

# Høringsinnspill ifm rapport om lokalisering av Forsvarets nye kampfly F-35

## Innledning

Arbeidstakerorganisasjonene ved Bodø Hovedflystasjon (Bodø HFS) reagerer kraftig på hvordan fakta vedrørende alternativet "enbase Bodø" er utelatt eller vinklet i disfavør Bodøs alternativ gjennom rapporten "Lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 – Konseptuell løsning".

Rapporten er utarbeidet av Forsvarsdepartementet (FD) og ligger ute for offentlig høring frem til 6. januar 2012 og danner grunnlaget for Forsvarsjefens fagmilitære råd (FMR) med samme høringsdato. Beslutningen forsvarsjefen (FSJ) har fattet i FMR om lokalisering av forswarets nye kampfly er på bakgrunn av hva som står i lokaliseringsrapporten. Vi finner det uheldig at avgjørelsen om lokalisering av Norges nye kampfly, ryggraden i utøvelse av norsk sikkerhetspolitikk de neste 40-50 årene, bygger på en rapport som har STORE mangler.

I sluttfasen av arbeidet med FMR reiste forsvarsjefen rundt til Forsvarets avdelinger - inkludert Bodø HFS for å informere de ansatte om rådets metodikk i sitt arbeid. Forsvarsjefen var meget klar på at han ønsket å "sammenligne epler med epler" og beroliget oss om at hver eneste stein var snudd og alle sider belyst ved de forskjellige alternativene.

Organisasjonene ved Bodø HFS opplever derimot at FD gjennom lokaliseringsrapporten har "sammenlignet epler med meloner" –altså helt i strid med FSJs intensjon.

De økonomiske sidene ved FD rapporten og FMR som går på drifts og investering har vi valgt å ikke ta med her. Men velger likevel å nevne det i konklusjonen.

Følgende punkter er skjevt belyst, stort i Ørlands favør:

## Delmål 1: Evne til Styrkeproduksjon<sup>1</sup>

### 1. Sortieavvikling (Skal krav)

Siden Bodø er en militær flyplass med betydelig sivil virksomhet, hevdes det i rapporten at samdriften med sivilt gir redusert handlefrihet og fleksibilitet ifm daglig kampflyvirksomhet. Videre hevdes det at det på Ørland gis større handlefrihet for avvikling av nødvendige flybevegelser og luftmilitær aktivitet siden Ørland er en militær flyplass.

Vi som jobber ved Bodø HFS, vet at samdriften med det sivile verken medfører utfordringer, redusert handlefrihet eller fleksibilitet i den daglige kampflyvirksomheten ved Bodø.

Dokumentert gjennom AVINORs rapport<sup>2</sup>, vil Bodø lufthavn også i et 40-50 års perspektiv

---

<sup>1</sup>Styrkeproduksjon er den daglige fly -og treningsvirksomhet som må gjennomføres for å gjøre kampflysystemet klart til å løse oppdrag (Operasjoner).

<sup>2</sup> Konsekvenser for sivil luftfart (versjon 5) - AVINOR

kunne håndtere fremtidig sivil trafikk uten negative effekter for verken Forsvaret eller sivile aktører dersom samtlige kampfly flyttes til Bodø.

Forskjelligheten i vurderingene mellom de to en-baseløsningene for regularitet og kapasitet er knyttet til om det er sivil lufttrafikk på og/eller omkring basen. I tillegg er ikke treningseffekten av å operere i et mer trafikkert terminal - luftrom (TMA)<sup>3</sup> vektlagt i det hele tatt. Dette er merkelig når normalsituasjonen tilsier at det er et slikt miljø vi delvis vil operere i under våre operasjoner.

Ved Luftforsvarets tre siste deployeringer<sup>4</sup> med kampfly til internasjonale operasjoner, var kampflyene stasjonert på sivile flyplasser med betydelig sivil trafikk (Manas, Kirgisistan 2002/3 – Kabul, Afghanistan 2006 - Chania, Kreta 2011). Ved disse tilfellene hadde vår tilstedeværelse ingen innvirkning på den sivile trafikken. Den sivile trafikken skapte heller ikke problemer for vårt oppdrag. Vi hevder at dette i stort skyldes det at vi i dag er vant til daglig samdrift med sivile aktører på bakken i Bodø. –Begrepet "Train as you fight" kommer her til sitt rette.

## **2. Innflygingssystemer (Skal krav)**

Det nevnes at dagens Instrumentlanding system (ILS) fra øst i Bodø, har et vinkelavvik i forhold til rullebaneretning, i tillegg til at den er brattere enn det optimale.

Videre at Ørland har standardiserte presisjonsinnflygingssystemer til begge rullebaneretningene.

I Bodø skal det etableres en ny rullebane i sør. Inkludert blir nye innflygingssystemer som ikke vil ha begrensninger, tvert imot vil disse være "state of the art". Vi stiller oss undrende til hvorfor begrensningene ved dagens ILS fra øst i det hele tatt er nevnt i rapporten?

På Ørland må rullebanen forlenges med 600 meter i nord/vest. Her må ILS reetableres, dette er ikke nevnt i rapporten.

## **3. Tilgang på luftrom innen 15 min (120 NM) (bør krav)**

I rapporten nevnes det at det kun finnes fem øvingsområder for luft-til-bakke trening ut fra Bodø innenfor 120 nautiske mil (NM) og at Forsvaret pålegges høydebegrensninger i fire av dem på grunn av sivil trafikkavvikling.

Ut fra Ørland nevnes det at det er god tilgang på luftrom for både luft-til-bakke og luft-til-luft trening, at det finnes 8 treningsområder for luft-til-bakke trening, med ytterligere 2 områder til dersom en øker transittiden til 22 min (160 NM). I tillegg sies det at det generelt sett er bedre tilgang til luftrom over land i midt Norge enn i nord Norge.

Treningsluftrom både i nord og sør må noen ganger benyttes med restriksjoner i høyde på grunn av sivil lufttrafikk. Dette har sjelden noen operativ innvirkning på treningen fordi dette er kjente restriksjoner som er med under planlegging av flytoktene. De siste operasjonene i utlandet har alle hatt høyderestriksjoner på grunn av bakketrusler og er dermed en realistisk faktor å trene med til daglig - dvs ingen hindring!

Vi finner det også merkelig at man velger å legge til 40 NM når man beskriver Ørlands tilgang til luftrom, men ikke gjør det samme for Bodø. Størrelsen på treningsområdene er heller ikke nevnt. Et treningsområde et sted kan være like stort som to eller tre treningsområder ett annet sted. Det ville gitt et mer korrekt bilde dersom en beskriver

---

<sup>3</sup> Terminal Manouevring Area – Kontrollert luftrom rundt flyplassen

<sup>4</sup> Deployere = å flytte et antall fly samt mannskaper og utstyr til en annen base for en kortere tidsperiode

tilgjengelig luftrom i utstrekning, ikke antall. Vi vet at Bodø samlet arealmessig over land har tilgang til større treningsområder enn Ørland.<sup>5</sup> Bodø har også større tilgang til områder over hav enn Ørland. Dersom områdene over land i Sverige som ukentlig benyttes til Cross Border Training<sup>6</sup> legges til så har Bodø tilgang til enorme treningsområder.

Eksisterende utfordringer knyttet til luftrom, treningsområder og sivil trafikk ut fra Ørland er ikke belyst i rapporten. Fakta er at 60% av den interkontinentale trafikken går rett over Trøndelag, mens kun 10% av samme trafikk går over Nordland.<sup>7</sup> Denne trafikken setter i dag høydebegrensninger for fri bruk av treningsområder over land og sjø. Samtidig er heller ikke den økende sivile trafikken ut fra Værnes til Øst-Sør og Vestlandet nevnt. Når treningsområdene sørøst av Ørland benyttes, må sivil trafikk dirigeres rundt treningsområdene, som medfører økt utslipp, flytid og drivstoffutgifter for flyselskapene. Mengden av sivil trafikk øker også lengre sør i landet fordi det ligger nærmere den store flytrafikk-konsentrasjonen i Sentral-Europa. På grunn av dette vil ikke luftrommet over land rundt Ørland kunne utvides eller videreutvikles i fremtiden. Bodøs luftrom over land har fortsatt større potensiale, men har i de siste årene ikke blitt utnyttet fordi dette ikke har vært et behov.

#### **4. Cross Border Training (CBT) (bør krav)**

Ukentlig samtrenere 132 Luftving ved Bodø med Svenskene og Finnene gjennom CBT konseptet. I 2011 ble det gjennomført 63 events<sup>8</sup>, 2012 er det planlagt med 82 events, hvorav 32 er trilaterale (NOR, SWE, FIN). Dette er trening som gir meget stort utbytte for pilotene ved at forholdene blir større (større treningsområder, flere fly samt effekten av meget verdifull erfaringsutveksling mellom landene). Effekten av dette samarbeidet så vi ved at Sverige for første gang kunne delta med kampfly i en NATO-ledet operasjon, over Libya.

Ørland deltok kun ved 5 events i 2011, dette over Helgeland uten finnene, da avstanden til de finske basene blir for stor. Avstanden fra Ørland til Svenske kampflybaser blir så stor at CBT konseptet ikke kan videreføres/utvikles ved enbase Ørland. Dette fordi transittiden blir så stor at holdetiden i treningsområdet blir for liten til å gi god treningseffekt.

Ut fra Bodø er det kun 10 minutter (under 70 NM) transittflyging til treningsområdet i Sverige.

Dette legger forholdene til rette for god samtrening med andre nasjoner og flytyper, innenfor normal arbeidstid, uten økt belastning for personellet og ikke minst for en mye lavere kostnad enn ved deployering til andre baser.

Vi stiller oss derfor meget undrende til påstanden i rapporten om at tilgang til Svensk luftrom gjennom CBT regnes som et tillegg og ikke erstatning for nasjonalt treningsluftrom. 132 Luftving bruker luftrommet som en del av ukentlig trening, noe som minsker belastningen på tilgjengelig luftrom i Norge.

---

<sup>5</sup> Dokumentert gjennom Bodø ATCC /AVINOR og lett tilgjengelig kartverk.

<sup>6</sup> Cross Border Training (CBT) – Ukentlig samtrening med Svenske JAS Gripen og Finnske F-18 i Norsk, Svensk og Finnsk luftrom

<sup>7</sup> Dokumentert gjennom Bodø ATCC /AVINOR

<sup>8</sup> En event er en flyperiode med Norske, Svenske og Finnske fly i samtrening

## 5. **Fleksibilitet (bør krav)**

Enbase Bodø vurderes å ha en betydelig usikkerhet ved seg med hensyn til løsnings fleksibilitet på lang sikt. Ørland på den andre side vurderes som et fleksibelt alternativ også på lang sikt.

Argumentasjonen som blir bruk mot Bodø er at Flyplassen ligger mellom en by på den ene siden og havet på den andre og innenfor et begrenset område, og derfor har få muligheter for fremtidig utvikling. Faktum er at Ørland flystasjon er på ca. seks kvadratkilometer, mens Bodø hovedflystasjon er rett under seks kvadratkilometer, altså omtrent like stort som Ørland. Det at Bodø ligger tett inntil en by kan ikke være annet enn fordel for alternativet, da alle forhold i Bodø ligger til rette for at familier kan etablere seg i nærhet av arbeidsplassen. Man må også anta at området rundt flyplassen blir bebyggt dersom Ørland får alle kampflyene, ergo vil ikke Ørland -alternativet ha bedre utviklingsmuligheter enn Bodø. Støyutfordringene ved enbase Ørland er også større enn ved alternativ Bodø, flere husstander må eksproprieres. Støyproblematikken vil også kunne medføre begrensinger for videre utvikling/utvidelse av basen på Ørland.

Stor tilgang på personell og kompetanse er Bodøs store styrke. Byen har videregående utdanning inne flyfag (Asphaugen videregående skole). Fra denne kan ungdom med tilhørighet i Bodø og Nordland rekrutteres direkte inn i vedlikeholdsorganisasjonen til F-35. Dette mener vi er et stort pluss for Bodø alternativet.

## 6. **Tilgang til skytefelt**

Bodø vurderes å ha tilfredsstillende tilgang til skytefelt gjennom Setermoen skytefelt som er 18 min (126 NM) flytid fra Bodø og gir mulighet for å levere skarpe styrte våpen. Halkavarre skytefelt nevnes også for levering av skarpe styrte våpen, men at bruken av Halkavarre normalt krever deployering på grunn av lang avstand (42 min 300 NM).

Ørland vurderes å ha god tilgang til skytefelt nær basen. Skytefeltet Tarva rett utenfor Ørland gir mulighet for å trene levering av våpen uten sprenglegeme ("inerts") og Regionfelt Østlandet, et skytefelt som ligger ca. 22 min (160 NM) unna Ørland som kun tillater levering av små "inerts" bomber og skyting med kanon blir nevnt.

Det at Ørland ikke har tilgang til skytefelt der en kan droppe skarpe våpen uten å deployere til andre baser, kommenteres ikke som ulempe ved løsningen, men at Tarva ligger i umiddelbar nærhet til Ørland vurderes derimot som positivt for Ørland. En fordel ved å ha skytefelt på litt avstand fra basen som ikke er nevnt er at det da gjennomføres et treningsøkt i områder på vei til skytefeltet og våpenlevering før retur til basen alt innenfor normal flytur. Videre har regionfelt Østlandet mye restriksjoner på grunn av sivil trafikk og nærhet til Gardemoen.

At Bodø også har tilgang til Tarva (35 min 245 NM) nevnes ikke. Muligheten for å benytte Vidsele skytefelt i Sverige ut fra Bodø er heller ikke nevnt i rapporten. Vidsele skytefelt er det største skytefeltet i Nord-Europa og det eneste skytefeltet som tillater dropp av alle typer våpen Luftforsvaret i dag benytter, uten behov for deployering. Avstanden fra Bodø til Vidsele er 100 NM som gir ca. 14 min transitt.

## 7. Terminal Manouvering Area (TMA)<sup>9</sup>

Rapporten beskriver videre at Ørland flystasjon ligger gunstig til i forhold til Ørland kontrollsonen og TMA som har en størrelse med et middels stort treningsområde. Videre beskrives det siden det ikke er sivil trafikk ut fra Ørland at TMA derfor kan brukes som et treningsområde i umiddelbar nærhet til flyplassen.

For folk som kjenner til begrepet TMA, virker dette lite gjennomtenkt. En TMA er en TMA om det er sivil trafikk der eller ikke, nemlig kontrollert luftrom med de begrensninger det gir i forhold til fri utfoldelse.

I Bodø trenes det på tross av sivil trafikk i dag, i såkalte CAS-sylindere<sup>10</sup> innenfor Bodø TMA med stor suksess, men en TMA vil aldri kunne brukes som et frittstående treningsområde.

En stor fordel med sivil og militær samdrift innenfor TMA er den kompetanseheving samdriften resulterer i for flygeledere og piloter som opererer i luftrommet til daglig. Økt kompetanse fører til økt sikkerhet. Flygeledere blir vant til å håndtere uregelmessig militær trafikk ved siden av den mer regelmessige sivile trafikken, mens militære piloter vennes til å ta hensyn til sivil trafikk. Ved øvelser og skarpe oppdrag i utlandet vil piloter som har daglig trening med sivil/militær samdrift, slippe de uromomenter det å forholde seg til sivil trafikk medfører dersom en ikke er vant til det fra før.

De siste årene har Hæren valgt å benytte Bodø for sine 4-ukers CAS-kurs på grunn av bra treningsmuligheter i luftrommet over Bodø by. I 2012 vil også CAS-kurset holdes i Bodø!

## Andre forhold ved rapporten

### 1. Personell og kompetanse (Skal krav)

Vi mener at tap av personell og kompetanse er alt for lite vektlagt i rapporten. Ved å legge ned den største av kampflybasene (Bodø) som i dag håndterer to tredeler av Luftforsvarets kampfly, vil man risikere å miste opp til 2/3 av personellet ved flytting. Legges den minste basen ned (Ørland), risikerer en sammenlignet å miste 1/3 av personellet.

Som det kommer frem i rapporten vil det være lettere å rekruttere og beholde personell ved Bodø enn på Ørland pga nærheten til byen. Bodø vil også ha mindre problemer med å absorbere nytt personell pga størrelsen på byen.

En annen side ved Bodø som alternativ som ikke er belyst i rapporten er nærheten til FOH<sup>11</sup> på Reitan som gjør at en ved Bodø har mulighet for livslang karriere innad i Forsvaret uten å flytte.

Bodø har Norges største luftfartsmiljø med yrkesskolen (Flyfag), Luftfartstilsynet, Widerøe, AVINOR, Lufttransport og Luftfartsmuseet som sentrale aktører. For ektefeller, samboere og barn har Bodø gode tilbud innen barnehage, skole, Universitet samt jobb i andre etater og virksomheter. Bodø er en by i vekst med bla. nytt kulturhus fra 2014. Bodø er regnet som et meget attraktivt sted å bo.

I rapporten har en ved Ørland alternativet valgt å bruke Trondheimsregionen som rekrutteringsgrunnlag, og baserer seg på stor bruk av pendling fra Trondheim på grunn av

---

<sup>9</sup> Terminal Manouvering Area – Kontrollert luftrom rundt flyplassen

<sup>10</sup> "Close Air Support" Sylindere – en tenkt sylindere innenfor TMA der kampflyene samtrener med bakkestyrker fra Hæren

<sup>11</sup> Forsvarets Operative Hovedkvarter

Brekstad og Bjugn kommunes manglende evne til å absorbere mange tilflyttere. Det blir meget utfordrende å finne nok personell som er villig til å pendle fra Trondheim til Ørland. Med en reisetid på rundt to timer, hver vei, blir pendleralternativet lite attraktivt. (Få kommer til å bosette seg på kaia i Trondheim, så en må regne med kollektiv transport i tillegg til hurtigbåten). Dvs. at man må dra hjemmefra før barnehagen åpner og er hjemme etter at den har stengt.

Personell som beordres til den nye basen vil være opptatt av disse problemstillingene, det vil nok derfor være påkrevd bruk av insitamenter for å få personell til å flytte etter arbeidsplassene hvilket kommer til å medføre store kostnader, disse finner vi ikke synliggjort i kostnadsbildet.

Det hevdes også i rapporten at det vil få mindre konsekvens for personell i Bodø enn på Ørland ved nedleggelse med tanke på å finne seg nytt arbeid. Dette fordi Bodø m/omegn er en region i vekst.

I Asplan Viaks<sup>12</sup> rapport om personellmessige konsekvenser velger man som tidligere nevnt å benytte Trondheimsregionen som et virkemiddel/argument for å øke tilgangen på arbeidsplasser for tilflyttende (rekrutteringsfremmende), samt at pendling Trondheim - Ørland er å anse som tilfredsstillende.

Hvis man snur om på denne argumentasjonen vil man kunne konkludere med at det er mye større sannsynlighet for at de som blir berørt ved nedleggelse av Ørland finner seg nytt arbeid innenfor en akseptabel avstand, kontra dersom Bodø blir nedlagt.

Pendling Ørland - Trondheim er geografisk like langt og like tilfredsstillende som å pendle Trondheim - Ørland, om ikke enda lettere, og behov for antall tilgjengelige arbeidsplasser vil være mindre ved nedleggelse av Ørland kontra Bodø.

Man regner med at ved en nedleggelse av Bodø vil dette få ringvirkninger som tilsier et tap av 2500-3000 arbeidsplasser og dette i et fylke som ser en generell nedgang i antall arbeidsplasser (REC, Elkem osv.)

Ved å samle alle kampflyene på ett sted, og samtidig basere driften av flyene på pendlere som er avhengige av en hurtigbåt for å komme på jobb, så øker en kampflyvåpenets sårbarhet drastisk. Trondheimsregionen har ingen etablert flymiljø utenom Ørland, det vil derfor medføre store utfordringer på kort sikt å rekruttere personell for å understøtte drift av F-35 på Ørland fra tenkt rekrutteringsområde.

## **2. NATO Quick Reaction Alert (QRA) (Skal krav)**

I rapporten står det at fra et relativt lavt nivå på midten av 1970-tallet steg antall avskjæringer til et toppunkt på midten av 1980-tallet, for å synke til bare noen titalls i de senere år.

Dette er feil. I 2007 tok den Russiske aktiviteten seg opp igjen og Norsk QRA ut fra Bodø har som følge av dette utført mellom 50-90 "skarpe" avskjæringer i året. Plasserer man QRA på Ørland mister Forsvaret evnen til å avskjære krenkende aktivitet og dermed opprettholde Norsk suverenitet ved norsk grense i nord.

---

<sup>12</sup> Asplan Viaks rapport om Personellmessige konsekvenser ved lokalisering av base for nye kampfly utarbeidet for FD 29.12.2009

### **3. Drift av F-16 under anleggsperioden**

I Bodø vil man fortsatt kunne benytte eksisterende struktur til enbase drift av F-16 samtidig som nødvendig infrastruktur og ny rullebane etableres for innfasing av F-35.

Behovet for fortsatt drift av 2 baser reduseres vesentlig ved valg av Bodø.

Ved valg av Ørland vil en risikere at personell må flytte til Bodø under anleggsperioden på Ørland, for så å flytte tilbake til Ørland igjen. I tillegg vil begge baser måtte driftes til 2022+.

### **4. Samfunnsøkonomi**

De samfunnsøkonomiske kostnadene som vil komme som en direkte konsekvens av at man velger enbase løsning lokalisert ved Ørland er også i svært liten grad hensyntatt. Dette mener vi må tas inn i regnestykket, og ses i sammenheng med levetidskostnadene over et 40 års perspektiv. I rapporten savner vi grunnlaget for følgende:

- Kostnader ved nedbygging av infrastruktur i Bodø. Dvs. å tilbakeføre området som i dag brukes av forsvaret til den samme miljømessige stand som det var i da det ble tatt i bruk. Dette for å skape rom/ mulighet for utvikling av Bodø som by.
- Kostnaden ved bygging av ny flystripe som vil framtinges uavhengig av om forsvaret blir eller ikke (til nå tas det kun med som kostnad dersom forsvaret videreføres med drift av F-35)
- Betydelig økning på pendlerutgifter som etter vårt syn vil vedvare betydelig lengre enn det som antas i rapporten
- Utbygging av offentlig kommunikasjon for eventuelt å tilrettelegge for begrenset bruk av pendling. Bygging av nye veier, broer og hurtigbåter har vært nevnt både av Forsvarssjefen og Generalinspektør for Luftforsvaret.
- Klargjøre deployerings baser i nord med tanke på å kunne ta i mot F-35 både for å kunne utøve styrkeproduksjon i nordområdene samt å kunne etablere QRA ved behov. Forsvarssjefen konkluderer selv med at dette blir et behov dersom man går for Ørland som enbase.
- Ingen base i nord vil kunne operere F-35 uten Forsvarets tilstedeværelse. Avinor trenger kun 800 eller 2400 meter rullebane for å operere hhv Widerøes Dash 8 eller SAS og Norwegians Boeing 737. Med andre ord vil det si at Forsvaret likevel må inn med ekstra driftsmidler dersom man skal deployere F-35 som krever 3000 meter rullebane til baser i Nord.
- Samarbeidet Forsvaret i dag har med Avinor i Bodø, medfører en kostnadsbesparelse i størrelsesorden 80 millioner hvert år på flyplassdrift. I F-35 sin levetid vil dette utgjøre en kostnadsbesparelse på 3,2 milliard kroner for Forsvaret, noe som igjen vil føre til at Bodø alternativet blir billigst. Forsvaret må ha rullebanen i drift døgnet rundt, hele året på grunn av QRA. Men at de sivile betaler 80% av driftskostnadene for banen er ikke vektlagt nok i rapporten. På Ørlandet vil forsvaret måtte betale alt selv uten sivil utnyttelse.

## Konklusjon

### Følgende konklusjoner blir i rapporten trukket vedrørende styrkeproduksjon:

- *”Bodø vurderes til å kunne fungere tilfredsstillende som enebase for styrkeproduksjon.”*
- *”Ørland vurderes til å kunne funger **meget** tilfredsstillende som enebase for styrkeproduksjon av kampfly”*

Basert på de punkter vi har påpekt, der både **bør** og **skal** krav er mangelfullt og lite nyansert fremstilt, mener organisasjonene ved Bodø Hovedflystasjon at konklusjonen der Ørland er vurdert mer egnet til styrkeproduksjon enn Bodø er feil. Vi mener basert på dokumentasjon at Bodø tilfredsstiller alle krav til styrkeproduksjon vel så bra som Ørland. Dersom stortinget faller ned på en base og man tar i betraktning at Bodø i tillegg ligger i Nordområdene som sikkerhetspolitisk gjennom St. prp 48 (2007-2008), er definert som Norges viktigste satsningsområde, blir det helt feil å legge alle kampflyene til Midt-Norge – og dermed miste vår tilstedeværelse i Nord.

Basert på analyser og gjennomgang av drifts- og investeringskostnaden utført av Bodø kommune, peker det også dit hen at forskjellen mellom Ørland og Bodø er marginale.

#### Kilder:

- Rapport om ”Lokaliseringsalternativ for forsvarets nye kampfly F-35 – konseptuel løsning” Utarbeidet av FD
- Rapport om ”Personellmessige konsekvenser ved lokalisering av base for nye kampfly” Utarbeidet av Asplanviak for FD
- Forsvarssjefens fagmilitære råd – FMR
- Bodø ATCC/ Avinor
- Rapport om ”Konsekvenser for sivil luftfart versjon 5” Utarbeidet av Avinor
- Statens kartverk/ Forsvarets militærgeografiske tjeneste (FMGT)/ ICAO kart (flykart)

Organisasjonene ved Bodø Hovedflystasjon er representert ved arbeidsplassutvalgte (ATV) fra:

#### **Norges Offisersforbund (NOF)**

Truls Thorstensen

#### **Befalets Fellesorganisasjon (BFO)**

Jan Ketil Schøyen

#### **Fellesforbundet (FF)**

Sigurd Myrvoll

#### **Norsk Tjenestemannslag (NTL)**

Sven Arne Pedersen

#### **Personellforbundet (PEFO)**

Ivar Pedersen



