

Supplerende informasjon i forbindelse med lokaliseringsdebatten rundt nye kampfly

1. Innledning

Kampen om basevalget tilspisser seg og nærmer seg et nytt milepæls punkt på tidslinjalene. Dette gjenspeiler seg i deler av debatten hvor vi i mye større grad ser usaklig argumentering og til tider ”skudd fra hofta”.

I Bodø er vi opptatt av å holde en saklig og dokumentert profil i vår argumentasjon på hvorfor Bodø er et bedre valg for lokalisering av våre nye Kampfly, enn hva forsvarssjefen konkluderte med i sitt Fagmilitære råd (FMR).

Så langt er det vanskelig å trekke noen konklusjon på hvor saken står med tanke på hvilket alternativ man ender opp med. 1 base, 2 baser, fremskutt 15 minutters beredskap (Quick Reaction Alert → QRA), deployeringsbaser osv.

2. Forsvarssjefens anbefaling i FMR er bygget på FD rapport med vektlegging på følgende punkter:

- 1) Evne til kosteffektiv styrkeproduksjon
- 2) Evne til å gjennomføre operasjoner
- 3) Lavest mulig levetidskostnader
- 4) Minst mulig negative sideeffekter.
- 5) Nordisk samarbeid, Cross Border Training (CBT)
- 6) Personell, kompetanse og rekruttering

Summen av disse hensyn førte altså til at Forsvarssjefen (FSJ) valgte Ørland fordi dette alternativet samlet sett kom best ut og er dekkende for luftforsvarets behov. Vi mener som nevnt tidligere at grunnlaget FSJ har benyttet for å konkludere med dette valget, er i for liten grad belyst, og at det inneholder feil og mangler spesielt med tanke på styrkeproduksjon som er en av de to grunnleggende behov som skulle vektlegges. Det andre behovet er evnene til å gjennomføre operasjoner.

3. Belysning av fakta og tidligere framlagt dokumentasjon

Her gjør vi en utfyllende analyse av hvert punkt i avsnitt 2, og mener vi kan dokumentere uteblivelse og/eller feil fremstilling av fakta i Forsvarsdepartementets (FD) rapport og derav også i FMR

1) Evnen til å gjennomføre styrkeproduksjon (daglig trening og øving forut for anvendelse av styrken i operasjoner)

Sitat FMR:

”Valg av kampflybaseløsning er basert på en vurdering av operative forhold knyttet til styrkeproduksjon og operasjoner, kostnader til investering og drift, samt en vurdering av de viktigste konsekvensene som følger av de ulike lokaliseringalternativene”

Sitat FD rapport:

”Behovene som fremkommer fra ulike interessenter er nedenfor oppsummert under grunnleggende behov, styrkeproduksjon, operasjoner, sivil luftfart, distriktmessige forhold og natur og miljø. [Forsvarets behov knyttet til styrkeproduksjon og operasjoner utgjør prosjektets primære begrunnelse.](#)”

Det er i hovedsak 4 vesentlige kriterier som må være tilstede for å gjennomføre styrkeproduksjon (utfyllende liste i FD rapport side 9):

a) **Tilgang på øvingsområder**

Dvs. tilgjengelig areal for trening over sjø og land. Her har man valgt en forenklet utgave ved presentasjon av tilgjengelige øvingsområder hvor det i all sin enkelhet sies at Ørland har 8 + 2 (ved å strekke sirkelen fra 120 til 160 Nm) og at Bodø bare har 5.

Hvor mange ekstra områder Bodø får ved å strekke sirkelen til 160 Nm nevnes ikke.

Sitat FMR:

”Ørland har meget god tilgang til nasjonalt luftrom over sjø og land, med få restriksjoner. Dette gir stor handlefrihet for den daglige operative virksomheten. God tilgang på øvingsluftrom, inkludert skytefelt, over sjø og over land i kort avstand fra basen og god infrastruktur for trening, er vesentlige forhold som gjør at Ørland vurderes å være meget godt egnet for kostnadseffektiv nasjonal og alliert øving og trening.”

Hvis man tar frem kartene som viser oversikten på øvingsområder ser man fort at arealmessig så er dette totalt sett større i Bodø og tilgjengelig areal over land er betydelig større i Bodø.

De har også unnlatt å nevne 2 øvingsområder som ligger over land/sjø, Helgelandskysten og Lofoten. Når disse hensyn tas så ligger Bodø langt foran på dette punktet. Så langt har vi ikke medregnet øvingsområdene over Sverige.

Se vedlagt dokument som beskriver dette utdypende, Vedlegg 1.

b) Kapasitet, regularitet og fleksibilitet
(Sortie er benevnelse på en flytur/ et treningstokt).

Sitat FD rapport:

”Kapasitet handler om basens forutsetninger for å gjennomføre nødvendig antall flybevegelser. Det totale antall flybevegelser fra en base vil være summen av militære og sivile flybevegelser. Det årlige treningsbehovet for en kampflyger beskrives gjennom et sett med oppdrag og øvelsesmomenter. For hvert oppdrag forutsettes det at flygeren tilkommer i snitt 40 minutters effektiv trening. Totalt er 1,5 time gjennomsnittlig flytid nødvendig for at man med høy grad av sikkerhet skal kunne få gjennomført 40 minutter effektiv trening på hvert sortie. Det totale produksjonsbehovet for årlig flygertrening er definert til 7900 flytimer (150 timer pr kampklar pilot eksklusiv simulatortimer). Basert på dette legger styrkeproduksjonskonseptet og oppdaterte antallsberegninger fra anskaffelsesprogrammet (F-35 programmet) opp til en gjennomsnittaktivitet på 24 sorties per døgn, fordelt på to flyperioder (ca 5260 sorties årlig).”

Ved Bodø Hovedflystasjon produseres det 6000 flytimer med F-16 i dag. Gjennomsnittlig flytid for F-16 er 1,35 timer for å oppnå samme effektive trening (40 min) på hver sortie sammenlignet med F-35. Dette medfører at det i dag gjennomføres ca 4444 sorties årlig. Hvis man sammenligner disse tallene med ambisjonen i FD rapporten medfører det en fremtidig økning på 816 sortie i forhold til dagens aktivitetsnivå.

Ved å fly 24 sorties per døgn, fordelt på to flyperioder gir dette en gjennomsnittlig økning på 3,5 sortie pr dag, eller 1,75 pr flyperiode (230 virkedager legges til grunn).

Det foreligger ingen dokumentasjon på at gjennomføring av sortie med F-16 har vært til hinder for regulariteten ved Bodø lufthavn, og en økning på 816 sortie årlig er uproblematisk med tanke på kapasitet og regularitet.

Tvert imot dokumenterer AVINOR gjennom sin rapport at militær og sivil trafikk ved Bodø i påfølgende 40-50 års periode ikke vil komme i konflikt med hverandre.

Tilgang på arealer i Bodø vil med høy sannsynlighet tilfredsstille luftforsvarets behov for framtidig utvikling.

c) Tilgjengelig luftrom

Må ses i sammenheng med sivil flytrafikk og eventuelt andre begrensninger i luftrommet.

Sitat FMR:

”Ørland er i dag en tilnærmet ren militær flyplass med kun en liten sivil del. Dette gir generelt sett stor handlefrihet og fleksibilitet.”

Sitat FD rapport:

”Like viktig som antall flytimer er det hvordan disse flytimene utnyttes. Styrkeproduksjon av kampflykapasitet legges i all hovedsak til treningsområder hvor kampflyene kan trene med færrest mulig restriksjoner som for eksempel høydebegrensninger eller forstyrrelser av annen lufttrafikk. Hvor store områdene er, hvor langt de ligger fra basen og hvor ofte de er tilgjengelige, har betydning for treningsutbyttet”

FMR sin tilnærming dreier seg i hovedsak om sivil trafikk på bakken, med andre ord kapasitet som beskrevet i punktet ovenfor.

Avvikling av flybevegelser på bakken og samdrift med sivil flytrafikk ved Bodø lufthavn er å anse som uproblematisk, dette vil tvert imot gi en reel treningseffekt for våre piloter. I samtlige av de siste operasjoner luftforsvaret har deltatt i, er det med utgangspunkt i baser som også har sivil flytrafikk.

Problemet og begrensningen begynner når man er oppe i luften og skal gjennomføre treningstoktet. Da viser det seg at det er en mye større andel av sivil flytrafikk i luftrommet over Ørland enn det er i luftrommet over Bodø.

Dette dokumenterer vi gjennom vedlagt kart, tabell og rapport fra Avinor.

Se vedlagt dokument som beskriver dette utdypende, Vedlegg 1.

d) **Tilgang på skytefelt.**

Referer til FD rapport side 15 punkt 4.1.5 som beskriver krav til tilgjengelige skytefelt.

Basert på kartdata som viser tilgjengelige skytefelt, samt beskaffenheten til skytefeltene så er tilgjengeligheten og bruksverdien større for Bodø enn Ørland (Sætermoen og Vidsele).

Se kart i vedlegg 2.

2) Evnen til å gjennomføre operasjoner

[Sitat fra FD rapporten hva angår forutsetninger å behov:](#)

”Hensikten med denne konseptuelle løsningen er å legge grunnlaget for å velge en utgangslokalisering for Forsvarets nye kampfly som tilfredsstillende behovene knyttet til daglig styrkeproduksjon og løsning av oppdrag under normalsituasjonen (Normalsituasjon viser til aktivitet som foregår på daglig basis og innbefatter fredstidsoperasjoner som QRA, tilstedeværelse og styrkeproduksjonsaktiviteter, som daglig flytrenoing.)”

”En kampflybaseløsning med en driftsmodell som kan løse QRA-oppdraget”

”En utgangslokalisering av kampflyene som gir tilfredsstillende reaksjonsevne, rekkevidde og utholdenhet i aktuelle operasjonsområder.”

a) **Tilstedeværelse**

Geografisk sett vil dette i høyeste grad være tilfredstilt ved at Basen ligger i Bodø (ref figur 5-2 side 28 i FD rapport og beskrivelse av operasjoner side 43).

b) **Nato Quick Reaction Alert (QRA) 15 minutters beredskap**

Utføres i dag fra Bodø, og er et godt innarbeidet konsept. Ved innføring av F-35 som har lengre rekkevidde enn dagens F-16 tilsier det at vi dekker området helt opp til Svalbard og større deler av Sør-Norge (de sydligste delene av Norge vil kunne ivaretas av allierte i Nato).

c) **Høy Luftmilitær Beredskap (HLB)**

Dette er et beredskapskonsept som gir oss lengre varslingsstid, noe som betyr at lokalisering av basen er av mindre betydning (ref. FD rapport side 24 punkt 4.2.3).

Det er verdt å merke seg at på operasjoner beskrives Bodø som det beste alternativet hvis man velger en base som løsning.

3) Lavest mulig levetidskostnader

Det viser seg ved nærmere gjennomgang av de økonomiske tall og bergninger, og hva Avinor uttaler ifm bygging av ny rullebane i Bodø, at kostnadsbildet i stor grad er endret.

I tillegg kommer kostnadene ved å gjøre seg avhengig av styrkeproduksjon og operasjoner ved bruk av deployering.

Som et resultat av at FSJ foreslo kampflyene, inkludert QRA-beredskapsflyene lokalisert på Ørland, ble antall fly redusert med 4 begrunnet i synergieffektene med ha QRA lokalisert på ”hjemmebasen”.

[Sitat FMR:](#)

”Løsningen gir en kostnadseffektiv gjennomføring av QRA-oppdraget ved at man trekker veksler på de flyene som allerede er på kampflybasen, og man kan nyttiggjøre seg hele organisasjonen av personell og funksjoner som allerede har som oppgave å drifte kampfly.”

Senest i uke 2/2012 gikk politikere fra Sør-Trøndelag fylke ut med at hvis Ørland velges som enbase er det et behov for å etablere en framskutt QRA på Andøya. Det er da rimelig å anta med høy grad av sikkerhet at behovet for 4 ekstra fly er reelt og må opp til vurdering. Det må i den sammenheng også påregnes ytterligere kostnader ifm personell, infrastruktur og flyplassdrift fordi QRA på en annen base enn hjemmebasen er mye mer ressurskrevende og uheldig for luftforsvaret og avdelingene som skal betjene denne.

En mer grundig utredning og dokumentasjon på et korrekt kostnadsbilde overlater vi til andre aktører.

4) Negative sideeffekter

Som utgangspunkt ligger det en forutsetning om at rullebanen i Bodø flyttes og plasseres i henhold til S2 forslaget (rullebanen flyttes ca 1,5 km sør/vest og blir liggende i ytterkant av Bodø halvøyen).

Støy:

Hvis man ser på de siste støysonekartene og ser på rapporten til forsvarsdepartementet viser det seg støyproblematikken vil bli større ved Ørland enn den vil bli i Bodø.

Ved Ørland må ca 150 bolighus/gårdsbruk innløses, ved Bodø er det samme antallet ca 20.

Det heller er ingenting i rapporten som tilsier at konsekvensen for omkringliggende natur og miljø påvirkes i større grad ved valg av Bodø.

5) Nordisk samarbeid Cross Border Training(CBT), (Smart Defence → smart forsvar)

Det nordiske samarbeidet som er etablert mellom 132LV i Bodø, Svenske luftforsvar og det Finske luftforsvaret er underkommunisert. Det nevnes likevel at konseptet skal videreføres.

Sitat FMR:

”Det nordiske samarbeidet videreutvikles. Utvikling av felles løsninger som bidrar til å fremskaffe flere og bedre kapasiteter, redusere kostnader, samt frembringe mer effektive styrkebidrag til operasjoner, er et langsiktig arbeid som fortsatt skal ha høy prioritet.”

En videreføring av nordisk samarbeid CBT er avhengig av en geografisk beliggenhet med tanke på avstander for at dette skal kunne lykkes.

Konseptet CBT er av forsvarsministeren og i NATO betegnet som eksempler på ”Smart Defence” Med Smart Defence mener man smarte løsninger som reduserer kostnadene.

Forslaget om enbase ved Ørland, hvor man gjør seg avhengig av deployeringer for å gjennomføre både operasjoner, deler av styrkeproduksjon og med høy sannsynlighet framskutt base for beredskapsflyene(QRA) kan man betegne som det motsatte, ”Expensive Defence → kostbart forsvar”

Sitat FMR:

”En helhetlig vurdering tilsier derfor at kampflyene, inkludert QRA-flyene, samles på én base, noe som sammen med et mobilt og fleksibelt deployeringskonsept vil gi en meget god operativ og kostnadseffektiv løsning.”

Sett i forhold til begrepet smart defence mener vi den helhetlige vurderingen her blir feil.

Se vedlagt dokument som beskriver dette utdypende, Vedlegg 2.

6) Personell, kompetanse og rekruttering.

Har valgt og ikke ta med så mye på dette punktet, da dette tilsynelatende ikke vil være utslagsgivende for det endelige valg av base, men det virker for oss som om at FSJ vedkjenner at dette kan bli et problem ved valg av Ørland.

Velger å ta med 3 sitat fra FD rapporten:

”Det er gjennomført en utredning av personellmessige konsekvenser knyttet til løsningsalternativene. Basert på konklusjonene fra denne konsekvensvurderingen vurderes nedleggelse av Bodø å representere en betydelig risiko for at Forsvaret vil oppleve kompetansetap. I hovedsak skyldes dette følgende forhold:

- Andelen sivile er noe høyere og andelen yrkesbefal er noe lavere i Bodø sammenlignet med Ørland, noe som innebærer større grad av stedsbundethet

- En høy andel av personellet i Bodø bor i kommunen. Disse er ikke pendlere i dag og antas å ha en høy terskel for å flytte eller begynne å langpendle
- Om lag 70 prosent av det aktuelle personellet i Bodø har en kompetanse som er lite forsvarsspesifikk. Disse antas å ha et alternativt arbeidsmarked utenfor Forsvaret, spesielt med tanke på det etablerte luftfartsmiljøet i Bodø

Om Bodø sier FD rapporten:

”Med hensyn til personell og kompetansemessige forhold vurderes alternativet som meget tilfredsstillende, blant annet grunnet beliggenheten ved Bodø by og nærhet til FOH. Det vil måtte forventes noe kompetansetap i en overgangsperiode, grunnet nedleggelse av Ørland. Løsningen vurderes som meget god og det beste enebase alternativet med hensyn til rekruttering”

Om Ørland sier FD rapporten:

”Omfanget av kompetansetap vil avhenge av mange faktorer, og en viktig faktor vil være Ørlandsregionens evne til å rekruttere og beholde personell. I en overgangsfase vil det kunne settes inn tiltak for å få personell til å pendle, men dette vil være en belastning, blant annet på grunn av tungvint reise.

Når det gjelder Ørlands attraktivitet avhenger det i stor grad om man inkluderer Trondheim. I utgangspunktet er det litt for stor avstand mellom Ørland og Trondheim til at dette er å anse som en felles bo- og arbeidsregion. Det er imidlertid et visst omfang av pendling mellom Ørland og Trondheim og pendlingsstatistikken viser at det ikke er urealistisk at noe av rekrutteringsgrunnlaget til Ørland kan hentes fra Trondheim. Til tross for dette og at det arbeides med å forbedre hurtigbåtsambandet i Trondheimsfjorden, vil det for mange være tidskrevende og belastende å bo i Trondheim og jobbe på Ørland”

7) Konklusjon

Forsvarsjefens anbefaling av Ørland som enebase alternativ for nye kampfly inklusive QRA beredskapsflyene vil dersom dette blir vedtatt være basert på et feil og misvisende grunnlag. Det virker på oss som om at retorikken som benyttes i FMR bevisst fremhever Ørland som ”veldig” bra og at det like bevisst i stort brukes negative ordelag når Bodø omtales.

Det virker også for oss besynderlig at det er såpass stor divergens mellom det FD rapporten sier og det FSJ legger fram i FMR.

Plassering av QRA og evnen til operasjoner er et eksempel på det.

Når det gjelder begrepet ”Smart Defence”, så går FSJ litt i motsatt retning i sin anbefaling, all den tid han legger opp til å gjøre seg avhengig av deployering for å styrkeprodusere og gjennomføre operasjoner i nordområdene.

I tillegg så kan det se ut som om en framskutt QRA fremtvinges ved valg av Ørland.

Dersom målet er å få mest mulig effektiv trening i den spisse ende ut av hver tildelt krone, samtidig som at forsvarets behov og tilstedeværelse i nordområdene skal være toneangivende, mener vi Bodø er det beste alternativ som enebase for våre nye kampfly inklusive QRA beredskapsflyene.

Når det gjelder tilgang på luftrom og øvingsområder viser det seg at også på dette område framkommer det faktafeil.

Alt dette tatt i betraktning så kan man ikke rettferdiggjøre at 2/3 av dagens kampflyvåpen legges ned og flyttes fra Bodø, all den tid Bodø tilfredsstiller alle de krav som settes til den ”nye” kampflybasen. Vi dokumenterer her at Bodø kommer særdeles bra ut når det gjelder styrkeproduksjon, operasjoner inklusive QRA og tilstedeværelse, CBT og evnen til å beholde og rekruttere personell.

Vi må heller ikke glemme at personell er en viktig suksessfaktor for å kunne lykkes med gjennomføring av styrkeproduksjon og operasjoner.

Med vennlig hilsen

Truls Thorstensen

Arbeidsplasstillitsvalg for Norges Offisersforbund avd. Bodø

Organisasjonene ved Bodø Hovedflystasjon representert ved arbeidsplasstillitsvalgte tilslutter seg dette dokumentet:

Personellforbundet (PEFO)

Ivar Pedersen

Fellesforbundet (FF)

Sigurd Myrvoll

Befalets Fellesorganisasjon (BFO)

Jan Ketil Schøyen

Norsk Tjenestemannslag (NTL)

Sven Arne Pedersen