

## Vedlegg 1 Tilgang til luftrom og beskrivelse av øvingsområder

### Innledning:

Forsvarsjefens fagmilitære råd (FMR) konkluderer med bakgrunn i Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 – Konseptuell løsning (FD rapporten), med å legge all kampflyaktivitet til Ørland. Denne avgjørelsen baseres i stort på at det i FD rapporten, hevdes at Ørland er bedre egnet enn Bodø til styrkeproduksjon (daglig trening og dermed også tilstedeværelse). Evne til kosteffektiv styrkeproduksjon er i FD rapporten definert som delmål 1, og derfor meget tungt vektet. Den viktigste forutsetningen for og effektivt kunne styrkeprodusere, er god tilgang til øvingsområder over land og sjø.

Vi kan dokumentere at påstandene vedrørende tilgang til luftrom i FD rapporten ikke holder mål, basert på enkelt tilgjengelige faktaopplysninger om norsk og svensk luftrom.

Sitat FD rapporten 6.4.1 styrkeproduksjon (enbase Bodø):

*Fra Bodø er det gode muligheter og nærhet til luftrom over sjø, men muligheten til trening over land er nasjonalt noe mer begrenset ved at det finnes **kun fem øvingsområder** for luft-til-bakke trening innenfor 120 nautiske mil (NM). **I fire av disse** områdene pålegges normalt Forsvaret høydebegrensninger på grunn av sivil trafikkavvikling.*

*.... Bodø vurderes til å kunne fungere **tilfredsstillende** som enebase for styrkeproduksjon av kampfly*

Sitat FD rapporten 6.4.2 styrkeproduksjon (enbase Ørland):

**Generelt sett er det bedre tilgang til luftrom over land i Midt-Norge enn i Nord-Norge. I kort avstand fra Ørland er det god tilgang på luftrom for både luft-til-luft og luft-til-bakke-trening. Innenfor en radius på 120 nm finnes det i dag åtte treningsområder over land rundt Ørland. Litt lengre transittid (20 minutter /160 nm) gir tilgang til ytterligere to treningsområder over land.**

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

Tilfredsstillende tilgang til luftrom (øvingsområder) defineres i rapporten å måtte være innen 15 min. transittflyging (120 NM) fra basen.

Ved å kikke på kartet over treningsområder (vedlagt)<sup>1</sup>, ser en at bildet som dannes i FD rapporten overhodet ikke stemmer med virkeligheten. Et treningsområde et sted kan være like stort som to, tre eller fire treningsområder ett annet sted. Det vil derfor gi et mer korrekt bilde dersom en beskriver tilgjengelig luftrom i utstrekning (areal), ikke antall.

<sup>1</sup> Basert på ICAO Norge 1:500.000 kartet

### Øvingsområder over land:

1. Øvingsområdene ut fra Bodø over Helgelandskysten og Lofoten, er ikke tatt med.  
**Ut fra Bodø er det altså 7 store øvingsområder over land, ikke 5 som beskrevet i rapporten.**
2. Ut fra Ørland ser man at det finnes store landområder der det ikke finnes øvingsområder, dette pga større befolkningstetthet (tettbebyggelse) og betydelig større sivil flytrafikk enn i Nord-Norge. En ser også at mange av treningsområdene som er talt med bare så vidt er innenfor 120 NM radiusen.  
**I realiteten har Ørland kun tilgang til 4 hele treningsområder over land av samme størrelse som de rundt Bodø, ikke 8 til 10 som beskrevet i rapporten.**
3. I rapporten sies det at det generelt sett er bedre tilgang til luftrom over land i Midt-Norge enn i Nord-Norge. Igjen er rapporten feil.  
**Ser en bort fra antallet treningsområder, ser en også at Bodø har betydelig større tilgang til øvingsområder over land i areal enn Ørland.**

Tilgang til øvingsområder innenfor 120 NM fra utgangspunkt				
	Øvingsområder nasjonalt (sjø/land)	Over land i Norge	Over land i Sverige	Sverige + Norge
Ut fra Bodø	85000 Km <sup>2</sup>	42500 Km <sup>2</sup>	31500 Km <sup>2</sup>	116500 Km <sup>2</sup>
Ut fra Ørland	84500 Km <sup>2</sup>	30800 Km <sup>2</sup>	-	84500 Km <sup>2</sup>

Dette er tall hentet ut fra tilgjengelig kartdata.

4. Vi finner det også merkelig at man velger å legge til 40 NM når man beskriver Ørlands tilgang til øvingsområder, men ikke gjør det samme for Bodø.  
**At det spesifikt nevnes at avstanden til luftrom over land og sjø utenfor Ørland er kort, mens avstanden til luftrom over land fra Bodø ikke nevnes er også underlig, all den tid avstanden til øvingsområdene fra Bodø er like kort eller kortere enn fra Ørland.**
5. For Bodø-alternativet beskrives det at Forsvaret pålegges høydebegrensninger i fire av områdene på grunn av sivil trafikkavvikling. Vi finner det merkelig at FD har valgt ikke å informere om eksisterende utfordringer knyttet til luftrom, øvingsområder og sivil trafikk i Midt-Norge, spesielt med tanke på den stadig økende sivile trafikken ut fra Værnes til Øst – Sør og Vestlandet.  
**Tall fra Bodø Kontrollsentral (Dovre/Ålesund til og med Finnmark) sier at 60 prosent av den interkontinentale trafikken går rett over Trøndelag, kun 15 prosent av samme trafikk går over Nordland.<sup>2</sup> Oslo og Stavanger kontroll har også mye trafikk som krysser øvingsområdene til Ørland, denne trafikken kommer som tillegg til de 60 prosentene Bodø kontroll beskriver. Denne trafikken setter høydebegrensninger for fri bruk av treningsområder over land og sjø.**
6. Når øvingsområdene sørøst av Ørland benyttes, må sivil trafikk dirigeres rundt treningsområdene, som medfører økt utslipp, flytid og drivstoffutgifter for

<sup>2</sup> Dokumentert gjennom Bodø ATCC /AVINOR

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 øvingsområdene over land rundt Ørland kunne utvides eller videreutvikles i fremtiden. Luftrommet rundt Bodø har fortsatt større potensial, men har de siste årene ikke blitt utnyttet fordi dette ikke har vært et behov.**

7. 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!"

Sitat FD rapporten 6.4.1 styrkeproduksjon (enbase Bodø)

*Et utstrakt samarbeid med Sverige og Finland gjør imidlertid at Bodø i praksis har hatt god tilgang til luftrom for trening også over land i dag. Det legges til grunn at dette nordiske samarbeidet vil fortsette. Imidlertid vurderes ikke tilgang til dette luftrom som avgjørende betydning. Luftrommet er i dag primært tiltenkt for bruk under samtrening med svenske styrker og kan så langt ikke brukes fritt for egen nasjonal trening. Luftrommet vurderes derfor som et tillegg og ikke som en erstatning for nasjonalt treningsluftrom.*

8. Det finnes store øvingsområder med meget lite restriksjoner på sivil trafikk over Sverige. I dag brukes disse områdene ukentlig i samtrening med svenskene og finnene. At tilgangen til dette luftrommet ikke vurderes med i beregningen, ser vi som noe merkelig da det i fremtiden blir mindre og mindre tilgang på gode øvingsområder jo lenger sør en kommer. De enorme mulighetene her i nord blir neglisjert.

**Dersom områdene over land i Sverige som ukentlig benyttes til Cross Border Training<sup>3</sup> legges til så har Bodø tilgang til enorme treningsområder over både land og sjø.**

Sitat FD rapporten 6.4.2 styrkeproduksjon (enbase Ørland)

*Et videre samarbeid med Sverige gjør at Ørland også kan ha ytterligere tilgang til luftrom for trening over land. Fra Ørland vil imidlertid transittavstanden være lengre noe som reduserer tid til effektiv samtrening. Ørland vurderes imidlertid til å være bedre enn Bodø med hensyn til nasjonal tilgang på luftrom.*

9. FD vedkjenner Bodøs utstrakte bruk av svensk treningsluftrom, men ønsker likevel ikke å bruke det som grunnlag i beregningen. For Ørland kan det virke som at FD på tross av lengre transittavstand, likevel har valgt å inkludere svensk luftrom i sine beregninger. Dette er enda et eksempel på skjev vinkling.

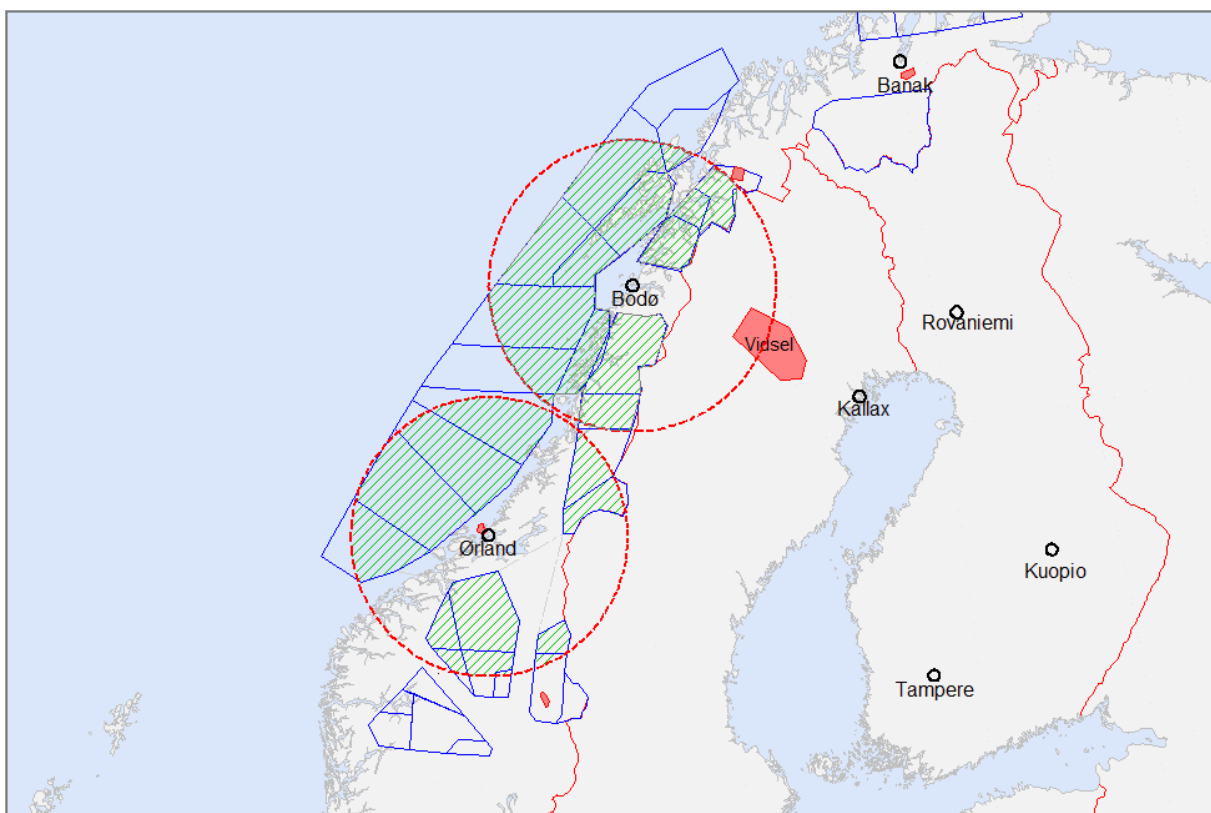
**Med denne rapporten mener vi å kunne dokumentere at påstanden i FD rapporten om at Ørland vurderes til å være bedre enn Bodø med hensyn til nasjonal tilgang på luftrom, er feil.**

---

<sup>3</sup> Cross Border Training (CBT) – Ukentlig samtrening med Svenske JAS Gripen og Finnske F-18 i Norsk, Svensk og Finnsk luftrom

### Øvingsområder over hav:

10. Tilgant til øvingsområder over sjø er i FD rapporten beskrevet som god ved begge alternativene. Dette er treningsområder som brukes hyppig, og med veldig få restriksjoner da man her ikke trenger å ta hensyn til innlandstrafikken. Her er det kun den interkontinentale trafikken som spiller inn, og som nevnt tidligere er forholdet der 60 prosent over Trøndelag, 15 prosent over Nordland, hvilket for Bodøs del burde telle positivt.



Illustrasjon:

Oversikt over nasjonale øvingsområder med 120 NM radius rundt Bodø og Ørland. Blå streker indikerer øvingsområdene, De røde feltene er tilgjengelige skytefelt.

120 NM sirkelen indikerer avstanden ut fra hjemmebasen FD rapporten legger til grunn for beregning av tilgjengelig luftrom. Svenske og Finnske kampflybaser er også merket på kartet.