	-32	-29	-143	0	0
Nettoinnflytting regionen	-292	-82	-90	-30	-176	-222	-184	-191	-100	77	40	294	207	236	381	-43	72	-210	-31	-303	-154	-40
1805 Narvik (-2019)	-23	-82	-25	72	-30	-147	-64	83	-36	54	-22	93	36	196	148	-66	-31	-118	-8	-119	0	0
1854 Ballangen (1975-2019)	-44	-52	1	13	43	-35	-17	-32	-29	-7	4	-4	-17	-8	-10	-25	-2	-32	-52	-25	0	0
1806 Narvik	-67	-134	-24	85	13	-182	-81	51	-65	47	-18	89	19	188	138	-91	-33	-150	-60	-144	-184	-131
1852 Tjeldsund (1909-2019)	-66	16	-33	4	-27	-25	-44	-14	-5	12	-20	-41	-6	-22	24	3	-31	7	0	-22	0	0
1913 Skånland (1926-2019)	-13	-32	-24	-35	-51	-36	-35	-21	-21	14	41	76	-32	11	37	53	7	-54	15	-30	0	0
5412 Tjeldsund	-79	-16	-57	-31	-78	-61	-79	-35	-26	26	21	35	-38	-11	61	56	-24	-47	15	-52	-7	-8
1853 Evenes	-19	4	-14	-50	-27	-52	-4	-3	-13	12	-15	17	17	15	-6	15	2	-15	0	-39	-24	10
1901 Harstad (-2012)	13	54	69	2	-55	120	33	-153	18	131	166	217	197	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1915 Bjarkøy (-2012)	-16	-32	-21	-4	6	2	-14	-14	-6	-21	-6	-21	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1903 Harstad - Hårstak (2013-2019)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5402 Harstad	-3	22	48	-2	-49	122	19	-167	12	110	160	196	196	150	235	19	150	-25	7	-124	35	66
Folketilvekst regionen	-168	-124	-47	2	-141	-173	-145	-154	-92	195	148	337	194	342	428	-1	95	-237	-38	-359	-180	-63