



Høringsuttalelse til rapport om
lokaliseringsalternativer for Norges nye kampfly
Ofoten og Sør-Troms regionråd
19. mai 2010



INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING	4
1.1 Innledning	4
1.2 Høringsprosessen og dokumentene	5
1.3 Evenes som kampflybase.....	7
1.3.1 Bakgrunn og historie	8
1.3.2 NATOs vurdering av flyplassens lokalisering.....	8
1.3.3 Geografisk plassering	9
1.3.4 Alliert trening	10
1.3.5 Samarbeid med andre forsvarsgrener og avdelinger	10
1.4 Nordområdene	11
2. SENTRALE PUNKTER FOR EVENESALTERNATIVET.....	12
2.1 Økonomi – investeringskostnader	12
2.1.1 Akkumulert årlig kostnadsprofil.....	12
2.1.2 Investeringskostnader flyoperative flater	13
2.1.3 Investeringskostnader EBA	13
2.1.4 Driftskostnader	14
2.1.5 Videreutvikling og sivilt samarbeid	14
2.2 Presisjonsinnflyving	14
2.3 Tilgang på luftrom over land	16
2.4 Støy	17
2.5 Personell og kompetanse (rekruttering og bolyst).....	18
2.5.1 Regiondefinisjoner og -inndeling	18
2.5.2 Pendling	20
2.5.3 Kompetansetap	20
2.5.4 Tap av forsvarsarbeidsplasser i regionen.....	20
2.5.5 Rekruttering	21
2.5.6 Offentlig og privat service	23
2.5.7 Boligtilbudet / boligområder	23
2.5.8 Oppsummering personell og kompetanse (rekruttering og bolyst)	24
2.6 Samisk bosetting og kultur	25
2.6.1 Reindrift.....	25
2.6.2 Kultur og bosetting	26
2.7 Sentrale spørsmål knyttet til alternativene.....	27
2.8 Oppsummering	27
3. Vedlegg	28

SAMMENDRAG

Ofoten og Sør-Troms regionråd, som representerer 13 kommuner, gir i denne felles høringsuttalelsen tilsvar på utredningsrapporten "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", sendt på høring 19.3.10. Basert på de følgende kriterier søker rapporten å gi et underlag for en anbefaling for valg av kampflybase for Norges nye kampfly F-35:

- Langsiktig balanse mellom Forsvarets operative struktur, styrkeproduksjon, baser og støttevirksomhet
- Mer kostnadseffektive løsninger for sektorens samlede aktivitet
- Forsvarets virksomhet skal konsentreres i noe større grad enn i dag
- Endringer i basestrukturen må ivareta hensynet til langsiktig fleksibilitet.

I utredningen bekreftes det at Evenes dekker disse kriteriene. Som kampflybase, gjennom sin nordlige plassering, vil Evenes gi det beste utgangspunkt for overvåking og suverenitetshevdelse i Nordområdene, og slik underbygge regjeringens satsing. Det vil løse QRA-oppgaven som en integrert, og dermed kostnadseffektiv, del av basen. Med sin plassering i kjerneområdet for norsk forsvarsvirksomhet gir Evenes unike muligheter for samtrening med de øvrige forsvarsgrenene.

I utredningen reises det likevel flere ankepunkter og begrensninger ved Evenes som base. Særlig nevnes mangel på presisjonsinnflyging, tilgang på luftrom over land og personellmessige aspekter som begrensende. I vår gjennomgang har vi tilbakevist disse begrensningene.

I en egen rapport konkluderer Rambøll AB med at det er fullt mulig å bygge ut en ILS instrumentinnflyging for begge rullebanene på Evenes på 3.2 grader. Vi stiller i tillegg spørsmål ved hensiktsmessigheten ved å vektlegge et så gammelt system.

De påståtte begrensninger i tilgang på luftrom over land er etter vårt syn overdrevet og oppveies gjennom bruk av tilgjengelig luftrom over land i Sverige, økt mulighet for samtrening med sjø-, bakke- og spesialstyrker stasjonert i nærområdet og basens strategiske plassering i Nordområdene.

Delrapporten som legges til grunn for påstanden om at de personellmessige aspektene er svært begrensende og basert på fullstendig feilaktig grunnlag. Den tilbakevises gjennom eksempler og tidligere publisert forskning.

Utredningen bygger i tillegg på egen underrapport "Sosiokulturelle konsekvenser samiske samfunn". Vi stiller store spørsmålstegn ved riktigheten til denne rapporten.

Vi mener at investeringskalkylene er overdimensjonerte og peker på forsiktig anslåtte kostnadskutt tilsvarende 2,8 mrd kroner, noe som vil gjøre Evenes til det klart billigste alternativet for Norges nye kampflybase.

Med sin sentrale plassering nært Harstad og Narvik, men likevel utenfor tettbebygde strøk, gir Evenes en robust løsning med tanke på støy og annen miljømessig påvirkning. Det er tilgjengelig store arealer, både til utvikling av sivil og militær virksomhet i forbindelse med basen, i tillegg til den allerede eksisterende omliggende infrastruktur. Flyplassens plassering vil sikre en god oppbygging av den nye kompetanse som trengs i forbindelse med etableringen av et helt nytt kampflyvåpen.

Vi viser i dette dokumentet at Evenes flystasjon er det beste alternativet operativt, økonomisk og personellmessig for Norges nye kampflybase, både som enebase eller som del av en tobaseløsning.

1. INNLEDNING

1.1 Innledning

Det vises til brev Forsvarsdepartementet (FD) av 19.03.2010 hvor det inviteres til høringsinnspill til utredningsrapporten ”Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly” utgitt av FD 17.03.10. Ofoten og Sør-Troms regionråd vil med dette takke for anledningen til å gi et felles innspill i denne svært viktige utredningen.

Anskaffelsen av nye kampfly med tilhørende basestruktur er den hittil største offentlige anskaffelsen i Norge, kostnadsberegnet til minimum 40 mrd. kroner i investeringer og en levetidskostnad på 140 mrd. kroner. Det er derfor av den aller største betydning at kampflyene blir plassert og brukt slik at forsvaret kan støtte og handheve den politikk som landets styrende organer utøver. Betydningen av Nordområdene blir stadig større og luftforsvaret må derfor kunne forvente å få en stadig viktigere rolle i overvåkning, myndighetsutøvelse og suverenitetshevdelse. En tydelig og konsekvent suverenitetshevdelse og gjennomgående tilstedeværelse i nordområdene er to av de viktigste faktorene som endelig har gitt Norge en løsning på delelinjestriden i Gråsonen, og en bærekraftig forvaltning av fiskeriressursene i nord. Vi er derfor av den oppfatning at det er avgjørende for landets troverdighet i nordområdene at det etableres en permanent base for Norges nye kampfly i Nord-Norge. En evt. nedtrapping av tilstedeværelsen til den mest avanserte plattform for overvåkning i Nord vil kunne tolkes som en nedvurdering av betydningen av nordområdene blant allierte, nabostater og ikke minst i egen befolkning.

Når valget av kampflybase blir gjort er det avgjørende at beslutningen som fattes er robust. Norge må i størst mulig grad unngå å lokalisere kampflyene slik at vi får store begrensninger i framtidig drift, det være seg på grunn av arealkonflikter, miljø- eller flyoperative hensyn.

Denne høringsuttalelsen er skrevet på vegne av regionrådene i Ofoten og Sør-Troms, bestående av henholdsvis Ballangen, Evenes, Narvik, Tjeldsund og Tysfjord - Bjarkøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Salangen og Skånland kommuner. Disse 13 kommunene har en samlet befolkning på ca. 61000 (mer om befolkningsgrunnlag og avstander i kap. 2.5). I tillegg støtter Troms fylkeskommune prosjektet aktivt. Vi vil i denne sammenheng understreke den samlede politiske vilje som ligger bak initiativet for at Evenes skal bli base for Norges nye kampfly. Dette vil neste omgang sikre en smidig etablering både ved selve stasjonen, men også i form av bosetning av personell og etablering av tilliggende virksomheter.

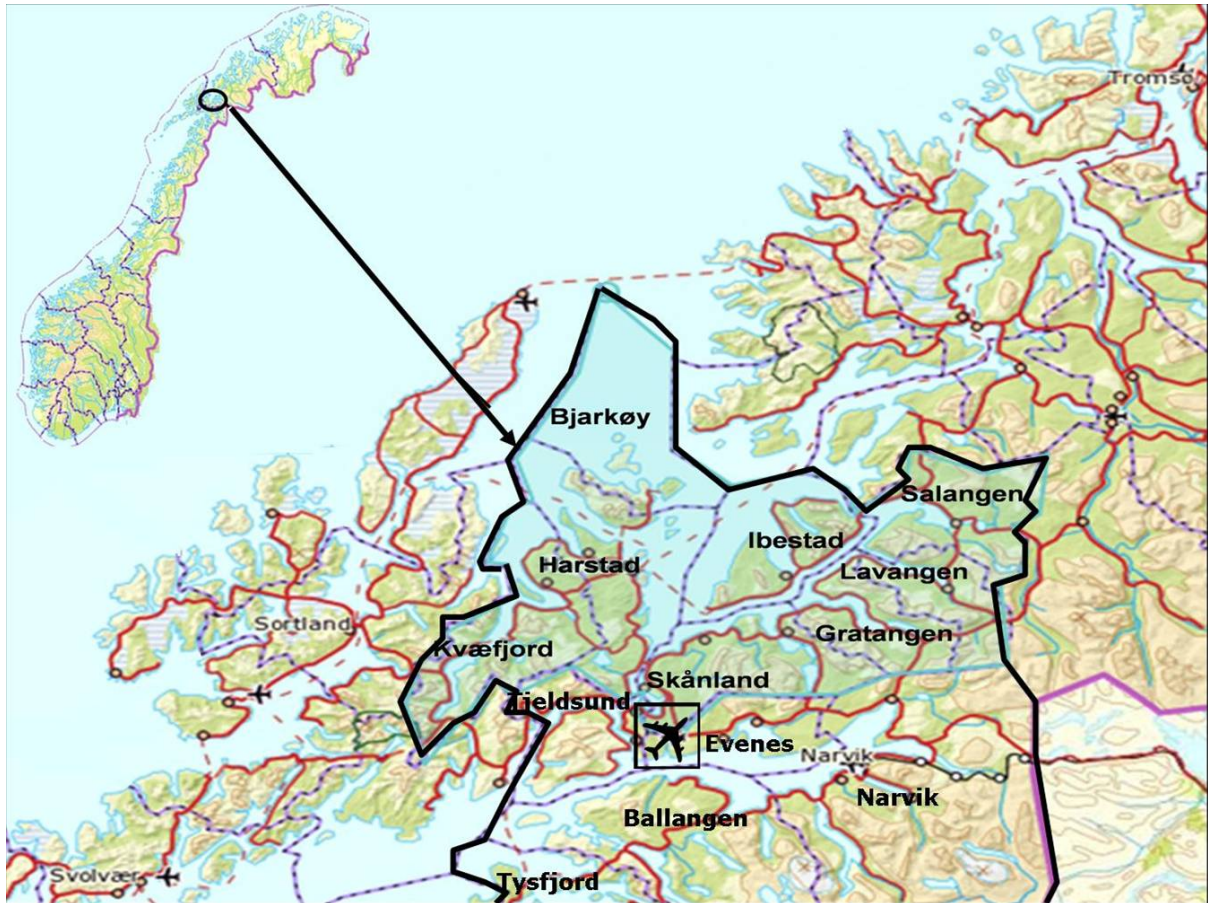


Fig. 1: Oversiktskart, med utsnitt som viser kommunene i Ofoten og Sør-Troms regionråd

1.2 Høringsprosessen og dokumentene

At utredningen kommer på høring på et såvidt tidlig stadium i prosessen vitner om et ønske om en grundig og demokratisk prosess fra FD's side. Vi vil også berømme utrederne for en imøtekomende holdning.

Samtidig gjør den tidlige høringen at en rekke sentrale spørsmål som vil være avgjørende for å ta en robust beslutning ikke har fått ett fullgodt svar.

Vi har forståelse for at det er nødvendig med rask fremdrift, men dessverre har tidsrammene for høringen vært for knapp. Når vi i tillegg har brukt betydelig tid på å få tilgang til grunnlagsdokumentasjon, som ikke ble sendt ut sammen med høringsbrevet, har dette vært krevende. På tross av at vi 3. mai fikk oversendt en ytterligere detaljering av de planlagte investeringer i EBA (eiendom, bygg og anlegg), er disse ikke tilstrekkelig detaljert til å kunne vurdere om de foreslåtte investeringer faktisk er nødvendige. Dette vil imidlertid bli behandlet i noe mer detalj seinere i vår uttalelse.

På grunn av det noe mangelfulle høringsgrunnlaget og tidsbegrensninger har vi i flere viktige spørsmål måttet begrense oss til å stille spørsmålsteget ved de vurderinger som er gjort. I Forsvarsstudie 07 (FS07) ble det påpekt store mangler i utredningsgrunnlaget. Etter det vi har forstått baserer beregningene for EBA seg på de samme opplysningene, og vi mener derfor disse spørsmålene har sin berettigelse.

Det stilles store spørsmåltegn ved økningen av investeringsbehovet som fremkommer i utredningen sammenlignet med FS07. Vår erfaring fra prosessen rundt FS07 viser at investeringsbehovet var overestimert og når utredningen nå viser en økning fra 3,5 mrd (FS07) til 7,4 mrd finner vi grunn til å være kritiske til disse beregningene.

Siden Evenes flystasjon pr. i dag ikke er i daglig drift, og de andre to alternativene er det, får Evenes spesielt store ulemper ift relevante erfaringstall. Vi registrerer at den samfunnsøkonomisk utredningen vil komme i etterkant av høringen, noe som vil være en ulempe ift vår totalvurdering av alternativene. Vi er imidlertid tilfreds med at en slik utredning er iverksatt, og vil danne et sentralt grunnlag for endelig beslutning..

Det følgende sitatet referer til et eksperiment på effekten av førsteinntrykk utført i USA av Solomon Asch ("Irrationality", s. 18 Stuart Sutherland, 1992): "*Han ba forsøkspersonene om å evaluere en person beskrevet kun på grunnlag av en liste på seks adjektiver. En gruppe ble fortalt at han var: "intelligent, flittig, impulsiv, kritisk, sta og sjalu". En annen gruppe fikk nøyaktig de samme ordene, men i omvendt rekkefølge: "sjalu, sta, kritisk, impulsiv, flittig og intelligent". Alle som deltok i eksperimentet ble deretter bedt om å fylle ut et evaluerings skjema for denne personen. For eksempel ble de bedt om å vurdere hvor fornøyd de trodde den omtalte personen var, hvor sosial, etc. Forsøkskandidatene som hørte den første listen, som begynte med det fordelaktige adjektivene, evaluerte personen mye bedre enn kandidatene som fikk listen som begynte med de nedsettende ordene."*

Hvorfor henter vi frem dette sitatet? Dessverre er det slikt, at på tross av et ønske om likebehandling fra FD's side oppleves teksten i rapporten (og særlig i underrapportene) som å være særlig vridd i en retning. Vi er av den oppfatning at særlig i omtalen av Evenes syns det som om bruken av adjektiver gir et negativt inntrykk av Evenes-alternativet. Skribent Odd R. Olsen i Harstad Tidende (18.03.10) vedlegg 4 kalte rapporten "tendensiøs". Det følgende kan tjene som eksempel:

Et utstrakt samarbeid med Sverige gjør imidlertid at Bodø i praksis har god tilgang til luftrom for trening også over land i dag. (s39)

På samme måte som for Bodø, vil samarbeidet med Sverige innenfor trening i noen grad kunne bote på mangelen på treningsområder over land. (s. 43)

Vi spør oss også hvorfor den allierte treningsvirksomheten på Ørlandet og Bodø er utfyllende omtalt (s. 24) mens den omfattende alliert treningsaktivitet på Evenes ikke er berørt. Når utredningen sammenligner de akkumulerte kostnadene stoppes de viste beregningene like før Evenes kommer ut som et billigere alternativ enn Ørlandet (max QRA) (s. 67) Videre er vi sterkt kritiske til de kriterier for regioninndeling som legges til grunn, dette vil bli behandlet i eget kapittel.

1.3 Evenes som kampflybase

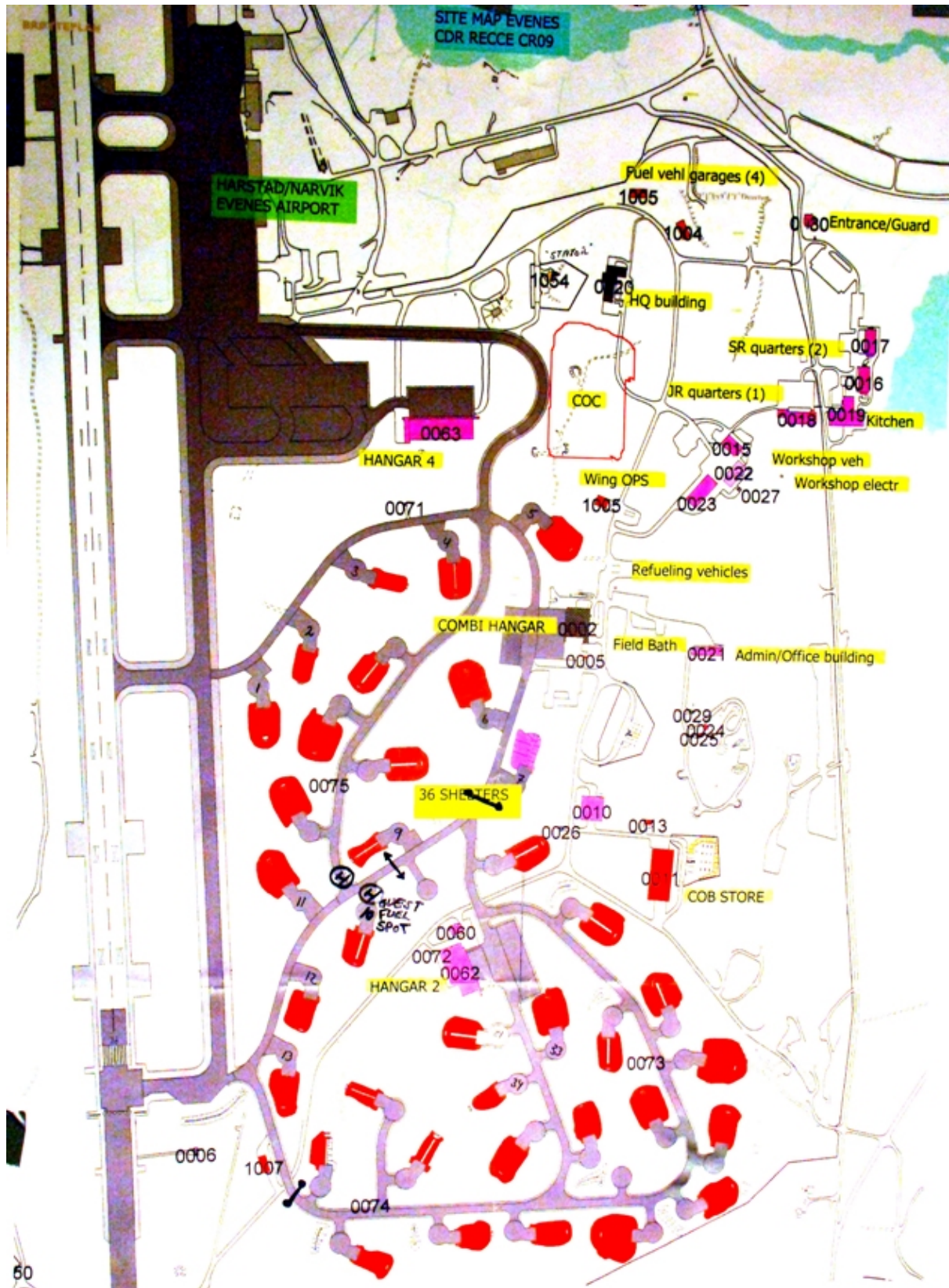


Fig. 2: Oversiktskart Evenes flystasjon (Harstad Tidende, 13.01.2010)

1.3.1 Bakgrunn og historie

Evenes ble bygget opp som en fremskutt NATO-base i perioden 1983-95. De totale byggekostnadene for basen er beregnet til 5 milliarder 1990-kroner, eller nærmere 8 milliarder i 2010-kroner.

Evenes flystasjon er i dag en komplett, kompakt stasjon med alle de fasiliteter som er nødvendig for en jagerflybase, inklusiv luftvern, vakt hold og en stor helikopterbase. Sykehuskapasiteten for å ta imot sårede er velorganisert - i de 20 fjellhallene (32 000 kvm) i Osmarka som er bygget som en del av flystasjonen. Disse brukes i dag som lager, og er ikke tatt med i vurderingen som ligger til grunn for høringsrapporten fra FD.

Flyplassen har internasjonal status og er bygget med mottakskapasitet for tunge transportfly med en infrastruktur for basering av opp til 3 NATO jagerfly-skvadroner (54 fly).

All infrastruktur er moderne, meget godt vedlikeholdt og tilfredsstillende NATOs krav til en operasjonsbase – med 36 bombesikre jagerflyhangarer (hver på 1127 kvm).

Flystasjonen har fasiliteter for klargjøring av våpen (533 kvm), ammunisjonslager (3600 kvm), klargjøringshaller for missilklargjøring og ”sidewinder” fasiliteter for opplasting av våpen på fly, vedlikeholdshaller, mannskapsforlegninger (5787 kvm), messebygg (2851 kvm), lager (7692 kvm) etc. Stasjonen har også landets eneste EMP-sikrede krigshovedkvarter i fjell (ferdig i 1995 og på 3295 kvm).

På flyplassen er det en militær bygningsmasse på rundt 90 000 kvm - med de tilhørende anleggene i Osmarka og Blåaksla er bygningsmassen på 150 000 kvm.

Stasjonen har eget anlegg for produksjon av oksygen (533 kvm). Stort drivstoffanlegg med egen rørledning for transport av drivstoff fra en av de to dypvannskaiene som er bygget i forbindelse med flyplassen.

I forbindelse med FS07 uttalte tidligere forsvarssjef, Sverre Diesen, at Evenes er det beste operative alternativet for plasseringen av en kampflybase.

1.3.2 NATOs vurdering av flyplassens lokalisering

Lokaliseringen av Evenes Flystasjon ble foretatt av NATOs eksperter hvor forsvar, beredskaps og overvåkning var blant de viktigste kriteriene for plasseringen av flyplassen og byggingen av flyplassens omfattende infrastruktur. Forsvarets forpliktelser ovenfor NATO er i stor grad de samme i dag som for 15 år siden. Valget av ny kampflybase og innkjøpet av nye kampfly må sees i dette perspektivet.

Nordområdene er det viktigste operasjonsområdet for de nye flyene. På grunn av sin strategiske beliggenhet gir Evenes flystasjon den beste dekningen av de strategisk viktige nordområdene, og flystasjonen ivaretar QRA-forpliktelser. Man må anta at NATO fortsatt ønsker en revitalisering av Evenes flystasjon med alle de kvalitetene som er foreberedt der for totalforsvaret og forhåndslagring av militært materiell til bruk i internasjonale kriser.

Valget av ny kampflybase er en god mulighet for Regjeringen til å styrke, konsentrere og strømlinjeforme Forsvaret, samt å sette basespørsmålet inn i et NATO-perspektiv. NATO trenger triangellet Evenes (med Ramsund)/Bardufoss/Andenes for alle sine felles aktiviteter.

Evenes flystasjon ligger midt i det norske forsvarrets kjerneområde – dette gir en unik mulighet for god samtrening og synergier med alle våpengrenene, og allierte skvadroner og avdelinger – spesielt sett i forhold til NATOs treningssenter nord (ATS/N) og treningsfeltet for spesialstyrker på Ramnesodden.

Evenes, Andenes og Bardufoss er bygd for å fungere sammen i et foresvarsstrategisk triangel som i en krisesituasjon lett kan betjene 200 kampfly. I forhold til Bodø vil det bli 24 minutter (12 + 12 min) lenger operasjonstid i nordområdene med Evenes som base. I forhold til Ørland blir det hele 74 minutters (37 + 37 min) lenger operasjonstiden i nordområdene med Evenes. Den lange avstanden sørover til Bodø vil på sikt bli en stor kostnad for Forsvaret.

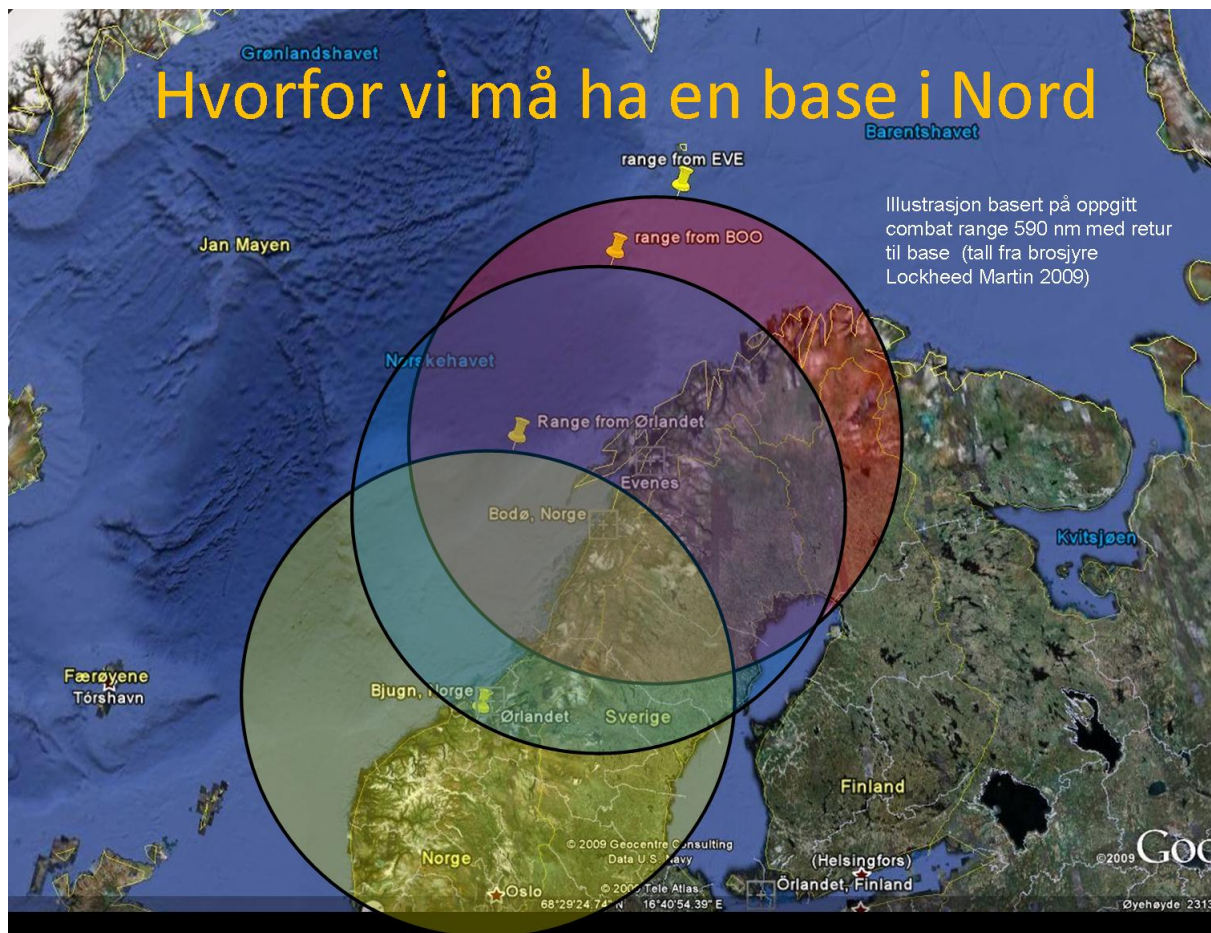
1.3.3 Geografisk plassering

Som det fremgår av kartutsnittet (fig. 1) er flyplassen sentralt plassert i Nord-Norges tettest befolkede områder og er stamflyplass for Lofoten, Ofoten, Sør-Troms og Vesterålen. Basen ligger midt i det norske forsvarrets kjerneområde på fylkesgrensen mellom Nordland og Troms. Følgende operative avdelinger ligger i nærheten av Evenes.

- Ramsund orlogsstasjon, verksted, marinejeger- og minedykkerkommando (24 km)
- Bjerkvik tekniske verksted, produksjonsenhet FLO avdeling tungt vedlikehold (30 km)
- Kystjegerkommandoen på Trondenes, Harstad (50 km)
- Alliert treningssenter på Åsegarden, Harstad (50 km)
- Hærens avdelinger på Setermoen (100 km), Bardufoss og Skjold.
- Kystvaktskvadron Nord, Sortland (120 km)
- Orionflyene på Andenes (53,5 nautiske mil)
- Helikopterbasen på Bardufoss (52 nautiske mil)
- CRC Sørreisa (47 nautiske mil)

Evenes er det nordligste av basealternativene og vil kunne gi en holdetid i nordområdene på 24 minutter (12 +12) minutter lengre enn Bodø. I forhold til de omtalte basealternativene vil Evenes ha beste QRA-beredskapen for Nordområdene (100 nm lengre nord enn dagens QRA).

I en forsvarsmessig vurdering må man ta i betraktning den mulighet at landets hovedflystasjon kan bli satt ut av spill. I så fall bør Evenes sin nærhet til både Andenes, Bardufoss og evt. Bodø vurderes som en viktig strategisk faktor.



1.3.4 Alliert trening

Evenesregionen er et foretrukket øvingsområde for Nato og har mange års erfaring med dette. De aller fleste NATO vinterøvelser av noe størrelse har de siste tiårene foregått i området Indre-Troms, Sør-Troms og Nordre Nordland, nettopp nærområdet til Evenes. I underkant av 9000 soldater fra 14 nasjoner deltok i år på øvelse Cold Response i dette området og dette er et gjentakende mønster. *"Jeg vil også påpeke at Flystasjonene Bardufoss og Evenes har i perioden 1985 - 2010 hatt en nasjonal og alliert øvingsvirksomhet uten sammenligning med noen annen nasjonal base. Tilbakemeldinger fra allierte nasjoner påpeker 100 % oppnåelse av øvingsmål samt ønske om fortsatte muligheter for øvelser og trening."* (Vedlegg 1: Arestøl 2010)

1.3.5 Samarbeid med andre forsvarsgrener og avdelinger

"Et kampflyvåpen har også behov for samtrening med egne land- og sjøstyrker, spesielt spesialstyrker. Luft-til-bakke-operasjoner stiller store krav til samvirke mellom pilot og bakkestyrker. De må følgelig trenes på i betydelig grad, og da helst i øvingsfeltene tilknyttet disse enheter. Kampflybasenes beliggenhet i forhold til land- og sjøstyrkenes lokalisering er derfor av betydning."

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 20.

Som oversikten under punkt 1.3.3 viser, ligger Evenes svært nært mange av de norske spesialstyrkene. "Nærmeste nabo" til Evenes er skytefeltet på Ramnesodden, som i stor utstrekning brukes av spesialstyrker. Ved en etablering av Evenes som kampflybase vil det derfor alle forhold ligge til rette for en god samhandling mellom kampflyvåpenet og spesialstyrker.

Som det også fremgår i utredningen ligger forholdene meget godt til rette for samtrening med både sjøforsvar og landstyrker.

1.4 Nordområdene

Regjeringen la ved utgangen av 2006 fram sin nordområdestrategi¹. Det overordnede målet med strategien er å bidra til å skape bærekraftig vekst og utvikling i nordområdene. Disse målsetningene er seinere bekreftet både i forsvarets langtidsmelding, "Nye byggesteiner i Nord" og Regjeringsplattformen for 2009-13.

For å oppfylle ambisjonene i disse styringsdokumentene er det nødvendig å satse på flere områder. Forsvaret representerer spydspissen i Statens maktapparat og Norge sender signaler gjennom plassering av sine styrker, enten det gjøres tilsiktet eller utilsiktet. Det er derfor avgjørende at politikerne viser sine ambisjoner for nordområdene gjennom et tydelig, gjennomgående og forutsigbart nærvær i nordområdene. Den forestående investeringen i nye kampfly vil utstyre Norge med vår hittil mest potente plattform for overvåking og våpen. Dersom en skulle velge å satse på Ørlandet som enebase, vil det etter vårt syn være et klart signal om nedtrapping av Norges ambisjoner i nordområdene. Det er derfor viktig at vi opprettholder en permanent kampflybase i Nord-Norge. **I så henseende er Evenes det beste alternativet.** En base på Evenes gir forutsigbarhet både ift våre allierte og naboer, og signaler om en tydelig tilstedeværelse.

Det er viktig å understreke at daglige operasjoner i hjemmeområdet vil gi en positiv effekt på geografisk kunnskap. Videre vil en base som er plassert i det fortrukne øvingsområdet for allierte styrker i Norge gi en besparende effekt i form av færre flytimer brukt på transport. Dette bidrar til et bedre og mer kostnadseffektivt forsvar, i tillegg til en miljøgevinst som følge av reduserte utslipp.

1. http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/dok/rapporter_planer/planer/2006/regjeringens-nordomradestrategi.html?id=448697

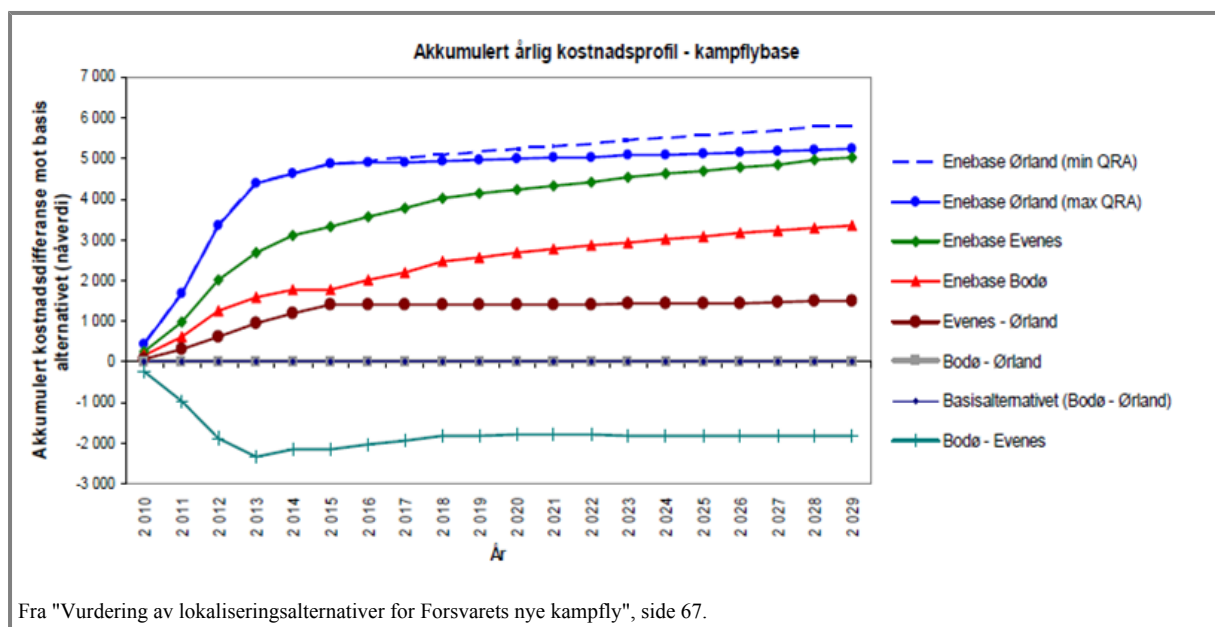
2. SENTRALE PUNKTER FOR EVENESALTERNATIVET

2.1 Økonomi – investeringskostnader

Kostnadene knyttet til alternativene vil være en av de viktigste faktorene for en endelig avgjørelse. For Evenes var de totale investeringskostnadene i FS07 beregnet til kr 3,5 mrd. Disse er nå økt til 7,4 mrd. I høringen til FS07 påviste vi feil i beregningsgrunnlaget (investeringer i bygg og flyoperative flater som eksisterte) for til sammen kr. 1,1 mrd. Vi har derfor grunn til å anta at beregningene for Evenes også denne gangen er altfor høy.

Forsvarsdepartementet har ikke gitt tilstrekkelig tilgang og nødvendig detaljeringsgrad av investeringsbehovet slik at det har latt seg gjennomføre nødvendige analyser.

2.1.1 Akkumulert årlig kostnadsprofil



Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 67.

I hovedrapporten side 67 er det vist en akkumulert, årlig kostnadsprofil for alternativene. Evenes som enebase er her vist med grønt. Kostnadsprofilen viser en tidsperiode på 20 år, og innenfor dette tidsperspektivet kommer Ørlandet og Evenes ut omtrent likt når QRA f.eks. legges til Andøya som antydnet dersom Ørlandet velges. Det er imidlertid verd å merke seg at dersom man strekker tidsperioden et par år lengre vil Evenes komme ut som det beste alternativet og deretter vil denne posisjonen forsterkes. Dette uten at de feil i kostnadsbildet som vi mener å kunne påvise er hensyntatt. I det etterfølgende vil vi vise mangler med kostnadsanalysen som gjør at allerede fra starten vil Evenes være det rimeligste alternativet.

2.1.2 Investeringskostnader flyoperative flater

Kostnader til oppgradering av flyoperative flater er for Evenes estimert til 2,1 mrd kr og er knyttet til rullebaner, taksebaner, oppstillingsplasser og arealer for armering av fly.

Det overrasker oss at det er fremlagt kun et alternativ for utbedring av de flyoperative flater, når vi i etterkant har fått informasjon om at det er utarbeidet opptil 6 ulike alternativer. Det alternativet som er beskrevet er et helt nytt rullebanesystem, som dermed er meget omfattende og ikke minst kostnadskrevende. Vi vet at flere av de andre alternativene er beskrevet som tilfredsstillende, og kostnadsberegnet til 1/3 av det foreslåtte alternativet. I FS07 var det lagt inn et relativt omfattende alternativ til 700 millioner.

På grunn av manglende innsyn, vet vi ikke om noen av de andre alternativene er i tråd med det Rambøll Sverige AB foreslår i vedlagt rapport (vedlegg 7), og om dette er kostnadsberegnet. Dersom det ikke er gjort ber vi at det blir ivaretatt i det videre utredningsarbeidet siden deres anbefaling løser det påståtte, uløselige problemet med instrumentinnflyvningen.

Vi stiller også undrende til at man har lagt inn grunnverv fra Avinor. Flyplassen er og vil fortsatt bli en flyplass med både militær og sivil drift, og ervervet fremstår derfor som unødvendig.

Vi ber også om at det legges til grunn en kostnadsdeling av investeringene mellom Avinor/ Forsvaret i det videre utredningsarbeidet dersom et slikt prinsipp gjøres gjeldende for Bodø-alternativet.

På bakgrunn av de opplysninger vi har, mener vi å ha belegg for å hevde at en på Evenes vil få tilfredsstillende flyoperative flater for en enbaseløsning for kr. 0,8 mrd, ergo 1,3 mrd lavere enn det som ligger til grunn for utredningens sammenligninger.

2.1.3 Investeringskostnader EBA

Kostnader EBA for Evenes er estimert til 5,0 mrd kroner, og er knyttet til materiellrelatert EBA (hangarer, verksteder, lager, garasjekapasitet), personellrelatert EBA (kontorer, forlegning, messefasiliteter, boliger) og avbøtende tiltak mot støy inne på basene (for å etablere tilfredsstillende arbeidsmiljø for personellet inne på basen).

Vi har ikke hatt tid eller grunnlag for grundig analyse av kostnader relaterte til kontorer, befal- og mannskapsforlegninger, men umiddelbart stiller vi spørsmål ved at det er lagt inn et behov til dette som er ca. dobbelt så stort det var beskrevet i FS07. Dette til tross for at den planlagte bemanning ikke er økt vesentlig. Som et eksempel er behovet for befalsforlegninger økt fra 8 640 kvm til 30 000 kvm. Raskt regnet tilsvarer dette 1 000 hybelleiligheter.

Etter den kjennskap vi har til basen finnes der i dag graderte kontorer i dagens krigshovedkvarter (COC) (erstatte planlagt nybygg på 3 000 kvm). Vi har vanskelig for å se behovet for så stor kapasitet av forlegninger og kontorer.

Med vår kjennskap til de eksisterende fasiliteter på flystasjonen og Osmarka-anlegget (32 000 kvm) er behovet for lager og verksteder dekket og estimert investeringsbehov kan dermed

reduseres med ca. 875 mill (tatt utgangspunkt i en kvadratmeterpris på kr. 35 000 per kvm).

Selv med en forsiktig reduksjon i grunnlaget kan en redusere investeringsbehovet i EBA med ca. kr. 1,5 mrd.

Vi er fortsatt usikker på om de eksisterende EBA er tatt med til fulle (fuel-depot, ammo lager, dypvannskai) sett i forhold til FS 07 og grunnlaget for den utredningen.

2.1.4 Driftskostnader

Vi registrerer at det for Bodø del er lagt vekt på den innsparing som kan gjøres gjennom en kostnadsfordeling mellom sivil og militær trafikk. For Evenes synes denne satt noe lavt. Imidlertid finnes det ingen erfaringstall fra drift av en base av denne karakter ved Evenes, men vi konstaterer at utredning legger til grunn av Evenes vil være den billigste basen å drifte, både i en- og tobaseløsning.

2.1.5 Videreutvikling og sivilt samarbeid

Flyplassens plassering gjør at det er store arealer tilgjengelig for utvidelser og videreutvikling av en kampflybase. Arealene rundt flyplassen eies av Forsvaret og Avinor, i kommunens arealplaner er også dette ivaretatt. Det gjør dem lett tilgjengelig og bør være en viktig faktor i et langsiktig perspektiv. De tilgjengelige tilleggsarealene vil i praksis kunne utnyttes uten vesentlige investeringer i nye støytak.

Det planlegges i dag etablering av en flerbrukshangar i privat regi på Harstad/Narvik lufthavn. Disse planene vil åpne for en positiv samhandling mellom aktørene på basen. I dette investeringsprosjektet planlegges både flyfraktruter, teknisk vedlikehold av fly, utdanning innen luftfartsfaget og overnattingskapasitet. Dette vil over tid kunne utvikles til et kompetansesenter innen luftfart på Evenes. Et slikt prosjekt vil i stor grad kunne støtte en etablering av kampflybasen på Evenes og vil i fremtiden kunne bidra til det ytelsesbaserte vedlikeholdsprogrammet.

2.2 Presisjonsinnflyving

Evenes vurderes egnet for operasjoner, men på grunn av flyoperative begrensninger vurderes Evenes som enebase, å ha betydelige ulemper knyttet ved seg. Manglende presisjonsinnflyving fra sør, og vesentlig usikkerhet til om det er mulig å få dette på plass i fremtiden, vurderes å kunne ha betydelige konsekvenser for avvikling av det nødvendige antall flybevegelser.

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 47.

"Evenes har betydelige begrensninger med tanke på instrumentinnflygninger. Basen har presisjonsinnflygning (ILS) fra nord med 3,8 grader glidebane (3 grader er optimalt). Dette er forholdsvis bratt innflygning og krever i henhold til AIP Norge¹⁴ «special aircraft and crew qualification». Selv om Evenes fungerer med 3,8 grader glidebane fra nord i dag, ansees dette også fra sivil hold som meget bratt, og vurderes flyoperativt som utfordrende for en fremtidig kampflybase."

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 43.

Det argumenteres i utredningen at dagens innflygningssystemer på Evenes har store begrensninger. Videre knyttes det stor usikkerhet til fremtidige systemer for instrumentinnflygning, f. eks. satelittassisterte systemer.

Basert på dagens statistikk fra Avinor for den sivile trafikken over Evenes i perioden oktober 2008 - mars 2010 er den månedlige regulariteten for ankomster gjennomsnittelig 99,6 %. Til sammenligning hadde Bodø for samme periode en regularitet på 98,7 %. (statistikk fra Avinors nettsider. Merk at april måned ikke er tatt med i beregningsgrunnlaget da askeskyen skapte store avvik i flytrafikken). Når den sivil flåten kan holde en så høy regularitet finner vi det bemerkelsesverdig at dagens systemer vil legge så store begrensninger på bruken av et av de mest avanserte fly som er konstruert. Vi registrerer også at Avinor² installerte satelittassisterte innflygningssystem allerede i 2007 ved lufthavnen i Brønnøysund.

Fra flere hold blir det tvert i mot hevdet at tilgjengeligheten til Evenes er svært god fordi de topografiske forhold gjør at skydekket er høyere her enn helt ute ved havet (se f. eks. notat fra brigader Arestøl). Ekspertene på området (bl.a. referert i Harstad Tidende 25.03.10) mener at det tvert mot er mange forhold som taler for Evenesalternativet når det gjelder tilgjengelighet.

Gjennom den fremstillingen av innflygningsprosedyrene for Evenes som utredningen gir, kan man tolke det som om det er knyttet uløselige utfordringer til dette. **Dette er ikke tilfelle!** Konsulentfirmaet Rambøll Sverige AB³ konkluderer i en separat rapport at : *Det går att etablera ILS med 3.0° glidbana för båda banrikingarna på Evenes Lufthavn. För att undvika en alltför stor inflyttning rekommenderas en glidbana på 3.2° vilket Båda ILS-procedureerna medför rak inflygning dvs de ligger i banans förlängda centrumlinje. (Vedlegg 7)*

Selv om det for oss fortsatt synes som en unødige investering, viser Rambøll's rapport at det er fullt mulig å etablere ILS med en glidebane på 3.2° gjennom å forlenge dagens rullebanen. En slik utvidelse er gjennomførbar uten å komme i konflikt med eksisterende verneområder.

Vår påstand er dermed at argumentet om at det er store begrensninger på Evenes er feilaktig og at det ikke bør tas hensyn til når valget av kampflybase tas.

2. <http://www.avinor.no/avinor/presse/>

[_nyhetsarkiv?F%C3%98RST_I_VERDEN_MED_SATELLITBASERT_LANDINGSSYSTEM_&id=181-](http://www.avinor.no/avinor/presse/_nyhetsarkiv?F%C3%98RST_I_VERDEN_MED_SATELLITBASERT_LANDINGSSYSTEM_&id=181-)

3. Rambøll er et verdensomspennende ingeniørkonsern med over totalt mer enn 8500 medarbeidere lokalisert i 24 land

2.3 Tilgang på luftrom over land

"Fra Evenes er det gode muligheter og nærhet til luftrom over sjø, men muligheten til trening over land er mer utfordrende enn ved de andre alternativer og det kreves lengre transittid....

....

På samme måte som for Bodø, vil samarbeidet med Sverige innenfor trening i noen grad kunne bøte på mangelen på treningsområder over land."

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 43.

Denne argumentasjonen har store svakheter. På svensk side ligger skytefeltet Vidsel i tillegg til øvrig store områder over land som er tilgjengelige gjennom inngåtte avtaler. På direkte spørsmål til prosjektgruppen i FD, ble det bekreftet at tilgangen til øvingsområdene i Sverige var like god fra Evenes som fra Bodø. I tillegg har Evenes større nærhet til / ligger ved de foretrukne områder for samtrening med andre forsvarsgrener.

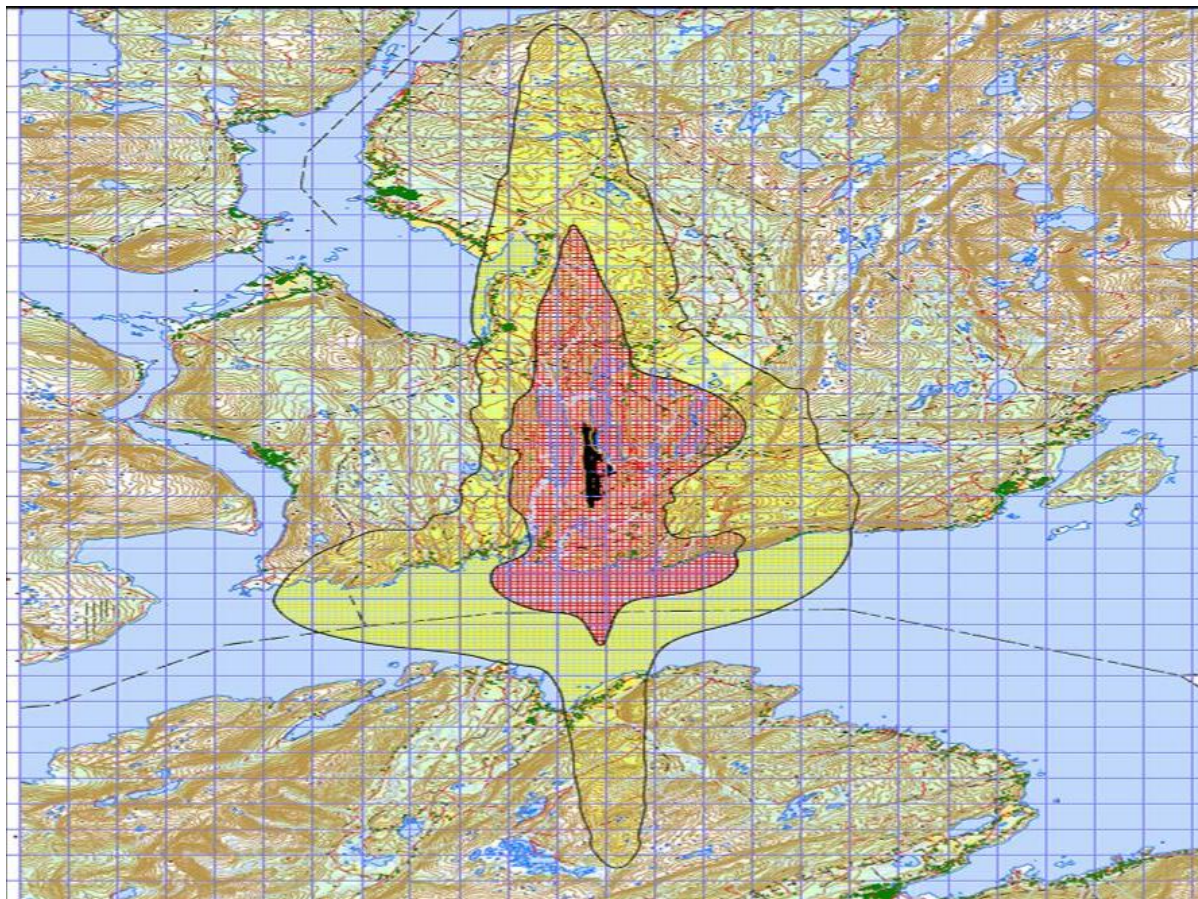
Kriteriesettet som er lagt til grunn for basevalget indikerer at det vil komme økt øving over land. Det er nærliggende å anta at grunnen til at en økning i slik aktivitet vil komme på grunn av behov for bedre samhandling med bakkestyrker. Med dagens forsvarsstruktur befinner disse styrkene seg i nærområdet til Evenes.

Vi er kjent med at Bodø kommune i sin høringsuttalelse gir en grundig redegjørelse basert på informasjon fra Bodø Hovedflystasjon om tilgangen på luftrom i nord. Dette er en analyse som for oss fremstår som korrekt. Disse områdene vil også være tilgjengelig for fly som har base på Evenes.

2.4 Støy

"Evenes framstår som relativt robust med hensyn til støy og konsekvensen ved endringer i forutsetninger vurderes som mindre på Evenes enn de andre lokaliseringalternativene."

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 45.



Selv om mange av innbyggerne rundt Evenes også blir berørt av støy, er det her relativt sett færrest innbyggere som blir berørt, både direkte og indirekte. På de to andre alternativene har man måttet legge opp til vesentlige flyttinger av rullebanen for å dempe støyproblemene, dette har ikke vært argumentet for justeringen på Evenes. Vi finner også grunn til å understreke at dersom en velger Evenes vil en få en robust løsning med stor fleksibilitet etter at initielle støyavbøtende tiltak er gjort. Et valg av Evenes vil sikre Luftforsvaret stor fleksibilitet i forhold til de operasjoner som skal utføres og mulige fremtidige endringer i disse.

2.5 Personell og kompetanse (rekruttering og bolyst)

Asplan Viak har lagt følgende sammenhenger til grunn ved vurdering av lokaliseringalternativenes evne til å rekruttere og beholde personell:

1. Positiv befolkningsutvikling, spesielt god tilvekst av de yngre årsgrupper, vil gi grunnlag for rekruttering
2. Et allsidig arbeidsmarked er positivt for evnen til å rekruttere, fordi det blir mer attraktivt for familier å bosette seg i regionen
3. Generelle tilbud innen service og kulturtilbud gjør en region mer attraktiv å bosette seg i.

2.5.1 Regiondefinisjoner og -inndeling

"Det er lagt til grunn avstand mellom kommunesentrene i kilometer langs veg, pendling til vertskommunen og pendling fra vertskommunen fordelt på omegnskommunene. Det bør være et visst omfang av pendling for at en omegnskommune skal kunne tas med i en region."

Fra "Personellmessige konsekvenser ved lokalisering av base for nye kampfly", side 9.

Regioninndelingen som legges til grunn i utredningen er avgjørende for de konklusjonene som trekkes. Når regioninndelingen for de tre alternativene ikke er sammenlignbar, blir konklusjonene feil. Vi viser her til brev fra Norut der de påpeker av *"vår vurdering av regionavgrensningen omkring Evenes er ulik den som presenteres i rapporten"*. NORUT Alta begrunner dette på følgende måte:

"Evenes og Skånland kommuner er i rapporten alene avgrenset som bo- og arbeidsmarkedsregion. Etter vår oppfatning er dette for snevert da disse kommunene i praksis er en del av Harstad bo- og arbeidsmarkedsregion. Både Evenes og Skånland har en høy andel utpendlere, dels til hverandre, og til nabokommunen Tjeldsund, men også i stor grad til Harstad. Særlig har Skånland og Tjeldsund stor pendling til Harstad, men det gjelder også i betydelig grad Evenes. Evenes har omtrent like stor pendling til Harstad som til Narvik, men siden nabokommunene sokner til Harstad, er det også naturlig å inkludere Evenes i Harstadregionen. Av de sysselsatte bosatt i Evenes arbeider 17 % i (den øvrige) Harstadregionen (Harstad, Kvæfjord, Skånland, Tjeldsund) og 9 % i Narvikregionen (Narvik, Gratangen, Ballangen). Avstanden fra Evenes flyplass til Harstad sentrum er i underkant av 45 min. langs veg, altså innenfor det som regnes som akseptabel dagpendlingsavstand. Når Hålogalandsbrua over Rombaken blir realisert vil reiseavstanden bli omtrent den samme også til Narvik, men per i dag er altså Evenes integrert i Harstad bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er likevel naturlig å regne Narvikregionen til den noe videre "regionen" omkring Evenes."

Vi viser for øvrig til NIBR-rapport 2002:20 Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner⁴. Her er region 107 Narvik definert å bestå av kommunene Narvik, Ballangen, Evenes og Gratangen, mens region 132 Harstad består av kommunene Harstad, Kvæfjord, Skånland og Tjeldsund. I kommentaren for region 132 heter det:

4. <http://www.nibr.no/uploads/publications/37c9728b3f73efdb47ed4fb84d548f80.pdf>

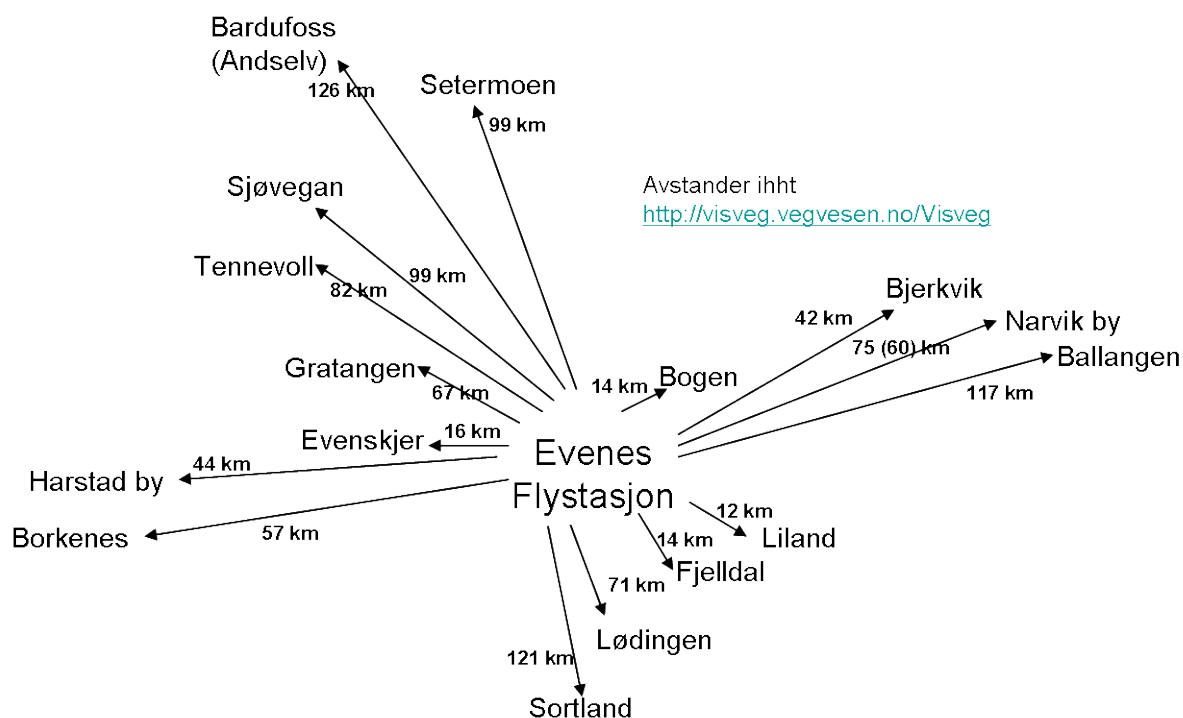
"Regionen er basert på pendling og reisetid, der Skånland rent pendlingsmessig også kunne vært knyttet opp mot Evenes. Evenes inngår imidlertid i Narvikregionen. Her har vi dermed et eksempel på regiondannelse der det i realiteten er overlapping mellom regionene basert på pendling i omlandene, i motsetning til der flere sentre har høy innpendling fra en eller flere felles kommuner."

"En flytting til Evenes kan være kritisk i den forstand at arbeidsmarkedet er begrenset i bo- og arbeidsmarkedsregionen. Om arbeidsmarkedet i Narvik og Harstad legges til grunn vil kompetansen være vesentlig lettere å erstatte."

Fra "Personellmessige konsekvenser ved lokalisering av base for nye kampfly", side 79.

Når vi vet at flystripen på Evenes strekker seg inn i Skånland kommune, underbygger dette betraktningen fra NORUT Alta og tilsier at bo- og arbeidsregionen for Evenes flystasjon består av aksene Narvik - Harstad, inkl. Kvæfjord og Gratangen. Dette viser urimeligheten av de betraktninger som er gjort av Asplan Viak i deres rapport.

I henhold til definisjonen er "det lagt til grunn avstand mellom kommunesentrene i kilometer langs veg". I regioninndelingen for Ørlandet er Trondheim inkludert (131 km) og for Bodø er Meløy tatt med (125 km). For Evenes er f.eks. ikke Kvæfjord (Borkenes 57 km) eller Lødingen (71 km) tatt med. Aktuelle tettsteder for Evenes, innenfor samme avstand som er brukt for Trondheim og Bodø, vil være:



Totalt utgjør disse kommunene et innbyggertall på 79.700.

2.5.2 Pendling

Evenes ligger i et område der toleransen og praksis for pendling er høy. Rapporten slår fast at "omfanget av pendling til eller fra Evenes faller sterkt når avstanden øker". Pendling målt ift dagens mønster vil selvsagt falle svært uheldig ut for en kommune som Evenes. Det er en liten kommune med et begrenset arbeidsmarked for innpendling, samtidig som Evenes flyplass er en stor arbeidsplass, som sammen med kommunen som arbeidsplass, minker behovet for utpendling.

2.5.3 Kompetansetap

"Med hensyn til personell og kompetansemessige forhold vurderes alternativet som meget utfordrende. Det vil måtte forventes betydelig kompetansetap i en overgangsperiode, og løsningen vurderes å medføre betydelige utfordringer med hensyn til rekruttering."

Fra "Vurdering av lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 47.

Evenes flystasjon ligger på grensen mellom Troms og Nordland fylke. Denne regionen har lang tradisjon og erfaring med forsvarsvirksomhet. Distriktskommando Nord-Norge var lokalisert i Harstad. Den ble etablert i 1897 og ble nedlagt 17. desember 2002. Befalsskolen for Infanteriet i Nord-Norge (BSIN) ble opprettet i 1899, og lå i Harstad frem til nedleggelsen i juli 2003.

Befolkningen i vår region har over svært mange år hatt et nært og aktivt forhold til forsvaret som arbeidsplass. Mange med forsvaret som arbeidsplass har de siste 10-årene måttet flytte på seg eller har søkt andre jobber pga de mange nedleggelsene av forsvarsarbeidsplasser i regionen. Disse utgjør et godt potensiale som nye arbeidstakere ved en lokalisering av kampflybasen til Evenes.

Ingen av de tre alternative lokaliseringsstedene har i dag fullt ut den kompetansen som vil bli etterspurt til de nye flyene. Kompetansen må bygges opp, og evnen til rekruttering vil etter vårt syn få større betydning enn tapet av eksisterende kompetanse.

2.5.4 Tap av forsvarsarbeidsplasser i regionen

I perioden 1998-2008 hadde regionen et netto tap av forsvarsarbeidsplasser på 2251, en reduksjon på -83,2 % (NIBR⁵). Det har i samme periode vært en økning i næringer som høyteknologisk industri, olje/gass, akvakultur, kultur/kreative næringer mm. Regionen har de siste tiårene hatt en strek nedbygging av verkstedindustrien, uten at dette har medført langvarige sysselsettingsproblem.

2.5.5 Rekruttering

En lokalisering til Evenes medfører, i følge rapporten, "betydelige utfordringer med hensyn til rekruttering". Dette er etter vår vurdering en påstand helt uten belegg.

Regionen har lange tradisjoner innen verkstedindustrien. Mange av disse arbeidsplassene har forsvunnet de siste årene, og arbeidstakerne har funnet alternativt arbeid i regionen. Vi har en skole- og utdanningsstruktur som er innrettet på å skaffe arbeidskraft til sektoren, noe som gir et stort potensielt rekrutteringsgrunnlag.

SINTEF konkluderer: "Evenes bo- og arbeidsmarkedsregion (inkl. Harstad og Narvik) har gode forutsetninger for sikring av tilgang til kompetanse og arbeidskapasitet på dagpendlerbasis."

Både offentlige og private aktører i regionen opplever stor søknad til ledige stillinger. For å underbygge dette med konkrete eksempler vil vi her vise til eksempler:

NAV Pensjon, Harstad:

Kontoret dekker tjenesten for hele landet og ble etablert i Harstad i 2008. Det var 17 søkere til lederstillingen og 310 søkere til 35 stillinger i enheten i oppstarten. Enheten er bygget opp fra 0 til 100 ansatte på et år. De hadde nylig ute en annonse etter seksjonssjef der de fikk 30 søkere. Minst 20 av disse hadde master-/bachelorgrad, resten bedriftsintern relevant utdanning. Noen av stillingene som har vært lyst ut har vært midlertidige, og selv der har det ikke vært noen problem med rekruttering.

Norges Brannskole, Tjeldsund:

Skolen ligger på Fjellidal i Tjeldsund kommune, 14 km fra Evenes flyplass. De rekrutterer i hovedsak personell med brannfaglig bakgrunn, men opplyser at de generelt ikke opplever rekrutteringsproblem. Ved utlysning etter driftsteknisk personell med fagbrev er det mellom 20 og 30 søkere til stillingene. Siste rådgiverstilling innen prosjektledelse var det 12 søkere fra hele landet med 3-5 års universitets- eller høgskoleutdanning. Mange av de som søker denne type stillinger har forsvarsfaglig bakgrunn. Deres ansatte kommer i hovedsak fra Tjeldsund eller nabokommunene Evenes og Skånland, men en god del dagpendler 4-6 mil. Skolen betrakter aksene Narvik - Harstad som sitt arbeidsmarkedsområde.

Forsvarets lønningskontor, Harstad

FLA ble opprettet 1. november 2003 i Harstad, og har ansvaret for alt som har med lønn, reise og flytting å gjøre for alle ansatte i Forsvaret sin militære organisasjon.

Etter sitt besøk hos FLA i mars 2010 uttalte Forsvarsministeren: "*Jeg har fått beskrevet FLA som en suksesshistorie. FLA har bidratt til at Forsvaret på lønnsområdet i løpet av få år har gått fra å få vesentlige merknader til ingen vesentlige riksrevisjonsmerknader, sier Faremo*"

Da FLA skulle legges til Harstad var omkvedet i Oslo-miljøet: "*Å legge den sentrale lønnsadministrasjonen til Harstad er galimatias. De vil aldri klare å skaffe nok kvalifiserte folk.*" (Harstad Tidende, 27.03.10) "*Vi har overhode ikke hatt noen problem med rekruttering*"... "*man kan vel si at arbeidskraften er mer stabil her enn i Oslo.*"

Statens vegvesen, Midtre Hålogaland:

Kontoret rekrutterer i hovedsak ingeniører, sivilingeniører og jurister. Kontoret har fire stillinger som egentlig tilhører regionkontoret i Bodø, men som er plassert i Harstad pga tilgangen til høyt kvalifisert arbeidskraft. Siste utlysning var etter vegforvaltere, og der hadde man 30 søkere.

Rec Scancell AS, Narvik

I 2002 etablerte REC Scancell sin fabrikk i Narvik. De har nå 250 ansatte (var 300 før finanskrisen), hvorav førti prosent har bachelor, master eller doktorgradsutdanning. De har gode erfaringer med rekruttering innenfor administrative og tekniske områder. Pga Høgskolen i Narvik har det vært enkelt med elektro-/elektronikk-/maskin-/dataingeniører, og det samme på Masternivå. Noe vanskeligere kan det være når utdanningen ikke foregår i området, for eksempel utdanninger fra UiO, NTNU, samt eksperter (utdannelse og erfaring) direkte på solceller. Det har imidlertid vært svært enkelt å tiltrekke seg god formalkompetanse fra Sverige, også fra Stockholm-/ Gøteborgområdet.

Statoil, Harstad

Harstadkontoret ble opprettet i 1976 og har i dag omlag 280 kompetansearbeidsplasser med ansatte fra 14 nasjoner. Kontoret har aktiviteter innefor leting, boring, feltutvikling og drift. Kontoret har Statoils største letemiljø med ansvar for Norskehavet og Barentshavet. Fra Harstadkontoret blir Nornefeltet styrt. I tillegg er Hammerfest-LNG reservoarstyrt fra dette kontoret.

I en rekrutteringskamanje høsten 2005 var det 572 søkere til 32 stillinger. I de senere årene er det å registrere en økende andel søkere fra andre land. Kvaliteten på de som har blitt ansatt har vært meget god og integreringen har gått fint. Kontoret har i dag et flerkulturelt og flerfaglig arbeidsmiljø med høyt kvalifiserte medarbeidere.

Det norske oljeselskap ASA

Når selskapet valgte å etablere kontor i Harstad var det basert på vurdering av hvor i landsdelen geofaglig og petroleumteknisk personell lettest kunne rekrutteres. De har ingen problemer med å rekruttere erfarent personell til nøkkelfunksjoner og har i dag en stødig strøm av jobbhenveldeiser fra både erfarent og uerfarent personell. Det er hovedsaklig stillinger som krever høyere utdanning på Master/Phd. nivå som etterspørres, og erfaringen er at dersom de kan tilby interessante oppgaver får de tak i de rette personene.

Polarkonsult, Harstad

Naval Architect and Marine Engineers, utfører skipsdesign og engineering til verft og rederier over hele verden. De har et 30 talls ingeniører som har alle utdannelser på master eller bachelor nivå. Gjennom 35 års virke har de erfart hvordan arbeidsmarkedet kan variere over tid, og har ikke hatt problemer med rekruttering av dyktige medarbeidere. De er en sentral del i det norske maritime cluster og rekrutterer både på landsbasis og internasjonalt. Utfordringer med rekruttering har de nok hatt i perioder med stort press i arbeidsmarkedet, men dette har vært i perioder hvor hele bransjen har hatt de samme utfordringene. Med kunder spredt over hele verden så kunne deres beliggenhet vært mange andre steder, men Harstad har bare vært positiv så lenge de kan tilby spennende, trygge jobber med masse faglige utfordringer i et trivelig arbeidsmiljø som gir rom for utvikling av den enkelte medarbeider.

2.5.6 Offentlig og privat service

"Det er ingen tvil om at tilbudet vil være større i Bodø enn i Ørland eller i Evenes. Ørlands tilknytning til Trondheim gir imidlertid tilgjengelighet til et betydelig større tilfang av tjenester.

For Evenes vil tilsvarende tilbudet bli større ved nærheten til Narvik og til Harstad, men neppe så stort som for Bodø.

Utover disse generelle betraktninger finner vi det lite hensiktsmessig å utarbeide oversikter over tilgjengelige tjenestetilbud i dag."

Fra "Personellmessige konsekvenser ved lokalisering av base for nye kampfly", side 65.

Konklusjonene baserer seg altså på generelle betraktninger, og i utgangspunktet kun på det tilbudet som gis i Evenes/Skånland. Asplan Viak har her lagt til grunn en bo-, arbeids- og serviceregion som avviker sterkt fra den som er definert av staten gjennom NIBR, og er svært ufordelaktig for Evenesalternativet.

Pr. 01.01.10 hadde Bodø kommune 47.282 innbyggere, mens Harstad og Narvik til sammen hadde 41.659. Tar vi med de kommunene som NIBR definerer inn under Harstad og Narvik, får vi 54.031 innbyggere. Av offentlige og private servicetilbud i vår region kan vi nevne:

- To sykehus
- To høgskoler + Norges Brannskole
- Fusjonsforhandlinger i slutfasen for å innlemme Høgskolen i Harstad i Universitetet i Tromsø
- Nordnorges største kulturhus med 1000 sitteplasser
- To av Nord-Norges største kulturarrangement; Festspillene i Nord-Norge og Vinterfestuka, og for øvrig et rikt og aktivt kulturliv
- Nord-Europas mest spektakulære alpinanlegg
- Badeland i fjell (Grottebadet)
- Mange kjøpesentre i begge byene med et bredt handelstilbud
- Spennende fritidstilbud med alpinanlegg i begge byene, golfbaner, travpark (m/ Totonor), store idrettsanlegg, bredt tilbud innen lag og foreninger fra ekstremsport til mer tilgjengelige aktiviteter.

Vi ber derfor om at FD ser bort fra de konklusjoner som vi siterer ovenfor i det videre arbeidet da de er trukket på sviktende grunnlag.

2.5.7 Boligtilbudet / boligområder

Med Evenes flystasjon plassert midt mellom byene Harstad og Narvik, kan de forsvarsansatte selv velge hvor og hvordan de vil bo. I by, i mindre tettsteder eller landlig. De nye boligfeltene både i Harstad og Narvik ligger mindre enn 30 minutter med bil fra Evenes.

Regionen har et velfungerende boligmarked med tilgang til boligfelt i alle de 13 kommunene som samlet står bak denne høringsuttalelsen. Som avstandsillustrasjonen viser, er det mange bomuligheter i akseptabel avstand fra Evenes og til sammen har kommunene hvor disse

ligger en tomtereserve som langt overstiger det behov som en vil ha i forbindelse med en etablering av en ny kampflybase. I begge byene finnes det også aktive boligbyggelag.

2.5.8 Oppsummering personell og kompetanse (rekruttering og bolyst)

- Urimelig / feil regioninndeling gir feile konklusjoner
- En Evenesregion tilsvarende avstanden brukt for Ørlandet og Bodø gir et innbyggertall på 80.000.
- Regionen har stor pendlingstoleranse og lang erfaring og positiv holdning til forsvaret som arbeidsgiver
- Antall forsvarsarbeidsplasser i regionen er kraftig redusert siste tiår, men et aktivt og variert arbeidsmarked og god tilpasningsevne har bidratt til at dette har forløpt greit
- Praktiske erfaringer fra store aktører i regionen viser svært gode rekrutteringsmuligheter
- Med to byer innenfor bo-, arbeids- og serviceområdet har regionen et bredt og spennende tilbud innen både offentlig og privat servicesektor
- Boligområder i landlige miljøer eller sentralt nær byene

2.6 Samisk bosetting og kultur

"Et spesielt forhold for Evenes er ivaretagelse av samiske interesser. Evenes ligger i markasamisk område og er viktig for samisk kultur og identitet. Konsekvensene for den samiske befolkning, kultur og identitet er overordnet kartlagt. En etablering av kampflybase på Evenes vurderes å kunne få store negative konsekvenser for samisk kultur og samfunn i området. Det er imidlertid foreslått en rekke avbøtende tiltak som kan bidra til at konsekvensene blir mindre."

Fra "Hovedpunkter i utredningsrapport", side 7.

"Ved gjennomføring av alle disse avbøtende tiltakene ansees konsekvensene ved etableringen av kampflybase på Evenes fortsatt som negative, men av begrenset karakter."

Fra "Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly", side 46.

Til tross for at rapporten konkluderer med at en etablering av en kampflybase kun vil få begrensede sosiokulturelle effekter på det samiske samfunnet er enkelte av påstandene i av en slik karakter at de ikke kan stå uimotsagt. I denne sammenheng kan det vedlagte intervju med sametingspolitikeren Geir Johnsen tjene som en høvelig illustrasjon. Han uttaler blant annet: *"Her oser det av gamle fordommer. Det er betenkelig at noe slikt kan komme fra departementet."* Artikkelen fortsetter videre: *"Fordommene, faktafeilene og unøyaktighetene gjør at Johnsen ikke har tillit til rapporten."* (vedlegg 5)

2.6.1 Reindrift

Evenes ligger innenfor reindistrikt 22 Grovfjord som består av 1006 km², noe som betyr en reintetthet på 0,46 rein per km². Evenes ligger altså i ett område med relativt lav reintetthet. Til sammenligning er reintettheten på Finnmarksvidda > 4 rein per km².

I tillegg bør det bemerkes at det i to feltstudier av effekten av lavtflyging fra jagerfly på rein i Canada viser liten grad av påvirkning på rein med mindre det drives ekstrem lavtflyging direkte over flokkene eller lavtflyging over kalvingsområder (Harrington and Veitch, 1991, 1992)⁶. Som det vedlagte notat fra SINTEF Nord viser er områdene rundt Evenes vinterbeiter og derved ikke kalvingsområder.

"Dette vil føre til større daglig pendling enn det som er tilfellet i dag. Dette kan føre til mer støy og flere påkjørsler av rein."

Fra "Sosiokulturelle konsekvenser samiske samfunn", side 38.

I forhold til rein og veitrafikk, har det ikke vært mulig å fremskaffe tall rundt eventuelle reinpåkjørsler i Evenesområdet. Med bakgrunn i lokal kunnskap til veistrekningen, antas problemer omkring reinpåkjørsler i dag å være av svært marginale. En økning i trafikkbildet med en kampflyplass på Evenes, som følge av øket lokaltrafikk og pendlervirksomhet,

6. Harrington and Veitch, 1991, Short-Term Impacts of Low-Level Jet Fighter Training on Caribou in Labrador. The Arctic, VOL. 44, NO. 4 (DECEMBER 1991) P. 318-327
Harrington and Veitch, 1992, Calving Success of Woodland Caribou Exposed to Low-Level Jet Fighter Overflights. The Arctic VOL. 45, NO. 3 (SEPTEMBER 1992) P. 213-218

forventes heller ikke å medføre øket risiko for reintap. Lederen av viltnemnda i Evenes oppgir da også at etter hans kunnskap er det påkjørt en rein i Evenes de 20 siste år.

SINTEF konkluderer med det følgende:

"Reintettheten i regionen er såpass lav at forholdene burde ligge til rette for tilpasning til akseptable reindrift." (vedlegg 6)

2.6.2 Kultur og bosetting

Den samiske kulturen er en viktig del av identiteten for mange i våre regioner og vi er derfor opptatt av dette aspektet blir tatt seriøst. Når en såvidt fremstående samepolitiker som Geir Johnsen velger å stå frem som han gjør i vedlagt faksimile mener vi at dette er en klar indikasjon på dette ikke blir gjort.

Vi håper da også at det i det fremtidige arbeidet med basevalget blir gjort en grundigere, nyansert og faktabasert analyse av sosiokulturelle effekter på samiske samfunn. Slik det nå fremstår er dette et subjektivt arbeid som i stor grad mangler faglig fundering, forsøkt fremstilt som objektivt materiale. I så måte er vi enige med utreder, som etterlyser ytterligere studier innen en rekke felt.

SINTEF Nord konkluderer i notat (vedlegg 6):

"Med bakgrunn i de forutsetninger som lå til grunn for den overordnede gjennomgangen av grunnlaget for høringen, kan følgende konklusjoner trekkes når det gjelder lokalisering av kampflyplass på Evenes;

- *Samisk kultur burde kunne ivaretas på en tilfredsstillende måte.*

Generelt anbefales en tett og god kommunikasjon med de samiske interesser allerede i en tidlig fase."

Vi er av den oppfatning at det utredningen skaper et inntrykk av langt større betenkeligheter i forhold til de samiske samfunn i området enn det faktisk er grunnlag for. Tvert i mot mener vi at med en del avbøtende tiltak, som flytting av møteplasser, vil en etablering av en kampflybase styrke det samiske miljøet gjennom en økt samisk tilbakeflytting til regionen.

2.7 Sentrale spørsmål knyttet til alternativene

Vi har i vårt hørings svar forholdt oss kun til Evenes-alternativet. Men at vi håper at den videre utredningen vil kunne gi svar på følgende spørsmål som vi har stilt oss vedrørende forhold ved de andre alternativene:

Er kostnadene ved nybygg/rehabilitering av tankanleggene i Bodø tatt med?

Hva med inntektene av salg av grunn ved nedlegging av flystasjoner?

Hvordan kan Bodø by ha null i støykostnader?

Er kostnadsdelingen 80/20 Avinor/luftforsvaret i Bodø akseptabel for konsernstyret i Avinor og innarbeidet for Avinors investeringsplaner?

Hvorfor er ikke kostnadene ved etablering av ny sivil terminal synliggjort?

Hvordan kan utredningen legge til grunn V3-alternativet for nye flyoperative flater på Ørlandet når området er vernet på bakgrunn av Ramsar-konvensjonen?

Hva er begrunnelsen for at man ikke vurderer å flytte forhåndslagring av alliert materiell til Evenes?

Hvorfor er tilstedevær og suverenitetshevdelse i nordområdene så lite vektlagt?

2.8 Oppsummering

Vi har i det overstående vist at Evenes flystasjon er det beste operativt, økonomisk og personellmessig alternativet for Norges nye kampflybase.

3. Vedlegg

1. Nord-Norske flyplasser og deres tilgjengelighet, ved Tore Morten Arestøl, brigader
2. Evenes er klart best - avisinnlegg fra Harstad Tidende 25. mars 2010
3. 19 personer vil bli ny NAC-direktør i Harstad - Harstad Tidende 28.12.2007
4. Bispesyndromet rammer Evenes - Harstad Tidende 18. mars 2010
5. Samiske kvinner henges ut i rapport - Harstad Tidende 27. mars 2010
6. Innspill til høringsnotat ny kampflyplass på Evenes - SINTEF Nord 18.05.10
7. Evenes Lufthavn - Rambøll Sverige AB 17.05.10