

# Prop. 113 S

(2014–2015)

## Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

### Investeringar i Forsvaret

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet 24. april 2015,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

#### 1 Innleiing

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning til å starte opp seks nye investeringsprosjekt, be om godkjenning av endringar i eit tidlegare godkjent prosjekt og å orientere Stortinget om nokre andre prosjekt og tiltak.

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramma for tre nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt: *Ørland hovudflystasjon – nytt vedlikehaldsbygg F-35, Ørland hovudflystasjon – ny hovudinfrastruktur F-35 og Bardufoss flystasjon – ny brannstasjon.*
- Godkjenning av kostnadsramma for tre nye materiellprosjekt: *Hovudkampsystem Leopard 2, Kampluftvern til Hæren og Mellomløysing Ula-klassen ubåtar.*
- Godkjenning av endringar i eit tidlegare godkjent prosjekt: *AEGIS COTS Baseline Update.*
- Saker til informasjon: *Kampflybase – etableringskostnadar, Ørland hovudflystasjon – bane-forlenging, Einskapshelikopter til Forsvaret, Ubåtkapasitet etter 2020 og Sensorar for militær luftfromsovervaking.*

#### 2 Nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt for godkjenning

##### 2.1 Kampflybase Ørland

Stortinget har, gjennom handsaminga av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) *Et forsvar for vår tid*, vedteke at hovudbasen for Forsvaret sine nye kampfly skal verta etablert ved Ørland hovudflystasjon.

Som oppfylging av Stortinget sitt vedtak har Forsvarsdepartementet mellom anna gitt Forsvarsbygg oppdrag om å etablere den nye hovudbasen. Med bakgrunn i dette oppdraget har Forsvaret og Forsvarsbygg både vidareutvikla eksisterande utgreiingar og gjort nye utgreiingar baserte på dei føresetnadane som låg til grunn i Prop. 73 S (2011–2012). Mellom anna er det foreslege ein reguleringsplan for Ørland hovudflystasjon, og ein har byrja arbeidet med å utarbeida forprosjekt for dei ulike kapasitetane som er naudsynte for dei nye kampflya. Parallelt med dette er ein òg i gang med ei vidareutvikling av dei operative konseptane for F-35, konseptet for styrkeproduksjon og utarbeiding av vedlikehalds- og forsyningsløysing for kampflya. Forsvaret ser òg på eit konsept for trygging av den nye hovudbasen.

Etter tilrådingar frå Forsvaret og Forsvarsbygg har Forsvarsdepartementet valt å etablere stort sett all infrastruktur til F-35 i eit eige avgrensa område i nordre del av Ørland hovudflystasjon, F-35-området. I F-35-området vil ein

byggja eit nytt skvadronsbygg, nytt vedlikehaldsbygg, nye garasjar til flya med tilhøyrande infrastruktur samt nye operative flater som vert kopla saman med eksisterande hovudinfrastuktur og rullebanesystem ved flystasjonen. I tillegg vil det vera naudsynt å forlenga den eksisterande hovudrullebanen og parallellbanen nordover. Etableringa omfattar òg innløyasing av bustadar utanfor baseområdet på grunn av støy, gjennomføring av støytiltak på sivil og militær bygningsmasse samt grunnerverv for forlenging av rullebanesystemet. Etableringa vil skje i dialog med Avinor AS som driv flysikringstenestene og med operatøren av den sivile delen av flyplassen.

Stortinget vedtok, gjennom handsaminga av Innst. 234 S (2013–2014), jf. Prop. 84 S (2013–2014) *Investeringar i Forsvaret*, å byggja det nye skvadronsbygget for å kunne ta imot dei første fire simulatorane for F-35 innan utgangen av 2016. Forsvarsdepartementet vil gjennom denne proposisjonen leggja fram dei investeringsprosjekta som er naudsynte for å kunne ta imot dei første F-35-flya som er planlagde å kome til Noreg hausten 2017. Det gjeld etablering av ny hovudinfrastuktur og nytt vedlikehaldsbygg.

## 2.2 Nytt vedlikehaldsbygg F-35

Nytt vedlikehaldsbygg for F-35 er eit viktig prosjekt for etableringa av kampflybasen og anskaffinga av F-35 som Forsvaret sitt nye kampfly.

Vedlikehaldsbygget vil mellom anna innehalde seks vedlikehaldsdokker, to spesialdokker, to vaskhallar og ulike verkstadar for F-35-systema. Å lokalisera vedlikehaldsfasilitetane nært dei operative kapasitetane og simulatorfasilitetane, vil sikra maksimal utnytting av ressursane. Kort avstand mellom trenings- og vedlikehaldskapasiteten og dei operative avdelingane vil gje ein effektiv flytimeproduksjon og sikra god operativ kapasitet for kampflyvåpenet.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Ekstern kvalitetssikrar konkluderer med at prosjektet kan vidareførast i samsvar med planen og tilrår minimumsytning som høgaste prioriterte styringsmål, medan «kostnadsopimalisert framdriftsstyring» vert nest høgaste prioritet. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma. Forsvarsdepartementet vil følgje opp desse forholda i den vidare styringa av prosjektet og syta for at dei risikoreduserande tiltaka, som ekstern kvalitetssikrar har tilrådd, vert fylgt opp innan prosjektet vert sett i gang.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 1 430 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit.

Byggjeprosjektet for etablering av nytt vedlikehaldsbygg for F-35 på Ørland har eit grensesnitt mot fleire andre investeringsprosjekt på den nye kampflybasen. Vedlikehaldsbygget skal koplast saman med det nye skvadronsbygget for F-35. Vidare er det behov for materiellprosjekt for anskaffing av møblar, IKT-utstyr og lager- og verkstadmateriell. For innreiingsprosjekta vil det verta utarbeidd eigne forprosjekt, der det einskilte prosjektet vil verta godkjend innanfor Forsvarsdepartementet si fullmakt, jf. Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2014–2015), jf. Prop. 1 S (2014–2015).

## 2.3 Ny hovudinfrastuktur F-35

Prosjektet for ny hovudinfrastuktur til F-35-flya ved Ørland hovudflystasjon omfattar mellom anna etablering av ei ny høgspent kraftforsyning, som skal verta integrert i det eksisterande kraftanlegget. Vidare skal prosjektet leggja nye røyr for vatn, avlaup og overvatn fram til F-35-området frå tilkoplingspunktta på det kommunale vatn- og avlaupssystemet. Prosjektet skal òg leggja fjernvarme- og fjernkjølerør frå den nye energisentralen som skal byggjast ved Ørland hovudflystasjon til det nye F-35-området, og vidare til det eksisterande administrative området ved Ørland hovudflystasjon. I tillegg skal det leggjast ny IKT-infrastuktur til F-35-området. Prosjektet omfattar òg nye tilkomstveggar med tilhøyrande gang- og sykkelveggar frå eksisterande vegnett på basen til det nye F-35-området, medrekna snuplass og parkering for sivile køyrety.

Prosjektet for etablering av ny hovudinfrastuktur for F-35-flya på Ørland hovudflystasjon skal samordnast tett mot det allereie godkjende prosjektet for etablering av nytt skvadronsbygg.

Prosjektet inkluderer òg infrastruktur til det nye brannøvningsfeltet ved Ørland hovudflystasjon.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 288 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit.

Byggjeprosjektet for etablering av ny hovudinfrastuktur til F-35 på Ørland har vidare eit grensesnitt mot fire andre investeringsprosjekt i etableringa av den nye kampflybasen ved Ørland hovudflystasjon. Infrastruktur til det nye vedlikehaldsbygget, garasjeområdet til F-35 flya, ny energisentral og rullebaneforlenginga vil verta ivareteke i det einskilte investeringsprosjektet.

## 2.4 Bardufoss flystasjon – ny brannstasjon

Prosjektet for ny brannstasjon til brann-, rednings- og plasstenesta (BRP-tenesta) på Bardufoss flystasjon vart opphavleg godkjend innanfor Forsvarsdepartementet si fullmakt til å starta opp og gjennomføra prosjekt av lågare kategori, jf. Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2011–2012), jf. Prop. 1 S (2011–2012). Prosjektet har si bakgrunn i at eksisterande brannstasjon på Bardufoss er i dårleg stand, den møter ikkje dagens krav til ein funksjonell brannstasjon og den er dimensjonert for eit anna driftsmønster enn dagens. I tillegg er dagens plassering av brannstasjonen lite eigna for flyplassdrifta og dei flyoperative tilhøva.

På bakgrunn av ny kjennskap om marknadssituasjonen er det synleggjort ei stor auke i marknadsprisen i bygge- og anleggsmarknaden i Indre Troms utover den normale årlege prisjusteringa. I tillegg er det i detaljprosjekteringa synleggjort behov for nokre mindre justeringar frå det opphavleg godkjende prosjektet. Prosjektet må fremjast for Stortinget då den nye kostnaden no overstig Forsvarsdepartementet si fullmakt.

Prosjektet omfattar bygging av ein ny brannstasjon med infrastruktur. Bygget inneheld mellom anna vogn- og vaskehallar, verkstadar, lager, kontor og møterom. I tillegg omfattar prosjektet oppstillingsplassar for køyrety, vegar, vatn/avløp, el- og teleteknisk anlegg og fjernvarme. Brannstasjonen skal framleis ivareta behova til både Forsvaret, Avinor og Målselv kommune.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 148 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit. I tillegg er det naudsynt å skaffa innreiing til bygget. Innreiingsprosjektet vil verta godkjend innanfor Forsvarsdepartementet si fullmakt, jf. Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2014–2015), jf. Prop. 1 S (2014–2015).

Etter «Samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Avinor om flyplass- og flytryggingsverksemd», skal Avinor dekkje sin forholdsmessige del av dei årlege avskrivings- og kapitalkostnadane ved flyplassinvesteringar, basert på talet på flyrørslar, avgrensa opp til den investeringssummen som bidreg til å dekkje dei sivile krav og behov.

## 3 Nye materiellprosjekt for godkjenning

### 3.1 Investeringar til Hæren

Hæren skal ha ein høg grad av tilgjengelegheit for nasjonal og internasjonal krisehandling. Bri-

gade Nord er Hæren sitt hovudelement i det mobile landforsvaret, og brigaden skal kunne gjennomføra opp til høgintensive, mekaniserte landoperasjonar med støtte frå andre forsvarsgreiner og allierte. Hæren har dei siste åra blitt styrkt både når det gjeld personell og materiell. Kampkrafta er auka med anskaffinga av nye våpensystem, køyrety og personleg utrusting.

Ved Stortinget si handsaming av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) *Et forsvar for vår tid*, vart det vedteke at dei mekaniserte manøverbataljonane, ein i Troms og ein i Østerdal garnison, skulle utviklast vidare og styrkjast. Dei mekaniserte bataljonane er robuste, har god tilgjengelegheit for bruk i alle typar militære operasjonar og dannar kjernen i kvar sin bataljonsstridsgruppe. Dette aukar Forsvaret si evne til å bidra med brigadekapasitetar i alle typar operasjonar i inn- og utland.

Hæren sitt viktigaste våpensystem for den spisse enden er kampvagner av typen CV-90 og stridsvogner av typen Leopard 2. Begge våpensystema inngår i brigaden sine mekaniserte bataljonar. I tillegg er eigevern for å forsvare manøveravdelingane mot luftangrep eit viktig operativt element for å mogleggjere eigne landoperasjonar. Gjennom mellom anna Prop. 1 S (2014–2015) vart Stortinget orientert om to planlagde tiltak, oppgradering av eksisterande Leopard 2-stridsvogner og anskaffing av eit nytt kampluftvernsystem. Det fyrste elementet nemnd ovanfor, kampvogn CV-90, vart som kjent vedteke oppgradert ved Stortinget si handsaming av Innst. 387 S (2011–2012), jf. Prop. 93 S (2011–2012) *Pansra køyrety til Hæren*. Oppgraderinga av CV-90 skjer no hjå leverandøren, og alle køyretya skal vera leverte til Hæren i løpet av 2018.

### 3.2 Hovudkampsystem Leopard 2

Hæren har i dag 52 stridsvogner av typen Leopard 2 A4NO som vart kjøpt brukt frå Nederland og teke i bruk frå 2003. Vognene vart gjeve ei avgrensa tilpassing til norske krav og behov. Av dei 52 vognene er 46 tekne i bruk i tråd med justert operativ struktur, medan dei siste seks vognene vert nytta som delevogner.

Stridsvognene som kom frå Nederland vart bygd tidleg på 1980-tallet og er ikkje oppgradert seinare, med unntak av den avgrensa tilpassinga til norske krav og behov. Sidan vognene vart produserte, har det vore ei betydeleg militærteknologisk utvikling, spesielt innanfor digitalisering, sensorar og mine- og ballistisk vern.

Hæren sine Leopard 2 A4NO vil utan oppgradering i utgangspunktet nå sin tekniske levealder innan 2020. Ei rekkje av delsystema i vogna treng før det oppgradering eller utskifting. For å kunne oppretthalda, vidareutvikla og styrkja dei mekaniserte kampbataljonane, er det identifisert eit kritisk behov for å modernisera stridsvognene innan 2020 for å møte framtida sine konvensjonelle og asymmetriske trugslar. Ei modernisering av stridsvogn Leopard 2 bøter på eksisterande manglar i strukturen.

Hovudkampsystemet Leopard 2 er ein føresetnad for dei mekaniserte kampbataljonane sin stridseffektivitet gjennom ein kombinasjon av mobilitet, vern og eldkraft. Konfliktar det siste tiåret har stadfesta at eit slikt system er effektivt både mot konvensjonelle styrkar og asymmetriske truslar. Teknologisk har det av fleire nasjonar vore satsa store summar på å utvikla ei erstatning for denne kapasiteten, men i dag er situasjonen den at andre samanliknbare nasjonar moderniserer sine stridsvogner tilsvarende det prosjektet som no er føreslege godkjend.

Gjennom Stortinget si handsaming av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) *Et forsvar for vår tid*, vart det vedteke ein struktur for Hæren med ei vidareføring av dei to mekaniserte bataljonane i Brigaden. Kvar av desse bataljonane har ein stridsvogneskadron med fire stridsvogntroppar, som vil seie 18 vogner pr. eskadron. Samla gjev dette eit behov for 36 stridsvogner i Hæren. I tillegg kjem eit behov for to vogner for utdanning. Prosjektet skal difor modernisera i alt 38 stridsvogner slik at dei kan vera i drift med tilstrekkeleg kampkraft fram mot 2040. Løysinga skal vera basert på arven av Leopard 2 A4NO, ved å vidareutvikla mine- og ballistisk vern, auke eldkrafta, installera nye sensorar og digitalisera systema.

Ei moderne stridsvogn kan nedkjempa dei fleste typar mål ut til 5 000 meter, samstundes som ho er godt beskytta og har god mobilitet i terrenget. Gjennom kampvognprosjektet moderniserast CV-90-vognene. Ei manglande modernisering av stridsvognene vil gje ein hærstruktur i teknologisk ubalanse. Dette vil føre med seg ei svekking av systemet som heilheit, til dømes at stridsvognene ikkje er digitaliserte slik at dei kan inngå effektivt i ein nettverksbasert struktur. Vidare vil dei mellom anna mangla sensorar som gjer at dei effektivt kan nytta våpna si rekkjevidde, spesielt i mørket. Utan ei modernisering av vernet, vil stridsvognene vera sårbare både mot moderne stridsvogner, berbare panservåpen og miner. Den

planlagde moderniseringa av stridsvognene vil avhjelpa manglar på desse områda, og gje Hæren ein teknologisk balansert struktur. Dette sikrar vidare at strukturen ikkje har vesentlege veikskapar som kan verta nytta av ein motstandar. Ei anna stor utfordring ved å vidareføra kapasiteten utan modernisering, vil vera låg operativ tilgjenge på grunn av stort vedlikehaldsbehov og manglande tilgang på reservedelar.

Moderniseringa omfattar òg skifte av rettesystem frå hydraulisk til elektrisk drift og installering av aggregat for hjelpestrøm. Dette er to viktige område som åleine vil kunne bidra til betydelege innsparingar på vedlikehald og drivstofforbruk. Vidare skal det mellom anna innførast eit nytt termisk sikte for skyttar og vognkommandør med laser avstandsmålar, digitalisert eldleilingssystem for å kunne verka i det nettverksbaserte forsvaret, innvendig splintvern samt førebuing for ettermontering av mine- og ballistisk vern. Ei mindre mengd av vognene vert leverte med ekstra tilleggsvern for å gje auka beredskap for internasjonale operasjonar.

Den overskytande arven på 14 vogner er inntil vidare planlagt lagra for framtidig modernisering. Alternativt vert dei gjort tilgjengelege til reservedelar eller for ombyggjing til andre spesialvarianter av stridsvogner, til dømes bruleggjar eller ingeniørvogn. Det vert og planlagt at to vogner skal kunne nyttast til museale føremål.

Hovuddelen av materiellet vil verta framskaffa frå utanlandske leverandørar.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

Ekstern kvalitetssikrar har konkludert med at stridsvogner framleis er ein relevant kapasitet for Forsvaret, og at prosjektet framstår som nøkternt, balansert og framtidsretta. Det vert vidare peika på at prosjektet sin kontraktstrategi ikkje er godt nok omtala og at det er manglar ved omtale av styring og organiseringa av prosjektet. Forsvarsdepartementet vil følgje opp desse forholda i si vidare styring av prosjektet og syte for at dei usikkerheitsreducerande tiltaka, som ekstern kvalitetssikrar har tilrådd, vert fylgt opp innan prosjektet vert sett i gong.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 2 680 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit. I tillegg kjem det gjennomføringskostnadar for prosjektet på om lag 38 mill. kroner.

### 3.3 Kampluftvern til Hæren

Grunnstamma i Hæren si største operative avdeling, brigaden, er dei to mekaniserte manøverbataljonane og ein lett infanteribataljon. Ein brigade sine manøveravdelingar og dei taktiske støtteressursane, til dømes artilleri og luftvern, gjer at han kan gjennomføra kombinerte og samansette oppgåver. Hæren har i dag ikkje noko luftvern, og difor heller ingen kapasitet til å gje direkte luftvernstøtte til brigaden sine manøveravdelingar i bevegeleg strid. Naudsynt lokal kontroll i lufta er ein føresetnad for å lukkast i strid.

Lufttrugselen mot brigaden er mangesidig, og inneheld scenario innanfor heile spekteret av konflikhtar, frå låg til høg intensitet. I ein operasjon vil trugslane kunne opptre gjennom heile konfliktspekteret, og utfordra brigaden sin evne til å opptre med fleksibilitet og evne til å halde ut. I vidaste forstand kan nedkjemping av alle lufttrugslar bli ei oppgåve for luftvernet – frå prosjektilar og rakettar og til bomber og taktiske og interkontinentale ballistiske missilar.

Ein lufttrugsel kan vera ei flygande plattform som ber våpen eller sensorar for rekognosering. Det kan òg vera våpen leverte gjennom lufta frå bakken. Eit luftvernsystem vil tvinga motparten til å levera våpen på lang avstand. Dette krev mellom anna at motparten må ha eit høgt teknologisk nivå og god dekning med sensorar.

For å overleva, og samstundes sikra eigen friedom til å operera, har brigaden difor behov for vern mot åtak førde fram gjennom lufta, i alle typar operasjonar og i heile konfliktspekteret, nasjonalt og internasjonalt.

Prosjektet skal etablera eit kampluftvern batteri i Hæren, og vil mellom anna bruka opp att eksisterande og allereie innarbeidde løysingar i Forsvaret. Luftvern batteriet vil bestå av ulike troppar for eldleiing, korthaldsluftvern, luftvern med middelslang rekkjevidde og naudsynte stabsfunksjonar for leiing og logistikk.

Korthaldsluftvernet skal operera IRIS-T-missilar som vert overførde frå Luftforsvaret, medan luftvern for middelslang rekkjevidde vil operera eit NASAMS-system med AMRAAM-missilar – også dei overførde frå Luftforsvaret. Totalt sett gjev dette eit godt luftvern for brigaden sine operasjonsområde. Hæren vil sjølv operera kampluftvern batteriet med eige personell. Anskaffinga av kampluftvern batteriet er planlagt gjennomført dels ved bruk av vederlagsfri overføring av eksisterande materiell, til dømes NASAMS, AMRAAM- og IRIS-T-missilar, og dels ved kjøp av nytt materiell, til dømes eldleiing til troppane for korthalds-

luftvern og køyretøy for korthaldsmissila. Kostnadane for kjøp av eldleiing, systemdesign og produksjon av korthaldsluftverneiningane svarar for meir enn halvta av totalkostnaden for prosjektet. Den andre store kostnaden i prosjektet er kjøp av pansra køyretøy.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

Ekstern kvalitetssikrar uttalar at prosjektet er tilstrekkeleg gjennomarbeidd, men at Forsvaret sin prosjektmodell er slik at sentrale element i prosjektutviklinga fyrst vert avklara etter at prosjektet får eit oppdrag om gjennomføring. Dette gjeld mellom anna organisering, kontraktstrategi og kommersielle og organisatoriske grensesnitt.

Forsvarsdepartementet vil følgja opp desse forholda i si vidare styring av prosjektet og samstundes syta for at dei usikkerheitsreducerande tiltaka, som ekstern kvalitetssikrar har tilrådd, vert fylgt opp innan prosjektet vert sett i gong.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 900 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit. I tillegg kjem det gjennomføringskostnadar for prosjektet på om lag 30 mill. kroner.

### 3.4 Mellomløysing Ula-klasse ubåtar

Dei seks ubåtane i Ula-klassen vart tekne i bruk av Forsvaret i perioden 1989–1992. Ubåtane har ein teknisk levealder som er berekna til om lag 30 år. Stortinget vart i Prop. 1 S (2014–2015) informert om at det går føre seg eit arbeid i prosjekt 6345 *Vidare oppdatering av Ula-klasse ubåtar*. Føremålet er å betra tryggleiken ombord på fartya, og sikra at Ula-klassen vert halden operativ fram mot 2020.

I samanheng med dei konseptuelle studiane som er gjort i samband med framtidig ubåtkapasitet, er det gjort omfattande vurderingar av den tekniske tilstanden på fartya i Ula-klassen. Konklusjonen er at ubåtane kan haldast teknisk tilgjengelege fram mot perioden 2025–2028. Det vil krevja at det vert utført oppdateringar, utskifting av ukurante delar og anskaffing av fleire reserve- delar til systema ombord.

For å handsame denne oppdateringa, er det etablert eit prosjekt *Mellomløysing Ula-klassen*. Prosjektet er òg ein føresetnad for å realisera ein framtidig ubåtkapasitet gjennom ei nyskaffing av ubåtar frå midten av 2020-talet. Mellomløysinga vil bidra til at Noreg opprettheld ein kontinuerleg

ubåtkapasitet, og den legg til rette for innføring av ein ny kapasitet.

Prosjektet inneber ei naudsynt oppdatering av fire av dagens seks Ula-klasse ubåtar. Dette inneber at det frå 2022 vil vera fire Ula-klasse ubåtar i drift, og at desse gradvis er planlagt erstatta av nye ubåtar.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 529 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit. I tillegg kjem det gjennomføringskostnadar for prosjektet på om lag 27 mill. kroner.

## 4 Tidlegare godkjent materiellprosjekt – godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme

### 4.1 AEGIS COTS Baseline Update

Forsvaret sine fregattar bidreg til å ivareta Forsvaret sine oppgåver i fred, krise og krig. Fregattane har eit vidt spekter av sensorar og våpen, og er nyttige i heile breidda av maritime operasjonar, både nasjonalt og internasjonalt. Stortinget vart i Prop. 1 S (2014–2015) informert om overføring av restaktivitetar frå prosjekt *Nye fregattar* til andre prosjekt og at omfanget ville vera om lag 550 mill. kroner.

Hovudleveransane i fregattprosjektet er no avslutta, og planen er å terminera prosjektet i 2015. Forsvarsdepartementet meiner at det er eit poeng i seg sjølv å få avslutta fregattprosjektet i år så ein får gjort opp rekneskap og avstemt om målsetningane er nådde. Prosjektet har gått føre seg i mange år og det er ei utfordring å skulle halde på personellet i fregattprosjektet.

Det har, etter ei vurdering av kva for restaktivitetar i prosjektet som skal prioriterast vidareføre, sett opp mot andre strengt naudsynte behov for kampsystemet fregatt, framkome eit behov for å vidareføra og ferdigstilla restaktivitetar knytte til klargjering for helikopter, satellittkommunikasjon, styre- og framdriftssystem, radarsystem, sensorsystem og elektrisk anlegg. Kostnadane for desse aktivitetane er på 536 mill. kroner og vert føreslege tekne inn i prosjektet *AEGIS COTS Baseline Update*. Dette prosjektet vart godkjend ved Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2013–2014), jf. Prop. 1 S (2013–2014), og kostnadsramma er noverdijustert til 709 mill. kroner medrekna ei avsetjing for usikkerheit.

Status for restaktivitetane vil verta særskilt orientert om i dei komande proposisjonane.

Overføringa av restaktivitetar har ingen økonomiske konsekvensar for Forsvaret fordi desse midlane i utgangspunktet er tildelt fregattprosjektet. Den tilrådde kostnadsramma for prosjekt 6086, etter endringane som er omtala over, er 1 245 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetjing for usikkerheit. I tillegg kjem det gjennomføringskostnadar for prosjektet på om lag 107 mill. kroner.

## 5 Saker til informasjon

### 5.1 Kampflybase Ørland – etableringskostnadar

#### *Vedtak om lokalisering av kampflybasen*

Stortinget vedtok gjennom handsaminga av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012), at hovudbasen og den framskotne operasjonsbasen for dei nye kampflya til Forsvaret skal etablerast ved Ørland hovudflystasjon og Evenes flystasjon. Det vart òg vedteke å flytte styrkeproduksjonen i Luftforsvaret knytt til luftvern og basesett frå Bodø og Rygge til Ørland. I same proposisjon vart Stortinget informert om at denne flyttinga, saman med overgangen frå ein struktur med F-16-fly i Bodø og på Ørland til ein struktur med F-35-fly på Ørland med ein framskoten operasjonsbase på Evenes, ville krevje ei nyinvestering i basestrukturen på om lag 5 100 mill. kroner (2011-kroner). I brev av 19. april 2012 frå Forsvarsdepartementet vart Utanriks- og forsvarskomiteen gjeve eit fullstendig oversyn over dei på det dåverande tidspunktet kjende kostnadane knytte til basealternativa Ørland, Bodø og Evenes. Dei estimerte kostnadane inkluderte, i tillegg til nyinvesteringar, òg tiltak for utbetring og fornying av eksisterande bygg og anlegg i basealternativa. Denne informasjonen, som var ein del av grunnlaget (konseptuell løysing) for å tilrå ny kampflybaseløysing, vart lagt ved Innst. 388 S (2011–2012) i samband med Stortinget si handsaming av saka. Den konseptuelle løysinga vart kvalitetssikra i tråd med retningslinene for store statlege investeringar.

#### *Justeringar lagt fram for Stortinget i etterkant av stortingsvedtaket*

Stortinget vedtok seinare gjennom handsaminga av Innst. 375 S (2011–2012), jf. Prop. 111 S (2011–2012), at ein skulle setja opp eit eige kapittel i forsvarsbudsjettet for å gjera dei samla kostnadane for anskaffinga av F-35-flya og baseløysinga for dei nye flya meir synlege. Stortinget vart gjennom

Prop. 1 S (2012–2013) informert at ein ville skilja kostnadane ved å etablera kampflybasen for F-35-flya og den framskotne operasjonsbasen på Evenes frå kostnadane knytte til flyttinga av Luftforsvaret sine avdelingar frå Rygge og Bodø til Ørland. På grunn av desse endringane vart kostnadane knytte til F-35 basestruktur på Ørland og Evenes endra til 4 850 mill. kroner (2012-kroner). Rekna i 2015-kroner er denne kostnaden 5 203 mill. kroner, jf. Prop. 1 S (2014–2015).

#### *Status i arbeidet med å etablera den nye kampflybasen på Ørland*

Forsvarsdepartementet har i samarbeid med Forsvaret, etter at desse vedtaka vart gjort, vidareutvikla operativt konsept, konseptet for styrkeproduksjon og vedlikehaldskonseptet for F-35, og gjort nye utgreiingar baserte på dei føresetnadane som låg til grunn for baseløysinga i Prop. 73 S (2011–2012). I tillegg er ny reguleringsplan for Ørland hovudflystasjon til behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Prosessane er framleis ikkje endeleg avslutta, og kostnadskonsekvensane er difor heller ikkje endeleg klarlagde. Kostnadane ved å innløysa eller gjennomføra støytiltak på støyfølsame bygg avheng av dei endelege reguleringsføresegnene, og kan eventuelt verta vesentleg auka samanlikna med tidlegare kostnadsoverslag frå Forsvarsbygg.

Gjennom dei nye utgreiingane har ein vidare funne at kostnadane for nokre av tiltaka for å etablera den nye kampflybasen er høgare enn kostnadane som var lagde til grunn i baseutgreinga frå 2011. Det ville òg vore tilfelle for dei andre basealternativa. Om ein til dømes hadde vald å leggja basen i Bodø eller Evenes, ville etablering av skvadronsbygg og vedlikehaldsbygg fått den same auke i kostnadar som på Ørland. Mellom anna er kvadratmeterprisen i dag høgare, både grunna høgare prisar i byggemarknaden og at ein no står overfor strengare krav til informasjons-, materiell- og personelltrygging. Til dømes ser ein i prosjekteringa av spesialbygga for F-35-flya at kvadratmeterprisen vil verta nærast dobbelt så høg som det ein la til grunn i 2011.

Den venta kostnaden på 5 203 mill. kroner (2015) som Stortinget allereie er orientert om, vil framleis dekkje dei fleste av dei nye behova knytte til baseløysinga for F-35. Etablering av nytt ammunisjonslager og kostnadar for å betra støysoleringa av eigne bygningar inne på Ørland hovudflystasjon kan likevel ikkje lengre realiserast innanfor dei opphavelge føresetnadane for baseløysinga. Gjennomføringa av desse to prosjekta er

venta å føra med seg ein kostnad på rundt 460 millionar kroner utover den opphavelge utrekna kostnaden for baseløysinga. Det same forholdet gjer seg òg gjeldande for investeringar i bustadar og kvarter for befal og vernepliktige mannskap på basen. Dette er personellrelaterte investeringar som både er naudsynte for å etablera den nye kampflybasen for F-35 og som samstundes støttar opp under omstillinga av Luftforsvaret. Kostnadane til nye bustadar og kvarter er òg venta å kome på om lag 460 millionar kroner.

Samla vil etableringa av F-35-basen på Ørland og omstillinga av Luftforsvaret krevje EBA-investeringar for om lag 920 millionar kroner utover den opphavelge kostnaden for baseløysinga. Det er i tillegg til dette framleis noko uvisse knytt til kostnadar rundt trygging av basen og tryggningsnivået til garasjane som skal nyttast for F-35-flya. Arbeidet med konseptet for trygging av F-35-flya må mellom anna måtte vurderast i lys av den endra tryggingsspolitiske situasjonen, og dette kan leia til at det vert naudsynt med eit høgare tryggningsnivå for garasjane enn det som var lagt til grunn i 2011. Kostnadane for desse tiltaka, og konsekvensane av reguleringsplanvedtaket, vil ikkje vera endelege klare før konsept- og kravstillingsarbeidet er avslutta.

#### *Behov for fornying av eldre bygningar ved Ørland hovudflystasjon*

Det er i tillegg til behovet for nyinvesteringar identifisert eit stort behov for å fornya mange av dei eksisterande bygningane på Ørland. Dette vart som tidlegare nemnd allereie peika på i Forsvarsdepartementet si konseptuelle løysing for lokalisering av den framtidige kampflybasen frå 2011. Målet med denne fornyinga var å syta for at basen på Ørland hadde dei bygningane Luftforsvaret treng, utover det ein skulle byggja for F-35-flya, i heile levetidsperspektivet til dei nye kampflya. For Ørland var det venta at denne fornyinga ville kosta 3 904 mill. kroner (2011-kroner).

Forsvarsdepartementet har no sett på behovet for fornying av bygningsmassen på Ørland, som ikkje er knytt til F-35-flya, i meir detalj. Gjennom inspeksjonar av bygningane på Ørland har ein funne ut at desse er i dårlegare stand enn det som vart lagt til grunn i 2011. Mellom anna er det identifisert behov for å forsera fornyingstiltak av eksisterande vern og trygging av basen, rullebanen, banelys, brannøvingsfelt, idrettshall, bustadar, mannskapsforlegningar, vedlikehaldsfasilitetane for bakkemateriell og forsyningsbygga. Dette er investeringar som var inkludert i

kostnadsbiletet i den konseptuelle løysinga frå 2011, men som må gjerast tidlegare enn føresett. Samla har ein funne behov for å gjennomføra fornyingstiltak for om lag 2 510 millionar kroner i perioden frå 2015 til 2027.

#### Avslutning

Dei identifiserte behova for å auka investeringane knytte til realiseringa av kampflybasen og naudsynte fornyingstiltak på Ørland, vil verta dekte over Forsvarsdepartementet sine budsjettpostar. Departementet vil arbeida vidare for å sjå om det er mogeleg å redusera kostnadane for realisering av kampflybasen.

Det er viktig å understreka at endringane i behov og krav til dei ulike bygga i baseløysinga for F-35-flya på Ørland òg ville ha påverka dei andre forslaga til basealternativ på tilsvarende måte. Samla er det difor Forsvarsdepartementet si vurdering at skilnaden i det totale kostnadsbiletet mellom Ørland og dei andre alternativa, som vart utgreia i den konseptuelle løysinga, ikkje er avgjerande endra sidan basevalet vart tatt.

### 5.2 Ørland hovudflystasjon – baneforlenging

Ørland hovudflystasjon skal tene både sivil og militær lufttrafikk. Både militære og sivile direktiv, forskrifter og retningslinjer vert lagde til grunn når det gjeld teknisk utforming og kvalitet på basen sine flyoperative flater. Lengda på hovudrullebanen skal tilfredsstille nasjonale behov knytte til å utføra styrkeproduksjon med F-16 og dei nye F-35-flya, og NATO sitt operative krav til banelengde for overvakingsskyet AWACS. Samstundes skal rullebanen vera rusta til å tene operative behov og transportbehov, mellom anna trafikk med større transportfly og tankfly.

Lengda på den eksisterande rullebanen på Ørland hovudflystasjon er 2 714 meter. For at Ørland hovudflystasjon skal tilfredsstilla nasjonale styrkeproduksjonsbehov ved innføring og bruk av F-35-flya og NATO sitt operative krav til banelengde for ein AWACS-base, er det behov for å forlenga rullebanen. I tillegg er det behov for å gjennomføra omfattande fornyingstiltak relatert til banelys og toppdekke på den eksisterande rullebanen. Desse tiltaka måtte ein ha gjennomført uavhengig av etablering av ny kampflybase på Ørland hovudflystasjon. Det er òg meldt inn behov for å byggja ei ny armerings-/omlastingsplattform og fornya meir av elektro-infrastrukturen på dei resterande flyoperative flatene. Omfang

og tidspunkt for ei gjennomføring av desse tiltaka er ikkje endeleg fastsett.

Regjeringa vil kome attende til Stortinget hausten 2015 med meir informasjon om saka.

### 5.3 Einskapshelikopter til Forsvaret

Prosjektet *Einskapshelikopter til Forsvaret* vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 7 (2000–2001) til St.prp. nr. 1 (2000–2001). Prosjektet omfattar levering av 14 NH90-helikopter til Kystvakta og fregattane. Helikoptra skulle ha vore leverte i perioden 2005–2008, men leveransane er svært forseinka. Stortinget vart i Prop. 1 S (2014–2015) informert om status i dei planlagde leveransane av NH90 maritime helikopter, og at det var risiko for at leveransen av det sjetten NH90-helikopter ville bli forseinka. Forsvaret har per april 2015 teke imot totalt fem NH90-helikopter. Det sjetten helikopter er det fyrste norske NH90-helikopter som vert levert med sonar. Helikopteret er òg det siste i rekkja av ein såkalla *Initial Operational Capability*-konfigurasjon (IOC) og set standarden for industrien si løysning for korrigering av manglar på dei fem tidlegare leverte helikoptra. Det er venta at leverandøren leverer det sjetten helikopter i løpet av hausten 2015 og samstundes utbetrar manglane på dei fem tidlegare leverte helikoptra. Manglane består i feil på navigasjonssystema og individuelle avvik i produksjon på kvart einskilte helikopter.

Forsvaret skal ta imot dei nemnde seks helikoptra i ein IOC-konfigurasjon. Desse helikoptra gjev ein initiell operativ kapasitet til Kystvakta. Helikoptra oppfyller ikkje alle krava i kontrakten, men tilfredsstiller krav knytte til trening og start av ei initiell operativ og teknisk evaluering med sikte på ein begrensa operativ leveranse.

Det er viktig å streke under at kystvakthelikoptra ikkje er meint å overta Redningstenesta sine oppgåver, men at dei skal ha ei supplerande rolle ved å kunne gje støtte til søk- og redningsaksjonar, slik som omtala i Kystvaktloven § 14. Mykje har skjedd på utstyrssida etter at prosjektet vart vedteke i 2001. Sjølv om helikopteret og besetninga primært skal brukast til myndigheitsutøving og suverenitetshevdning, er det ei klår forventning at Forsvaret skal støtte det sivile samfunn ved å yte helikopterstøtte til folk i naud til havs på ein god måte. Kystvakthelikoptra skal ikkje bemannast eller utrustast som redningshelikoptra, men det er likevel naudsynt å oppgradera og komplettera utrustinga til dei fartybaserte IOC-helikoptra. For å kunne oppnå ein initiell søk- og redningskapasitet, er det naudsynt å endra

omfanget og bruka om lag 10 mill. kroner av avsetninga til usikkerheit til dette føremålet.

Frå januar i år har det vore mogeleg å nytta NH90 til avgrensa kystvaksoperasjonar frå land. Frå medio 2015 skal ein kunne operera helikoptra frå kystvaktfarty, men det er hefta med uvisse om løysinga for tauing og parkering av helikopter i skipshangar vert klar i tide. Samstundes skal ein til hausten starta utprøvinga av helikoptra på fre-gattane.

Leveransane av den endelege versjonen, med opptil fire helikopter i året, vil gå føre seg i tidsrommet 2017–2020. Prosessen med å ferdigstill design og kvalifisera den endelege versjonen er i sluttfasen, men nokre krevjande område står att.

Kostnadsramma for prosjekt *Einskapshelikopter til Forsvaret* er 6 878 mill. kroner inkl. mva., medrekna ei avsetning for usikkerheit.

#### 5.4 Ubåtkapasitet etter 2020

Ubåtar er ein sentral militær kapasitet for Noreg. Gjennom evne til å operera skjult, kombinert med stor slagkraft, bidreg ubåtar i stort monn til Forsvaret si avskrekkingseffekt. Ubåtar har stor innverknad på militære operasjonar i det maritime domenet, både over og under vatn, og betraktast som ein kapasitet som er av vesentleg betydning for å oppretthalda ein krigsførebyggjande terskel. For ein maritim nasjon som Noreg, er ubåtar ein av dei viktigaste kapasitetane i vårt forsvar.

Våre seks Ula-klasse ubåtar vart fasa inn i Forsvaret i perioden 1989–1992, med ei forventet teknisk levetid på 30 år, det vil seie til tidleg på 2020-talet. Ved pågåande oppdaterings- og oppgraderingsprosjekt, samt planlagt oppkjøp av kritiske reservedelar, legg Forsvarsdepartementet til grunn at Ula-klassen vil kunne haldast operativ til rundt midten av 2020-talet, med utfasing av siste farty rundt 2028. Det vert her synt til punkt 3.4 i proposisjonen om prosjekt *Mellomløysing Ula-lassen*, som er meint å sikra dette.

Regjeringa gjorde hausten 2014 eit konseptval med omsyn til vidareføring av norsk ubåtkapasitet. Av alternativa nyskaffing av ein ny ubåtklasse og levetidsforlenging av dagens Ula-klasse, var nyskaffing det klårt beste alternativet. Nye ubåtar, til erstatning for Ula-klassen når den har passert 35 års teneste, vil sikra at Noreg har ein relevant ubåtkapasitet for framtida. Ei levetidsforlenging ville vore hefta med stor risiko og usikkerheit. I tillegg ville kostnadane for ei omfattande levetidsforlenging vore høge i forhold til den nytta ein ville fått ut av investeringa i

form av auka levetid og operativ relevans. Det vil ikkje vere mogeleg å sikra at ei levetidsforlenging av Ula-klassen vil gje akseptabel operativ yting, særleg med tanke på evne til å kunne operera skjult som er det viktigaste aspektet for ein ubåt sin operative relevans.

Prosjektet for framtidig ubåtkapasitet er no i definisjonsfasen. Ei framskaffingsløysing vil, etter planen, bli ferdigstilt i løpet av 2016. Eit eventuelt investeringsprosjekt vil deretter bli fremja for Stortinget.

Nye ubåtar vil måtte skaffast frå utlandet då Noreg sjølv ikkje har verftsindustri med kompetanse eller tradisjonar for å byggja ubåtar. Valet av leverandørar og industrielle samarbeidspartnarar vil i alle høve ta utgangspunkt i Forsvaret sitt behov, og i forholdet mellom pris og kvalitet. Ein nyskaffing av ubåtar vil venteleg basera seg på eksisterande design frå kvalifiserte produsentar. Industrielle aspekt vil bli utgreia i inneverande fase av prosjektet, og samarbeid i ein tidleg fase mot relevant industri for å redusera prosjektrisiko vil bli fortløpande vurdert. Norsk industri har betydeleg kompetanse på enkelte delsystem til ubåtar. Det vil difor vere naturleg at kvalifisert norsk industri vurderast for eigna roller i ei framtidig ubåtframskaffing, til dømes som leverandørar av delsystem.

Tida frå kontrakt til fyrste leveranse frå ein byggeserie med ubåtar er minst sju år, og den totale leveransen vil strekkja seg over minst eit tiår. Dette inneber at eit prosjekt må verta vedteke, kontraktforhandla og sett i verk i tide slik at ein får ei erstatning på plass før alle Ula-klasse ubåtane er utfasa. Dette er ein føresetnad for at Noreg skal ha ein kontinuerleg ubåtkapasitet.

Internasjonalt samarbeid er høgt prioritert. Forsvarsdepartementet har gjennom fleire år arbeidd for å få på plass gode samarbeidsløysingar for framtidas ubåtar. Eit omfattande samarbeid opp mot ein annan nasjon synast som ei lovande løysing, men viktige avklaringar må på plass for å sikra eit langsiktig samarbeid. Arbeidet på dette området held fram opp mot aktuelle nasjonar.

Regjeringa vil ta stilling til ambisjonsnivået for ubåtkapasiteten, inkludert talet på ubåtar, utrusting og operasjonskonsept, etter at definisjonsfasen i prosjektet er gjennomført. Stortinget vil få presentert ambisjonsnivået når prosjektet eventuelt skal leggjast fram. Regjeringa vil kome attende til Stortinget med meir informasjon om prosjektet på eit eigna tidspunkt.

### 5.5 Sensorar for militær luftromsovervaking

Forsvaret må kontinuerleg kunne overvaka norsk luftrom og tilstøytande område. Luftromsovervaking er ein viktig føresetnad for kontroll med, og hevding av, suverenitet i norsk luftrom. For å kunne møte dei operative utfordringane i framtida og ivareta ein effektiv utnytting av vårt kampflyvåpen, er det naudsynt å oppretthalda ein moderne og oppdatert sensorstruktur.

Store delar av dagens sensorstruktur for militær luftromsovervaking må fornyast for å møte framtida sine operative utfordringar. I tillegg er sensorane i ferd med å passera si levetid. Forsvaret nyttar i dag radarsystem til overvaking av luftrommet over Noreg, og fleire av desse radarane er no så gamle at dei snart ikkje lenger let seg vedlikehalda og halde i operativ stand innanfor akseptable kostnader. Det vil være naudsynt å gjennomføra enkelte oppdateringar og kjøp av kritiske reservedelar for å kunne halda dagens radarsystem operativt til 2024–2026. Dei nyaste radarane (SINDRE II) har ei levetid til om lag 2030.

Regjeringa gjorde hausten 2014 eit konseptval med omsyn til vidareføring av ein kapasitet til militær luftromsovervaking. Av alternativa som blei vurderte, var ei vidareføring av eit bakkebasert radarkonsept det klårt beste alternativet. Dei andre alternativa bygde på sensorar plasserte i ulike plattformer som ubemanna fly, tradisjonelle fly, luftballongar og satellittar. Desse alternativa var urealistiske med bakgrunn i ein kombinasjon av umodne konsept, kompleksitet og tilgjengelegheit i tid.

Prosjektet for nye sensorar for militær luftromsovervaking er no i definisjonsfasen. Ei framskaffingsløyising vil etter planen bli ferdigstilt i 2016. For å kunne møte dei operative utfordringane i framtida, samt ivareta ei effektiv utnytting av vårt kampflyvåpen, vil val av teknologi bli gjort i tett samarbeid med Forsvarets forskingsinstitutt. Der industrien kan kome med nyttige bidrag, vil han bli spurd til råds.

Det er etablert eit statleg nordisk samarbeid, under leiing av Sverige, for å vurdere ei felles anskaffing av bakkebaserte sensorar. Samarbeid med andre nasjonar kan òg være aktuelt. Forsvaret samarbeidar òg med Avinor AS om utveksling av radardata.

Tida frå kontrakt til fyrste leveranse av nye sensorar vil vere minst to år. Den totale leveransen vil strekkje seg over endå fleire år, avhengig av endelig ambisjon og talet på sensorar. Regjeringa vil ta stilling til ambisjonsnivået for sensorkapasiteten, inkludert talet på og type sensorar, plassering og moglegheiter for eit eventuelt samarbeid, etter at definisjonsfasen er gjennomført. Stortinget vil få presentert ambisjonsnivået når prosjektet eventuelt vert lagt fram. Regjeringa vil kome attende til Stortinget med meir informasjon om prosjektet på eit eigna tidspunkt.

Forsvarsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om investeringar i Forsvaret.

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om investeringar i Forsvaret i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om investeringar i Forsvaret**

Stortinget samtykkjer i at Forsvarsdepartementet i 2015 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, medrekna større eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 og 3 *Nye prosjekt for godkjenning* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei tilrådde kostnadsrammene.
2. endre tidlegare godkjent investeringsprosjekt, omtala i kapittel 4 *Tidlegare godkjent materiellprosjekt*, i den framlagde proposisjonen, innanfor dei tilrådde kostnadsrammene.

---

---

