



Høringsuttalelse fra Bodø kommune til

Forsvarsdepartementets rapport

**"Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35"
(Konseptuell Løsning) av 25. november 2011**

Innholdsfortegnelse

0	Sammendrag	3
1	Innledning.....	7
2	Tidligere uttalelser og innsendt materiale	8
3	Overordnede kommentarer.....	9
3.1	Nedvalg av basealternativer	9
3.2	Krav til basene.....	9
3.3	Levetidskostnader og sideeffekter.....	9
3.4	Grunnleggende forutsetninger i KL-analysen	10
4	Detaljerte kommentarer.....	12
4.1	Operasjoner	12
4.1.1	Generelle vurderinger.....	12
4.1.2	Konkrete innspill knyttet til KL	14
4.2	Styrkeproduksjon	17
4.3	Personell og kompetanse.....	20
4.4	Støy og miljø	20
4.4.1	Nærmere om støy	21
4.4.2	Nærmere om miljøforhold for øvrig.....	21
4.5	Distriktsmessige konsekvenser	21
4.6	Konsekvenser for sivil luftfart.....	22
4.7	Økonomi.....	24

Liste over forkortelser:

AWACS FOL= AWACS (radar/overvåkningsfly) Forward Operating Location

CBT= Cross Border Training – samtrening mellom norske, svenske og finske kampfly over Nordkalotten.

FD= Forsvarsdepartementet

FMR= Forsvarssjefens fagmilitære råd

FOH= Forsvarets Operative Hovedkvarter

FSJ= Forsvarssjefen

GIL= Generalinspektøren for Luftforsvaret

HLB= Høy luftmilitær beredskap

KL= Konseptuell løsning

MCPN= Forhåndslagring av amerikansk forsvarsmateriell i Trøndelag

QRA= Quick Reaction Alert – fly på 15 minutters beredskap

SKU= Strategisk konsekvensutredning

0 Sammendrag

Bodø kommune ønsker at de nye kampflyene lokaliseres til Bodø, enten som en enbaseløsning eller som en del av en tobaseløsning. Lokalisering til Bodø er samlet sett den beste løsningen for Luftforsvaret og for forsvar av Norge.

Bodø kommune er tilfreds med at rapporten om Konseptuell Løsning (heretter kalt **KL**) konkluderer med at **Bodø er en relevant løsning både som enbase eller som del av en tobaseløsning.** Bodø kommune mener at:

- Ørland ikke kan anses som en aktuell enbaseløsning, gitt de overordnede mål og krav som stilles til operasjoner og rekkevidde, både i KL og i overordnede dokumenter.
- KLs vurdering av aktuelle QRA-baser i nord ikke tar tilstrekkelig høyde for omfanget av QRA, og at flere av de aktuelle QRA-alternativene ikke er reelle uten store investeringer som fortsatt ikke er synliggjort.
- Det er en svakhet at deployeringsbaser ikke er utredet i KL, mht forutsetninger og konsekvenser. Dette blir spesielt kritisk fordi Forsvarssjefens fagmilitære råd (heretter kalt **FMR**) forutsetter bruk av deployeringsbaser i nord, som til dels er definert som uaktuelle i KL.

Av KL framgår det at **Bodø oppfyller alle krav til styrkeproduksjon**, og det er ikke identifisert noen faktorer som er til hinder for videreføring av Bodø hovedflystasjon som Norges viktigste kampflybase. Bodø kommune mener at:

- Det er en generell ubalanse i KLs vurdering av egnethet for styrkeproduksjon ved hhv. Bodø og Ørland, hvor Ørland i KL blir vurdert som bedre egnet enn Bodø uten at dette dokumenteres på enkeltfaktorer.
- Det er dokumentert at Bodø har tilstrekkelig luftrom og øvingsområder. Likevel problematiseres dette i KL, samtidig som utfordringer knyttet til framtidig luftrom og øvingsområder rundt Ørland er underkommunisert.
- Den nordiske samtreeningen (Cross Border Training – CBT) er tillagt for liten vekt i KL. Dette er en omfattende, økende og kosteffektiv trening som i praksis kun kan drives fra Bodø. Dette oppfyller også en politisk målsetting om nordisk forsvarssamarbeid.
- Tilgang til skytefelt er minst like bra fra Bodø som fra Ørland. Det er i KL lagt for stor vekt på nærhet og for lite på funksjonalitet (bl.a. mulighet for bruk av skarpe våpen). Bodø har egne felt i nærområdet, og kan i tillegg nå både feltene rundt Ørland og Setermoen uten å deployere.
- Utfordringer knyttet til mulig framtidig utvidelse ved kampflybasen i Bodø framstår i KL som en udokumentert påstand. Samtidig nevnes ikke utfordringer på Ørland knyttet til bl.a. store verneområder og jordbruksland.

Av KL framgår det at **Bodø er klart best egnet når det gjelder å imøtekomme krav til operasjoner.** Bodø har en relevant beliggenhet til å dekke hele landets interesseområde, inkl. ivaretagelse av QRA-oppdraget. Bodø kommune mener at:

- Det er ikke tatt nok hensyn til overordnede strategiske føringer knyttet til bl.a. nordområdene. Videre er selve formålet med kampflykjøpet og F35s kapabiliteter og framtidige rolle (i et 40-årsperspektiv) tapt av syne i målformuleringene, og man legger opp til et konsept som synes å bygge på en ren videreføring av dagens F16-drift.

- Dersom man velger en enbaseløsning, krever dette en plassering som i første rekke hensyntar krav til operasjoner, slik at styrkeproduksjon og daglige (innenlandske) operasjoner kan skje fra samme base uten omfattende deployering. Dette tilsier Bodø.
- Ørland burde være uaktuell som enbaseløsning iht. de krav som stilles til operasjoner.
- Det er en ubalanse i de sikkerhetspolitiske vurderingene som legges til grunn i KL-rapporten, hvor viktigheten av QRA og tilstedeværelse i nord ikke hensyntas eller nedvurderes kraftig, mens amerikansk forhåndslagring og base for AWACS på Ørland gis uforholdsmessig stor vekt.
- Evne til rask deployering løses best i Bodø, som følge av nærhet til personellressurser.
- Flystasjonens nærhet til byen problematiseres i for stor grad i KL. Dette er verken en ny eller en unik situasjon, og kan vanskelig sies å ha noen avgjørende vekt.

Av KL framgår det at **Bodø er den klart beste løsningen med tanke på å rekruttere og holde på personell og kompetanse.** Bodø kommune mener at:

- Byens generelle flymiljø med tilgang på flyfaglig utdanning, kompetanse, samarbeidspartnere og differensierte yrkes- og karrierevalg innenfor luftfart burde tillegges større vekt i KL.
- Det er generelt lettere å pendle til Bodø enn til Ørland. Ørland har i dag flere ansatte som ikke er hjemmehørende i kommunen. For disse vil det være lettere å pendle til Bodø. Samtidig er en vesentlig større del av kampflyrelaterte arbeidsplasser allerede i Bodø, og det er også flere fastboende knyttet til Bodø hovedflystasjon.
- Det har begrenset relevans å trekke inn Trondheim som bosteds-/ rekrutteringsområde for en kampflybase på Ørland.
- Pendlerkostnader er ikke dokumentert i KL. Dette antas å være et vesentlig kostnadselement, og en problemstilling som vil vare over lengre tid på Ørland enn i Bodø.
- Pendling mellom Trondheim og Ørland har også en samfunnsøkonomisk kostnadsside som ikke er regnet på (bl.a. hurtigbåtruter, fergeruter, vegprosjekter).

KLs vurdering av støy og miljø bygger i hovedsak på strategisk konsekvensutredning (SKU) gjennomført av Forsvarsbygg. **Støy- og miljøutredningene inneholder ingen enkeltfaktorer som tilsier at Bodø ikke er egnet for å huse en kampflybase.** Bodø kommune peker på at:

- En ny rullebane i Bodø gir en vesentlig forbedret støysituasjon, hvor ingen innbyggere havner i rød støysone (mot ca 2.000 mennesker i dag). På Ørland vil ca 650 boliger havne i rød støysone. Selv om flere vil høre flyene i Bodø enn på Ørland, vil det være vesentlig færre som utsettes for de høyeste støynivåene enn på Ørland.
- En del av de faktorer som i SKU trekkes fram som negative for Bodø har liten eller ingen relevans. Dette gjelder for eksempel:
 - Kommentarer om støy ved kulturminneområder ved Bodin kirke og Bodøsjøen – områdene har støy i dag, men vil få en vesentlig bedring med ny rullebane
 - Kommentarer om uheldige terrenginngrep pga ny rullebane – det aktuelle området er verken tilgjengelig eller synlig for noen i dag.
- Vurderingen av naturmiljø og sårbarhet er ubalansert, når man for alternativet Ørland ikke nevner de utfordringer som ligger eller burde ligge tilknyttet Grandefjæra og andre våtmarksområder med strengeste vernebestemmelser etter Ramsar-konvensjonen.

Vurderingen av distriktmessige konsekvenser bygger på Asplan Viaks analyser fra mars 2010. **Vurderingen av distriktmessige konsekvenser har fortsatt skjevheter** som har vært påpekt tidligere. Bodø kommune mener at:

- Dersom man regner inn hele Trondheimsregionen (inkl. Trondheim by) som et mulig rekrutteringsområde, må også det samme regionområdet trekkes inn når man ser på distriktsmessige konsekvenser. I dette perspektivet blir de relative konsekvensene ved nedlegging av Ørland vesentlig lavere.
- På samme måte bør hele Salten-regionen telle inn for Bodøalternativet.
- Ringvirkningene fra flystasjonen i Bodø havner i Bodø, mens en del av ringvirkningene på Ørland havner i Trondheim. Dette må justeres for i et distriktsmessig perspektiv.
- De negative ringvirkningene en nedlegging av Bodø vil ha for det nasjonale flymiljøet i Bodø er ikke problematisert i KLs analyser.
- En eventuell nedlegging i Bodø representerer en svært stor flytting med store konsekvenser (på linje med samlet tilsynsutflytting fra Oslo på 2000-tallet).

Når det gjelder virkninger for sivil luftfart har Avinor dokumentert at **det er ingen potensielle konflikter mellom sivil og militær lufttrafikkavvikling på bakken eller i lufta, på kort eller lang sikt, ved en samling av kampflyene til Bodø.**

Det pågår nå **viktige prosesser som endrer forutsetningene for vurdering av konsekvenser for sivil luftfart.** Det er avgjørende viktig at disse tas inn i den endelige vurderingen. Bodø kommune peker på at:

- Kampflybase, sivil lufttrafikk og byutvikling kan kombineres godt i Bodø, jf. egen utredning fra Bodø kommune på dette.
- Rullebanen i Bodø må uansett flyttes. Tilsyns- og tilstandsrapporter viser at det innen få år er behov for å etablere en ny rullebane. Både Bodø kommune og Avinor vurderer nå at en ny rullebane i sørvest (S2) er den beste/eneste løsning.
- Det arbeides nå i Avinor med detaljering av løsning ifm Nasjonal Transportplan.
- KLs forutsetning om at Avinor skal kjøpe dagens rullebane er lite relevant og bør fjernes.
- KLs vurdering av kostnader til økt taksing i Bodø representerer en vesentlig metodisk svakhet i analysen, og bør tas ut.
- Forutsetningen om en sivil overtakelse og videre drift av flyplasser som i dag innehas av Forsvaret er tvilsom, og representerer en stor svakhet i det deployeringskonseptet som ligger til grunn for en enbase på Ørland.

De økonomiske analysene i KL viser at **det er marginale forskjeller mellom de to enbaseløsningene** når det gjelder livssyklus-kostnader. Dertil kommer at analysene inneholder stor usikkerhet. Bodø kommune mener at:

- Forskjellene mellom enbase Bodø og enbase Ørland ikke er signifikante nok til at økonomi kan tillegges avgjørende vekt i valget mellom Ørland eller Bodø.
- Det er i Bodø en vilje til å få til et spleiselag som kan bidra til å finansiere den sivile andelen av en påkrevd framtidig rullebane. Tomtesalg, massebidrag (fra tunnel/havn), private og offentlige utviklingsmidler, kan sammen med Avinors egeninvestering utgjøre opp mot 2 mrd kr.
- I tillegg bør det gjøres justeringer i beregningene for Bodø i det framlagte materialet:
 - Salg av arealer hvor dagens rullebane ligger i Bodø er ikke tatt med i KLs analyse. Dette kan gi Forsvaret en inntekt opp mot 1,2 mrd kr.
 - Forutsetningen om videre drift av Ørland gir Bodøalternativet en kostnad på 1,5 mrd, og er dermed en kritisk størrelse i sammenligning av økonomi som ikke er diskutert.
 - Kostnader på 675 mill kr for sivil sektor ifm økt taksing i Bodø må fjernes.
 - Avinors alternative kostnader for "renovering av rullebane" er lagt inn med 513 mill. Dette synes lavt, sammenlignet med for eksempel utbygging av V1-alternativet på

- Ørland. Dette indikerer at det ikke er benyttet sammenlignbare regnemåter i Forsvaret og Avinor – en klar metodisk svakhet. Avinors tall foreløpig viser 700 mill kr.
- Verdiøkning på eiendommer rundt rullebanen som følge av flytting av rullebanen bør tas inn som en indirekte inntekt. Dette er tidligere beregnet til 350 mill kr.
 - Det er i tillegg påpekt andre positive forhold ved Bodø som ikke er tatt med under indirekte kostnader
 - Oppsummert bør Sum kostnader (Forsvaret) for Bodø justeres ned med 1,2 – 2,7 mrd kr til 31,2- 32,7 mrd kr, mens indirekte kostnader bør justeres ned med minst 1,225 mrd kr, slik at sum kostnader blir 30,2-31,7 mrd kr.
 - For alternativet Ørland, spilles følgende inn:
 - Forutsetningen om salg av eiendommer i Bodø for 1,3 mrd må tas ut.
 - Kostnader knyttet til deployeringsbaser i nord bør vurderes og legges inn i regnestykket. Dette er en klar svakhet, og har stor økonomisk usikkerhet i seg.
 - Kostnadene ved tilrettelegging av eventuelle QRA-baser antas å bli vesentlig høyere enn dokumentert, fordi analysene i KL bygger på for få antall QRA-relaterte sorties.
 - Driftskostnader knyttet til pendlerløsninger er ikke dokumentert, og antas vesentlige for Ørland-alternativet.
 - Indirekte kostnader knyttet til pendlerløsninger (hurtigbåt-, ferge-, vegløsninger) antas å være store, og er ikke tatt med i kostnadsoppstillingen.
 - For tobasealternativet Bodø – Ørland spilles følgende inn:
 - Posten "Materielldrift" er uforholdsmessig høy, og bør sjekkes opp.
 - Tobasealternativet framstår i KL som svært kostbart, men kan tenkes å være mer aktuelt dersom kravene til utbygging av flyoperative flater på Ørland reduseres og behovet for deployeringsbaser (og QRA-baser) bortfaller som følge av at man har to tilrettelagte baser.

Det mest åpenbare alternativet er ikke utredet i KL, nemlig Bodø som utgangspunkt for lokalisering med fast stasjonering av kampfly, kombinert med Ørland (og eventuelt Banak) som faste deployeringsbaser.

- Dersom man legger til grunn at Ørland uansett må videreføres av hensyn til AWACS og forhåndslagring (MCPN), gir det en mulighet for at Ørland i tillegg kan fungere som fast deployeringsbase, og øvings-/ treningscenter.
- Kostnadene for dette alternativet er langt på veg allerede tatt inn i enbase Bodø (jf. videre drift av Ørland).
- Løsningen gir 2 (3) tilrettelagte baser for F35 med god dekning i hele Norge. Dette gir en robust løsning, både mht. sikkerhet, støy og seighet. Videre gir det fleksibilitet og kapasitet ifm operasjoner, styrkeproduksjon, øvelse og alliert trening.
- Løsningen ivaretar forpliktelser for NATO og allierte både på Bodø og Ørland
- Løsningen muliggjør samling av dagens F16-flåte til Bodø lenge før innfasing av F35, slik at driftsbesparelser med kun en base kan tas ut tidlig. (Bodøs kapasitet til å ha alle F16-flyene - også støymessig - ble dokumentert ifm FS07).
- Utbygging for F35 kan skje parallelt i Bodø fordi dagens rullebaner ikke blir berørte.
- Faren for kompetanseflukt blir mindre, fordi den største basen beholdes, aktivitet på Ørland videreføres og fordi omstillingen kan gjøres raskt istedenfor at en av basene settes på en status med "langsom død".
- Løsningen gir minimale samlede negative ringvirkninger for dagens to baser og lokalsamfunn
- Bodø kommune forventer at dette alternativet utredes før beslutning tas.

1 Innledning

Dette er Bodø kommunes høringsuttalelse til Forsvarsdepartementets (FD) utredning av 25. november 2011 om "Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 (Konseptuell løsning)" – videre i dette dokumentet forkortet "**KL**" (Konseptuell Løsning).

Forsvarssjefen har samtidig (24. november 2011) lagt fram sitt fagmilitære råd (heretter kalt "**FMR**"). Etter ønske fra Forsvarsdepartementet (jf. møte 16.12.2011), har Bodø kommune utarbeidet to separate høringsuttalelser; en for KL og en for FMR. Likevel henger KL og FMR i stor grad tematisk sammen. De to høringsuttalelsene overlapper derfor i stor grad, samtidig som det oppfordres at leser ser på begge uttalelsene.

Høringsuttalelsen bygger primært på de to nevnte dokumenter, samt de grunnlagsdokumenter som er åpne fra prosessen. Dette inkluderer bl.a.:

- FDs rapport fra 17. mars 2010: Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly – med tilhørende underrapporter (bl.a. fra Asplan Viak).
- Oppdaterte støyanalyser presentert i brev til kommunen fra FD 9. februar 2011.
- Avinors rapport fra 10. oktober 2011: Ny kampflybase – konsekvenser for sivil luftfart.
- Forsvarsbyggs rapport av 03.10.2011: Strategisk konsekvensutredning.

I tillegg legges også til grunn sentrale dokumenter relevante for sakskomplekset, bl.a.:

- Forsvarssjefens Forsvarsstudie 07 (FS07)
- Langtidsplan for Forsvaret som ble behandlet i Stortinget juni 2008 (St.prp. 48 2007-2008)
- Konseptuell løsning for prosjekt 7600 Fremtidig kampflykapasitet
- St prp 36 2008-09: Nye kampfly til Forsvaret
- Forsvarsministerens rammeskriv for FSJs fagmilitære råd (10.01.2011)
- NATOs strategiske konsept etter revisjon i 2010
- Regjeringens nordområdemelding fra 18. november 2011.

Bodø kommune har ikke fått tilgang til de innspill som er gjort fra ulike avdelinger i Forsvaret, bl.a. fra GIL, FOH og Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI). Heller ikke Skifte eiendoms takst/verdivurdering av hhv Bodø, Ørland og Evenes i fm en eventuell avvikling og salg er gjort tilgjengelig. Vi har heller ikke detaljert kunnskap om de økonomiske beregninger som er foretatt og de forutsetninger som er lagt til grunn for disse.

2 Tidligere uttalelser og innsendt materiale

Bodø kommune viser til tidligere høringsuttalelse ifm FDs rapport av 17. mars 2010 (jf. høringsuttalelse fra Bodø kommune datert 20. mai 2010). I den forbindelse vedtok Bodø bystyre følgende:

"Bystyret ønsker at de nye kampflyene lokaliseres til Bodø, enten som en enebaseløsning eller som en del av en tobaseløsning". Og videre at:
"Bystyret mener at lokalisering til Bodø samlet sett er den beste løsning for Luftforsvaret og for forsvar av Norge".

Dette politiske vedtaket ligger fast, og danner utgangspunkt for innholdet i herværende høringsuttalelse.

I høringsuttalelsen fra mai 2010 pekte bystyret videre på at:

1. Bodø som lokaliseringssted oppfyller alle krav til operasjoner.
2. Generelt oppfattes det som en svakhet ved høringsnotatet at nordområdeperspektivet ikke er vektlagt.
3. Bodø som lokaliseringssted oppfyller alle krav til styrkeproduksjon.
4. Bodø har, som eneste alternativ, en løsning som tilfredsstillende alle krav til støy og miljø.
5. Lokalisering til Bodø er mest fordelaktig mht. rekruttering og stabilitet i personell.
6. Lokalisering til Bodø vil gi en kosteffektiv drift, i form av deling av driftskostnader med sivil sektor og andre forsvarsavdelinger.
7. Investeringskostnader for lokalisering i Bodø, framstår i høringsnotatet så langt som noe høyere enn alternativene. Bodø kommune mener at kostnadstallene bør og vil bli nyansert i den videre utredningen.
8. Det er en svakhet ved selve prosessen at man ikke ser på Luftforsvarets basestruktur under ett, men setter dagens to kampflybaser opp mot hverandre og vurderer en enebaseløsning for landets kanskje viktigste kapasitet.

Bodø kommune har underveis i utredningsprosessen hatt dialog med prosjektleder, og sendt inn momenter, kommentarer og rapporter som er ment å utdype og forbedre beslutningsgrunnlaget mht Bodø som kampflybase, herunder bl.a.:

- Innspill/presentasjon av Bodøs generelle kandidatur som kampflybase
- Innspill til Avinors første rapport av juli 2011
- Innspill til samfunnsøkonomisk analyse
- Analysen "Bodø – Base og by – framtidbilder 2040", som presenterer en mulig arealdisponering og helhetlige løsninger for Forsvaret, sivil luftfart og byutvikling.

3 Overordnede kommentarer

3.1 Nedvalg av basealternativer

KL-rapporten legges fram som en sammenligning av aktuelle alternativer, uten konklusjon, men som et innspill til FDs videre arbeid med langtidsplan for Forsvaret. Det gjøres likevel innledningsvis i KL et "nedvalg" mht relevante baseløsninger, slik at man i realiteten sitter igjen med alternativene:

- Enbase Bodø eller Ørland
- Enbase Ørland i kombinasjon med en framskutt QRA (Andøy/Evenes/Bodø)
- Tobase Ørland-Bodø eller Ørland-Evenes

Bodø kommune er i denne sammenheng tilfreds med at Bodø anses som en relevant løsning både som enbase eller som en del av en tobaseløsning, og at det ikke er identifisert noen faktorer som hindrer videreføring av Norges viktigste kampflybase i Bodø.

(Imidlertid registreres det at FSJ i FMR legger opp til et deployeringskonsept hvor man regner med bruk av deployeringsbaser i nord som i KL defineres som lite egnet eller uegnet til formålet).

3.2 Krav til basene

Videre i KL vurderes de ulike basealternativene etter fire delmål knyttet til (1) styrkeproduksjon, (2) operasjoner, (3) levetidskostnader og (4) sideeffekter. Når det gjelder styrkeproduksjon og operasjoner, er det definert såkalte "*skal*"-krav og "*bør*"-krav.

Bodø kommune registrerer at en base i Bodø oppfyller alle "*bør*"-krav og "*skal*"-krav, og i tillegg scorer høyt på "*skal*"-kravene:

- kapasitet til daglige sorties
- presisjonsinnflyving
- ivaretagelse av Forsvarets behov for personell og kompetanse
- QRA-beredskap
- mulighet for spredning på kort varsel og sikre operativitet fra deployerte lokasjoner

På flere av disse områdene må Bodø vurderes som klart best egnet, noe som vil bli utdypet senere i uttalelsen.

3.3 Levetidskostnader og sideeffekter

Når det gjelder levetidskostnader og sideeffekter, skiller det svært lite mellom de to enbaseløsningene, samtidig som tallene er beheftet med stor usikkerhet, og fortsatt har behov for justering og nyansering.

Bodø kommune registrerer at levetidskostnadene for de beskrevne enbaseløsningene avviker lite fra hverandre, og mener derfor at de operative behovene må tillegges avgjørende vekt i vurdering av baseløsning.

3.4 Grunnleggende forutsetninger i KL-analysen

I den metodiske tilnærmingen, er det gjort en del forutsetninger som får stor betydning for hvilke konklusjoner man kan trekke på bakgrunn av rapporten. Bodø kommune ønsker spesielt å kommentere:

- Vektleggingen av sikkerhetspolitiske/militærstrategiske forhold
- Skillet mellom styrkeproduksjon og operasjoner
- Valgte baseløsninger for utredning

Vektleggingen av sikkerhetspolitiske/militærstrategiske forhold: Det nordområdefokus som gjennomsyrrer gjeldende langtidsplan, konseptvalgstudie/grunnlag for valg av F35, Forsvarsministerens rammeskriv, regjeringens nordområdemelding av november 2011, m.m., og som også er en implikasjon av nærområdefokuset i NATOs nye strategiske konsept, synes ikke å være tilstrekkelig vektlagt i vurdering av basealternativenes egnethet mht. operasjoner.

For eksempel ser man på basenes breddegradsplassering i forhold til fastlandet, når en svært stor del av landets strategiske interesseområde ligger svært mye lenger nord. Det åpnes videre for at QRA oppdraget kan løses fra Ørland, til tross for at NATO (gjennom CAOC) ga klare signaler ifm FS07 om at Ørland ligger for langt sør for en tilfredsstillende QRA-håndtering. Den daglige tilstedeværelsen (normaltilstanden) i nord er ikke vektlagt, ei heller utnyttelsen av F35s utvidete kapabiliteter knyttet til informasjonsinnhenting, overvåking osv.

I kontrast til dette, er det i KL satt som en forutsetning at forhåndslagring av amerikansk materiell (MCPN-N) og AWACS FOL på Ørland skal videreføres uansett løsning. Det er verken i utredningen eller i kontakt med FD framvist noe grunnlag for å gjøre en slik forutsetning, og den står i skarp kontrast til hvordan man har ivaretatt de ellers klare signalene om fokus på nordområdene.

Forutsetning om ivaretagelse av MCPN-N og AWACS FOL gir indirekte føringer for den framtidige situasjonen på Ørland og dermed også for kostnadsbildet, så lenge kostnadene for videreføring er tatt med som kostnad for enbase Bodø. Dette utgjør 75 mill kr pr år eller 1,5 mrd kr i nåverdi over 40 år.

Bodø kommune mener at det er en ubalanse i hvordan sikkerhetspolitiske/militærstrategiske vurderinger er vektet inn i rapporten, hvor klare signaler knyttet til nordområdefokus i liten grad er hensyntatt.

Skillet mellom styrkeproduksjon og operasjoner: Dette skillet oppfattes som noe kunstig, og får spesielt utslag for vurderingene som gjelder ulike enbasevalg. I en situasjon med kun én base som skal ivareta landets sikkerhet, blir det avgjørende at denne kan fylle både rollen knyttet til styrkeproduksjon og operasjoner fra én og samme base. Ved å skille styrkeproduksjon og operasjoner, skaper man behov for et deployeringskonsept som innebærer at styrkeproduksjon kan skje hvor som helst, og at man så flytter flyene dit man trenger dem når man trenger dem. For utenlandsoperasjoner må det være slik, men innenlands gir dette en unødig krevende og fordyrende operasjon som man kan unngå gjennom å plassere basen riktig i utgangspunktet. I Bodø løses QRA-oppdraget i dag som en integrert del av en base som også driver styrkeproduksjon. I et framtidig perspektiv (40 år!) bør det være relevant å se på utnyttelse av F35s samlede kapasitet som en integrert del av den daglige drift hvor både styrkeproduksjon og operasjoner inngår. Det betyr for eksempel at et treningstokt samtidig både gir tilstedeværelse i relevante områder og kan utnyttes til

informasjonsinnhenting m.m. Slik vurderingen gjøres nå, bygger man implisitt på at operasjoner innebærer enten QRA eller skarpe oppdrag (jf. Libya). Vil det være slik i framtiden? Om 10 år vil for eksempel Orion nå slutten av sin levetid, og da kan det for eksempel være relevant at F35 også overtar noe av den rollen disse flyene har i dag.

Bodø kommune mener at en enbaseløsning krever en plassering hvor styrkeproduksjon og daglige (innenlands) operasjoner kan skje fra samme base.

Valgte baseløsninger for utredning: I nedvalg av alternativer mangler det en løsning, nemlig Bodø som enbase med Ørland (og eventuelt Banak) som faste deployeringsbaser. Dersom man legger til grunn at Ørland uansett må videreføres av hensyn til AWACS og MCPP-N, åpnes det en mulighet for at Ørland i tillegg kan fungere som fast deployeringsbase, og øvings-/ treningscenter i tillegg til utgangsbasen Bodø. Dette til kostnader som i hovedsak allerede er regnet inn i Bodø-alternativet. Denne løsningen gir 2 tilrettelagte baser (3 med Banak) for F35 med god dekning i hele Norge. Dette gir en robust løsning, både sikkerhetsmessig, støymessig og på andre måter, og gir en seighet i strukturen. Løsningen er ikke beskrevet eller kommentert i KL-utredningen, noe som anses som en svakhet.

Bodø kommune mener at Bodø som utgangspunkt og Ørland (og Banak) som faste deployeringsbaser gir den mest robuste løsningen med 2(3) tilrettelagte baser og dekning i hele landet.

4 Detaljerte kommentarer

I det videre gjøres mer konkrete kommentarer til KL. Disse gjøres iht. de samme vurderingskriterier som brukes i KL. Imidlertid tas her vurdering av operasjoner først, deretter styrkeproduksjon, personell og kompetanse, støy og miljø, distriktsmessige konsekvenser, konsekvenser for sivil luftfart og til slutt økonomi.

4.1 Operasjoner

4.1.1 Generelle vurderinger

Nye kampfly er den største investeringen innenfor Forsvaret noensinne. Det er derfor avgjørende viktig å finne en lokalisering som gjør at denne plattformen gis en optimal utnyttelse i forhold til de oppgaver kampflyene er tenkt å løse.

I prosjekt KL7600 om Konseptuell løsning for nye kampfly defineres overordnet behov for nye kampfly (med våre understrekinger):

"Norge har på grunn av sin geografiske beliggenhet, ressursrike havområder og uavklarte maritime grensespørsmål, behov for i større grad enn mange andre europeiske stater, å sikre selvstendig nasjonal evne til suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse samt nødvendig nasjonalt handlingsrom i en krisesituasjon – spesielt i situasjoner hvor vi ikke ønsker innblanding av andre, eller hvor våre allierte kan ha motstridende interesser i forhold til Norge. Dette vil være spesielt viktig i nordområdet, hvor et fravær av norske militære enheter lett vil bli tatt som uttrykk for passivitet eller manglende ambisjoner fra norsk side i området. Behovet for en kapasitet som raskt kan utøve militær tilstedeværelse i nord, spesielt i og over havområdene, er derfor åpenbart. Disse kapasitetene må kunne virke raskt over hele det norske interesseområdet, med stor innsamlings-, formidlings- og virkeevne. Samtidig må Norge kunne stille etterspurte ressurser til de fellesskapene vi er en del av, slik at vi oppfyller de forpliktelser fellesskapet pålegger oss."

Dette gir et meget klart uttrykk for formålet med kampflyanskaffelsen.

Konseptuell løsning for nye kampfly dannet grunnlaget for St.prp. 36 2008-09: Nye kampfly til Forsvaret, hvor valg av ambisjonsnivå og type kampfly ble gjort.

Bodø kommune mener at de nye kampflyenes operative oppgaver må gis avgjørende vekt ved vurdering av lokalisering. Dette innebærer hovedbase i nord, og i praksis videreføring av Bodø hovedflystasjon.

Fokus på tilstedeværelse i nordområdene er også gjennomgående i forrige langtidsplan for Forsvaret (St.prp. 48 2007-2008), som så langt er den siste føringen behandlet i stortinget. Dette var også en av begrunnelsene for å samle Forsvarets operative ledelse til Reitan, gjennom opprettelse av FOH.

Betydningen av nordområdene følges også opp gjennom Forsvarsministerens rammeskriv for FMR (januar 2011):

"Regjeringen legger vekt på å styrke Forsvarets evne til å utføre de grunnleggende nasjonale oppgavene, med fokus på tilstedeværelse og suverenitetshevdelse i nord. Regjeringen ser nordområdene som Norges viktigste strategiske satsningsområde i årene som kommer. Dette skal også reflekteres i den videre utviklingen av Forsvaret."

I sin tale på GILs luftmaktseminar (februar 2011) understreket også daværende forsvarsminister Faremo kampflyenes rolle i nord generelt og som multirolleplattform spesielt (våre understrekinger):

"F-35 har et betydelig bredere kapasitetsspekter enn dagens F-16. Utvidet funksjonalitet i forhold til informasjonsinnsamling er kanskje den aller største forskjellen.....F-35 anskaffelsen handler derfor om noe langt mer enn å bytte ut et aldrende kampfly med et nytt."

"Multirolleegenskapene til et nytt kampfly er nært knyttet til de sikkerhetspolitiske utfordringene og oppgavene som flyene i prinsippet kan møte. I norske områder skal kampflyene framstå som et potent våpen både mot luft-, land- og sjømål, for avskrekking og eventuelt i væpnet strid. Flyene har en konfliktforebyggende kapasitet."

"Overvåkning og informasjonsinnsamling har fram til i dag ikke vært prioriterte oppgaver for kampfly. Det vil nå kunne endre seg, fordi de moderne kampflyene kan levere flere tjenester enn de tradisjonelle oppgavene som er luftkamp og bakkestøtte."

Endelig følger også regjeringens nordområdemelding fra 18. november 2011 opp med:

*"Norge skal ha som ambisjon å sikre tilstedeværelse på alle deler av norsk territorium og i norske havområder i nord gjennom en politikk for bosetting, verdiskaping, forvaltning, arbeid og kultur i det nordlige Norge, både med sivile kapasiteter og gjennom Forsvarets nærvær".
"Regjeringen vil hevde suverenitet og utøve myndighet i nord på en troverdig, konsekvent og forutsigbar måte."*

Bodø kommune mener at Norges uttrykte fokus på nordområdene i utenrikspolitikken, sikkerhetspolitikken og forsvarspolitikken generelt, burde være udiskutabelt og ligge som en avgjørende viktig føring for valg av kampflybase.

Bodø kommune mener at de nye flyenes utvidete kapasitet/kapabilitet og rolle vektlegges for lite, og at det i for stor grad tas utgangspunkt i dagens F16-drift. For eksempel vil F35 kunne overta roller fra dagens Orion-fly som fases ut om ca 10 år. Dette har også betydning for plassering i nord.

Gjennom NATOs nye strategiske konsept er fokus på landenes "nærområder" økt. Dette er en dreining som Norge har arbeidet aktivt med å få inn. Endringen sammenfaller med generelle nedskjæringer av forsvarsbudsjettene hos våre allierte i Europa, samtidig som USA i større grad konsentrerer fokus mot Stillehavet og Sørøst-Asia. For Norge innebærer dette et klart økt ansvar for å ivareta egne nærområder. 83 % av dette ligger nord for grensen mellom Nord-Trøndelag og Nordland, og en svært stor andel er havområder.

Forsvaret og lokalisering av operative kapasiteter må sees i et langsiktig perspektiv. Det er her ikke snakk om å etablere løsninger utelukkende basert på den situasjonen vi ser i dag, men på den utviklingen som vil skje over generasjoner.

Norges interesseområder i sør er gjennom flere generasjoner avklart både mht grenser, forvaltning, utnyttelse, trafikk osv. Områdene grenser til allierte parter som samarbeider også om overvåkning i luftrommet. For eksempel dekker QRA fra Danmark store deler av Sør-Norge.

Norges interesseområder i nord består av enorme områder hvor mange forhold er i endring og hvor mange aktører (både tilgrensende og andre) viser interesse. Områdene har store ressurser innenfor petroleum, mineraler, fiskeri og annen marin utnytting. De er viktige i en geopolitisk og forsvarsmessig sammenheng med stor aktivitet innenfor forsvar, overvåkning, samband osv. Områdene er viktige i miljørammen og gjennomgår samtidig store forandringer som følge av klimaendringer. Og ikke minst vil områdene få en utvikling innenfor transport og logistikk, både som følge av økt ressursutnyttelse og mulighet for seiling gjennom områdene.

I dette bildet har Norge både en rett og en plikt til å ivareta sine interesser og utøve kontroll og myndighet i de områder vi hevder suverenitet over. I tillegg til at Norge må ivareta det forvaltningsansvaret som forventes av oss, vil et fravær av nærvær kunne tolkes som manglende ambisjoner og gi fritt spillerom for andre aktører.

Dette nærværet løses ikke ensidig verken gjennom hærstyrker på land eller med kystvaktskip og et fåtall fregatter. Bruk av luftstyrker vil være avgjørende for å dekke større områder, skaffe oversikt raskt og markere suverenitet med relevante midler.

Det har vært en langsiktig linje i norsk sikkerhetspolitikk å opprettholde en normaltilstand som innebærer jevnlig tilstedeværelse og suverenitetshevdelse – også i luftrommet. Dette gir en generell oversikt, løpende overvåkning og informasjonsinnhenting, relevant trening og kjennskap til de aktuelle områdene, og – ikke minst – det gir evne til å håndtere episoder/hendelser på et så tidlig og lavt nivå som mulig uten risiko for å eskalere situasjonen.

Det deployeringskonseptet som må legges til grunn dersom man velger bort Bodø som base, bryter med en langsiktig linje i forsvars- og sikkerhetspolitikken, både mht tilstedeværelse og i forhold til hvordan vi håndterer episoder og mindre kriser.

Bodø kommune mener at Norges behov for daglig tilstedeværelse med kampfly i nord burde være udiskutabelt, og at en lokalisering av kampfly hvor Bodø ikke videreføres som base, vil være et klart brudd på norsk utenriks-, sikkerhets-, og forsvarspolitik.

Bodø kommune mener at samnordisk øving (Cross Border Training) er tillagt for lite vekt som et moment også med sikkerhetspolitisk betydning (mer om dette nedenfor).

4.1.2 Konkrete innspill knyttet til KL

I forhold til foreliggende utredning (KL), peker Bodø kommune på følgende:

- **Strategiske vurderinger knyttet til valg og bruk av kampfly er ikke videreført i vurderingen av relevante basevalg:**
 - o I opplisting av overordnede mål for kampflyene og ambisjonsnivå (jf. KL kap. 3) er det henvisning til både St.prp. 48 (2007-08) og 36 (2008-09), og videre tatt utgangspunkt i en del operasjonaliserte størrelser knyttet til QRA, HLB og skvadransbidrag til NATO. Imidlertid virker det som om de overordnede føringer

mht behovet for kampfly og fokus på nordområdene (jf. teksten ovenfor) er tapt helt ut av synet i målformuleringen. Herunder også flyets multirolleegenskaper og hvordan disse kan utnyttes.

- Dette nyanseres noe i diskusjon av effektmål på s. 9 og 10, hvor det bl.a. uttrykkes at *"Med operasjoner menes her evne til å løse oppdrag under normalsituasjonen, med vekt på evne til suverenitetshevdelse og evne til å vise tilstedeværelse"*. Dette momentet synes imidlertid å falle ut igjen når aktuelle baser diskuteres.
- **Delmål i KL er ikke fulgt opp når ulike basevalg vurderes:**
 - I delmål 2 (KL s.10) står det: *"Som et minimum bør basen(e) derfor ha en geografisk beliggenhet som gjør det mulig å overfly og vise fysisk tilstedeværelse med F-35 over hele Norge. Dette må kunne utføres fra utgangslokasjonen, uten mellomlanding (for etterfylling av drivstoff) og returnere til hjemmebase."*
 - I vurderingen på s. 23 er dette så endret (nedjustert) til *"som et minimum bør lokaliseringen gi kampflyene evne til å vise fysisk tilstedeværelse med F-35 over hele **Fastlands**-Norge"*.
 - Den påfølgende vurderingen i KL gjøres videre med utgangspunkt i fastlandet og "midtpunkt" i fastlands-Norge. Dette virker meningsløst så lenge Norges totale strategiske interesseområde – også til havs ikke tas inn i denne vurderingen.
 - I KL påpekes imidlertid spesifikt at "Ekofisk" ikke dekkes fra Bodø, uten at tilsvarende betraktninger gjøres for Ørland (man kan nevne Svalbard, Hopen, Jan Mayen, Skrugard, Snøhvit, Vardø, Kirkenes osv.). Dette virker upresist og ubalansert.
 - Iht. kart på s. 28 og 29 er det kun Bodø som utgangsløkalisering for en enbase som kan dekke hele fastlands-Norge (inkl. Østlandet) og i all hovedsak norske havområder (uansett bedre enn de øvrige alternativene).
- **En baseløsning basert på en enbase i sør (Ørland) burde anses som uaktuelt med tanke på de føringer og behov som er knyttet til nordområdenes strategiske betydning, og med tanke på kravene i delmål 2.**
 - Gjør det ikke mulig *"å overfly og vise fysisk tilstedeværelse over hele Norge"*.
 - Gir ikke daglig trening/øving i nord
 - Gir ikke daglig tilstedeværelse som en normalsituasjon
 - Bygger på et deployeringskonsept som i verste fall kan gi eskalering av små episoder, eller hvor Norge ikke kan ta i bruk kampflyvåpenet av frykt for eskalering.
 - Bygger på et skjørt og udokumentert/ikke utredet deployeringskonsept med svært store kostnader, usikkerhet og operative begrensninger knyttet til støy, miljø, tilgjengelighet, operative forhold for øvrig og kapasitet ved de ulike flyplassene.
 - Det er generelt en svakhet med KL at det ikke er gjort noen vurdering av aktuelle deployeringsbaser og utfordringer ved disse¹. Dette blir spesielt kritisk når FMR nettopp legger opp til et deployeringskonsept som ikke er fullt ut dokumentert.
 - En enbase i sør koblet med en framskutt QRA gir i liten grad tilfredsstillende tilstedeværelse i nord. I praksis betyr dette et nedtrekk av flytimer med over 90 % i nordområdene, og gir et svært dårlig signal overfor omverden. I tillegg er løsningen fordyrende med store operative utfordringer.
- **Det klare skillet i KL mellom styrkeproduksjon og operative behov er uheldig**

¹ Se s. 2 i KL.

- Dersom man velger kun én base må denne legges der det gir best operativ utnyttelse og det bør tilstrebes å løse mest mulig av de innenlandske oppdragene fra samme base som man driver styrkeproduksjon på. Hvis ikke, vil behovet for deployering være tilstede både i fm innenlandske operasjoner og utenlandsoperasjoner. Dette anses å være unødig fordyrende og kompliserende.
- **Svakheter i vurderingen av QRA:**
 - Løsning av QRA-oppdraget er et "*skal*"-krav i KL, og et oppdrag som utføres på vegne av NATO. QRA handler om mer enn å identifisere. Det handler også om å utøve suverenitet, ha kontroll over eget luftrom og "markere revir".
 - Betydningen av QRA-oppdraget blir likevel nedvurdert i KL, hvor man på s. 19 gir inntrykk av at dette er en aktivitet som er i sterk reduksjon. Realiteten er at oppdragsmengden svinger, bl.a. med russisk politisk vilje og evne, og at man har hatt større aktivitet de seneste årene enn like etter jernteppets fall.
 - I Bodø blir QRA en integrert del av en base, med en relevant plassering i forhold til oppdraget.
 - En løsning med QRA på Ørland innebærer at avskjæring ikke skjer før flyene er sør av Lofoten. Dette legger hele det nordnorske luftrommet åpent, inkl områdene over indre Troms og inn mot FOH i Bodø. Dette kan ikke anses som tilfredsstillende. Det er verdt å minne om at signalene fra NATO (gjennom CAOC) i FS07 tilsa at Ørland lå for langt sør for å løse QRA-oppdraget. Har dette endret seg?
 - En framskutt QRA gir ikke en tilfredsstillende tilstedeværelse i nord, er fordyrende og har dessuten store operative utfordringer:
 - I vurderingen av aktuelle QRA-baser i nord, legges det til grunn 104 sorties. Hver scramble utgjør to sorties, dvs. det er plass til vel 50 scrambles, et nivå man var langt over så sent som i 2007. I tillegg kommer "ferging" av fly mellom hovedbase og QRA-base (utskifting hver 28. dag), som alene vil gi 36-40 sorties årlig.
 - Utfordringene knyttet til en framskutt QRA på for eksempel Andøy anses derfor som større enn det som framkommer i rapporten.
- **Evne til deployering på kort varsel løses best i Bodø:**
 - Dette er et "*skal*"-krav i KL mht operasjoner
 - Dette er et område hvor Bodø scorer høyt, noe som bl.a. ble bevist gjennom Libya-operasjonen, med en svært rask deployering til Kreta.
 - Suksessen her skyldes spesielt to forhold: Relevant trening på deployeringskonseptet (bl.a. til Banak) og at personellet i all hovedsak bor nært basen, er tilgjengelig på kort varsel og dermed har en fleksibilitet både i forhold til bosted og familie til å kunne inngå i planlegging og gjennomføring av operasjoner. Dette er et spesifikt fortrinn for Bodø.
- **Forholdet til eksisterende allierte samarbeidsavtaler (COB, MCPP, AWACS) er kommentert ovenfor.**
 - Generelt savnes det en dokumentasjon for dette kravet, samt en mer relevant vektning mellom disse kravene og Norges egne krav til tilstedeværelse i relevante operasjonsområder.
- **Krav til å skåne sivile og objekter fra farer knyttet til eventuelle krigshandlinger.**
 - Dette blir i KL vurdert som en svakhet for Bodø pga. beliggenhet inntil en by.

- Til dette kan det anføres at Bodø har hatt Nord-Europas største kampflybase siden 1955 - også gjennom den kalde krigen med dens trusselbilde. Alle strategisk plasserte flyplasser vil være militære mål i en eventuell skarp konflikt.
- En videreføring av Bodø hovedflystasjon vil ikke gi noen vesentlig endring i dette bildet. Tvert imot vil endringer av basens utforming (flytting av rullebane m.m.) gi en bedre situasjon også her.
- Ny rullebane vil komme 1,5 km fra nærmeste bolighus og 2,5- 4 km fra bykjernen. Det finnes en rekke eksempler på tilsvarende lokaliseringer med mye større befolkingskonsentrasjoner, større nærhet til flyplass og base og til og med større militær aktivitet, for eksempel:
 - Leeuwarden, Nederland (ca 100.000 innbyggere)
 - Skrydstrup, Vojens Danmark (ca 20.000 innbyggere)
 - Grosseto, Italia (80.000 innbyggere)
 - Davis–Monthan Air Force Base, Tucson Arizona (>500.000 innbyggere)
 - Nellis Air Force Base, Las Vegas (600.000 innbyggere)
- (Øvrige operative forhold sammenfaller med bl.a. styrkeproduksjon og kommenteres andre steder i dokumentet.)

4.2 Styrkeproduksjon

Innledningsvis gjentas vår kritikk av at styrkeproduksjon og operasjoner i for stor grad sees på som to separate behov. Ved valg av bare én base, bør dette sees i sammenheng, slik at man fra en og samme base kan ivareta både styrkeproduksjon og operasjoner, og i noen grad gjennom integrerte aktiviteter (for eksempel tilstedeværelse, overvåkning, osv.).

- Når det gjelder **luftrom og øvingsområder** er det slått fast, bl.a. gjennom Avinors rapport av oktober 2011, at tilgang på luftrom og kapasitet på og rundt Bodø lufthavn ikke utgjør noen utfordring for en kampflybase i Bodø. Bodø kommune ønsker i tillegg å gi følgende innspill:
 - Til tross for Avinors klare konklusjon mht kapasitet, trekkes i KL "den store sivile flyvirksomheten" i Bodø fram som en utfordring. Imidlertid er kombinasjon av til dels stor sivil trafikk, kombinert med militær trafikk, nettopp det bildet som møter våre flygere ved oppdrag for eksempel på Kreta eller i Kabul. Daglig trening i et miljø med ulik type trafikk (både sivil og militær) gir derfor en svært relevant trening i forhold til oppdrag i utlandet. Dette burde i KL-vurderingen telle som en positiv faktor i Bodø, all den tid selve kapasiteten ikke er noe problem.
 - Generelt trekker KL-rapporten fram luftrom og øvingsområder rundt Bodø som en større utfordring enn rundt Ørland. Størrelsen på øvingsområder har vært kommentert i tidligere høringsuttalelser. Størrelsen på sammenhengende områder burde her vært vurdert, ikke bare den totale størrelsen eller antallet områder. I vurderingen av Ørland trekkes det fram utvidete muligheter (bruk av Sverige og ytterligere treningsområder utenfor 120 nm-grensen), men samme vurdering gjøres ikke for Bodø. Hvorfor? Det må for eksempel vurderes som mer relevant at man fra Bodø kan nå treningsområder i Trøndelag (20 min flytid) enn at man fra Ørland kan nå treningsområder i Nord-Sverige.
 - Bruk av luftrom over Sverige er kommentert i rapporten som et tillegg og ikke som en erstatning for nasjonalt treningsluftrom. Likevel er det en kjensgjerning at

- det foregår ukentlig trening over grensen i nettopp disse luftrommene, og aktiviteten øker.
- Når det gjelder luftrom, må man også se på utviklingen. Gjennom EUs arbeid med Single European Sky er det på gang en større internasjonal samordning av luftrom (såkalte Functional Airspace Blocks – FAB), som må antas å gi større muligheter for tilgang også i naboland. For Bodø er dette spesielt gunstig med tilgangen til relevante områder over Nord-Sverige. De samme mulighetene har man ikke fra Ørland innenfor en relevant flytid.
 - Det kan stilles spørsmålsteget om luftrom og øvingsområder i framtida vil være like lett tilgjengelig rundt Ørland som rundt Bodø. Sivil trafikk øker sterkere over Trøndelag, Vestlandet og Østlandet, samtidig som en svært stor del av interkontinentale internasjonale ruter passerer i samme område, noe som bl.a. gir begrensninger i høyde.
 - Verdien av Cross Border Training er ikke tillagt nok vekt i KL.

Nærmere om Cross Border Training (CBT):

CBT innebærer samtrening mellom norske, svenske og finske styrker, fra basene i hhv. Bodø, Kallax og Rovaniemi. Dette er utviklet fra 2008 og fram til i dag.

I 2010 ble 48 treningsoppdrag utført i dette treningsprogrammet. I 2011 har det vært planlagt 64 slike treningsoppdrag, og det planlegges 82 i 2012. Dette gir netto 500 sorties for Bodø-skvadronene, og utgjør nesten 2 måneders "normal" styrkeproduksjon i Bodø. Normal deltakelse fra Bodø er 6 fly, og totalt involverer øvelsene 12-50 fly.

I 2013 planlegges en storøvelse med opptil 100 fly hvor også NATO-partnere deltar.

I tilknytning til disse treningsoppdragene er det også utviklet et system mellom Norge, Sverige og Finland for brief og de-brief, samt enklere tillatelsesprosedyrer mellom landene.

Det er en ønsket nordisk forsvarspolitik å ha mest mulig samtrening, innkjøp, o.l. I 2009 ble derfor *NORDEFECO* – Nordic Defence Cooperation – etablert, bl.a. med formål å fokusere på Arktis/nordområdene. I NATO betegnes denne type samarbeid som "Smart Defence", og bygger på dele på byrder og kapabiliteter for å få mer sikkerhet for mindre penger. Gjennom NORDEFECO er det nå etablert et ukentlig treningsprogram i nordområdene.

CBT er en operasjonalisering av nærområdefokuset som Norge har arbeidet med å få inn i NATOs strategiske konsept, og vil få en økt betydning i et sikkerhetspolitisk perspektiv.

CBT er en klar nordisk tilleggsverdi ved å ha kampfly stasjonert i Bodø, og utfyller Norges mulighet både til trening og til å utøve luftmakt i nord. I praksis kan ikke denne treningen gjennomføres på et slikt nivå fra Ørland.

- Presentasjonen i KL av tilgang til skytefelt for hhv. Bodø og Ørland oppfattes ikke som balansert.
 - Bodø vurderes å ha "tilfredsstillende" tilgang til skytefelt med Setermoen (20 min) og Halkavarre (krever deployering) for luft-til-bakke. I tillegg skarpe luft-til-luft felt over Skomvær og Andøya.
 - Ørland vurderes å ha "god tilgang" til skytefelt nært basen med "særs kort transittid" og dermed effektiv utnyttelse av flytimer med Tarva og Regionfelt Østlandet (25 min) for luft-til-bakke og Halten og Giskås for luft-til-luft.

Bodø kommune ønsker å påpeke følgende

- De nære skytefeltene rundt Ørland har klare begrensninger (Tarva hvor sprengladninger ikke kan benyttes og Giskås som kun tillater flykanon).
- Avstanden til skarpt skytefelt er kortere fra Bodø (20 min til Setermoen) enn fra Ørland (25 min Regionfelt Østlandet).
- Bodø kan også bruke Tarva om ønskelig (25 min), noe som skjer allerede i dag.
- Bodø har i tillegg tilgang til et enormt skytefelt på svensk side (Vidsel), som kan tas i bruk ved for eksempel felles øvelser. Dette er skarpe skytefelt.
- Alt i alt må Bodø vurderes å ha et vel så bra utgangspunkt mht skytefelt.

- **Framtidig utvikling av basen** framholdes i KL som en relativt større utfordring i Bodø enn på Ørland fordi basen i Bodø ligger i nærheten av en by. Bodø kommune vil her peke på følgende:

- Bodø by og hovedflybasen har utviklet seg sammen over snart 60 år. By og byutviklingen er i svært stor grad tilpasset basen og vil være det i framtida.
- Med en vesentlig økning av en aktivitet på Ørland, må det forutsettes at også aktiviteten i kommunen øker, noe som vil kunne gi et tilsvarende press og mulige interessekonflikter også på Ørland.
- I KL mangler det helt presentasjon eller diskusjon av hvilke mulige framtidige behov for fleksibilitet og utvidelse som skulle kunne skape utfordringer i Bodø. Dette framstår derfor mer som en udokumentert påstand enn et relevant vurderingskriterium, og er derfor vanskelig å forholde seg til.
- Størrelsen på basene i Bodø (inkl. Bodin leir) og Ørland er relativt like. En eventuell utvidelse vil medføre utfordringer begge steder. Der Bodø har utfordringer knyttet til by, har Ørland vesentlige utfordringer knyttet til verneområder (Ramsarområder) og jordbruksland. Dette er i svært liten grad problematisert. Man skulle forvente at verneområdene har en større status enn det som er framhevet i analysene så langt.
- I vårt innspill om Base og By – framtidbilder 2040 har Bodø kommune redegjort nærmere for hvordan base, by og sivil sektor kan utvikles parallelt.

- **Sikring mot terror, sabotasje med mer** vurderes også i KL som mer problematisk i Bodø enn på Ørland, bl.a. fordi basen i Bodø får en lang kyststripe på ene siden og en sivil terminal på andre siden. Bodø kommune vil her peke på følgende:

- Bodø hovedflystasjon har i dag en lang kyststripe, og erfaring fra sikring av denne. Det må vurderes som vanskeligere å ta seg usett inn på et område via sjøen enn via landjorda, og sikring kan ivaretas på samme måte som i dag. Eventuelt med gjerde i tillegg til sjøen som buffer mot uvedkommende.
- Mot sivil side er det allerede adgangskontroll hvor ingen uvedkommende har tilgang til airside av flyterminalen.

- **Øvrige forhold mht styrkeproduksjon.**

- Bodø kommune ser ikke at det er noen av kravene knyttet til styrkeproduksjon for øvrig (sortieavvikling, presisjonsinnflyving, samtrenning, m.m.) som gjør Bodø mindre egnet enn Ørland.
- Bodø kommune reagerer derfor sterkt på fremstillingen i KL der konklusjonen for Bodø er at basen vurderes "til å kunne fungere tilfredsstillende som enebase for styrkeproduksjon..." med en rekke kritiske bemerkninger, mens Ørland vurderes "å kunne fungere meget tilfredsstillende som enebase...", uten ytterligere kritiske bemerkninger.

- Denne ubalansen i vurdering henger igjen fra rapporten som kom 17. mars 2010, og henger ikke sammen med den faktor for faktor – sammenligning som gjøres i forkant.

4.3 Personell og kompetanse

Innenfor personell og kompetanse rangeres Bodø i KL som et vesentlig bedre alternativ enn Ørland. Vurderingene som gjøres i KL er i stor grad i tråd med tidligere innspill fra Bodø kommune.

Bodø kommune vil i tillegg påpeke følgende momenter:

- I krav knyttet til styrkeproduksjon (s.22 i KL) er "evne til å beholde og rekruttere personell" definert som et "skal-krav". Dette bør derfor gis stor vekt i den totale vurderingen.
- Bodø har utdanningstilbud tilpasset til Forsvarets behov. Spesielt trekkes fram videregående skole med bl.a. landslinje innenfor flyfag som bidrar med relevant tilgang på teknisk personell. Bodø hovedflystasjon er fylkets største lærlingbedrift.
- Plassering i landets flyhovedstad – Bodø – gir tilgang på kompetanse, samarbeid og differensierte yrkes- og karrierevalg innenfor luftfart. Spesielt fremheves mulighet for samarbeid med Widerøe som har sin tekniske base i Bodø.
- Det påstås (s. 39 i KL) at "det er like komplisert å pendle fra Bodø til Ørland som fra Ørland til Bodø". Dette kan i og for seg være riktig, men det bør vektlegges at en større andel av de som arbeider i Bodø faktisk også bor i Bodø. For personell som verken bor på Ørland eller Bodø, vil pendling til Bodø være betydelig enklere.
- I tidligere analyser er hele Troneheimsregionen trukket inn som rekrutteringsområde for Ørland, mens bare deler av Saltenregionen er tatt med når det gjelder Bodø. Dette er en ubalanse i sammenligningen som er påpekt tidligere. Videre kan det stilles store spørsmålstegn ved relevansen av å trekke inn Trondheim som relevant bosted for arbeidskraft på Ørland.
- Det er ikke dokumentert hvilke pendlerkostnader som er lagt inn i alternativet med Ørland som enebase. Dette antas å ville være en vesentlig kostnadsdriver på driftssiden, og en problemstilling som vil vare over lengre tid på Ørland enn i Bodø.
- Økt pendling mellom for eksempel Trondheim og Ørland har også en samfunnsøkonomisk kostnadsside som ikke er regnet på. Det må antas at en eventuell baseløsning på Ørland vil framvinge nye hurtigbåtruter, nye fergeruter, nye vegprosjekter etc. – tiltak som allerede er lansert av Sør-Trøndelag fylkeskommune. Dette vil ha vesentlige miljø- og kostnadseffekter som ikke er vurdert i KL-rapporten. Effektene vil være like relevante som effekten av "økt takseavstand" som man har kvantifisert og lagt inn som en kostnad for Bodø-alternativet.

4.4 Støy og miljø

Vurdering av støy og miljø i KL, gjøres i hovedsak basert på den strategiske konsekvensutredningen gjennomført av Forsvarsbygg.

En viktig konklusjon er at den strategiske konsekvensutredningen (SKU) inneholder ingen enkeltfaktorer som tilsier at Bodø ikke er egnet for å huse en kampflybase. Imidlertid framføres i KL og SKU en rekke negative faktorer knyttet til Bodøalternativet, som kommenteres nedenfor.

4.4.1 Nærmere om støy

- Bodø vurderes i KL å ha en robust støylosning som følge av at rullebanen (og dermed støyen) flyttes. Støy vil da i all hovedsak bli lagt igjen over sjøen. I tillegg gir åsen inne på flystasjonen en ekstra skjermingseffekt.
- Ny rullebane gir vesentlig færre berørt av støy enn i dag, selv med nye og mer støyende fly.
 - o Med ny rullebane vil 7 boliger/støysensitive bygninger komme i rød flystøysone (den mest støyende sonen), mens det i dag er ca 650 boliger i rød sone (ca 2000 mennesker). Altså en klar forbedring.
 - o I dag er det ca 5000 boliger (9.300 mennesker) i gul støysone. Med ny rullebane vil disse havne utenfor alle flystøysoner.
- Selv om Bodø totalt sett vil ha flere personer innenfor støysonene enn for eksempel Ørland, påpekes følgende:
 - o I Bodø får ingen bygninger utendørs støynivå over 65 dB, mens tilsvarende tall for Ørland blir 111 bygninger.
 - o I Bodø havner 7 støysensitive bygninger innenfor rød flystøysone. Tilsvarende tall for Ørland er 163.
 - o Så langt vi kan bedømme, medfører dette også at det i Bodø ikke vil være krav til ny støyisolering utover det som allerede er gjort.

4.4.2 Nærmere om miljøforhold for øvrig

- Strategisk konsekvensutredning peker på en rekke negative forhold ved Bodø som faktisk forbedres vesentlig som følge av flytting av rullebane, og som dermed ikke burde være med som negative forhold. Dette gjelder for eksempel støyutfordringer ved kulturminneområder ved Bodin kirke og Bodøsjøen.
- SKU peker på utfordringer knyttet til terrenginngrep ved bygging av ny rullebane. Dette gjelder områder som har vært avstengt fra sivil bruk siden 1950-tallet, og som i dag ikke har noen verdi som strandsone eller landskapsområde for øvrig. Området er ikke synlig fra byen og nærmeste veg eller bosetting med utsikt til området er 8-10 km unna på andre siden av Saltenfjorden.
- Vurderingen av naturmiljø og sårbarhet oppfattes heller ikke som balansert, all den tid man for alternativet Ørland ikke nevner de utfordringer som ligger eller burde ligge tilknyttet Grandefjæra og andre våtmarksområder med strengeste vernebestemmelser etter Ramsar-konvensjonen. I bestemmelsene for disse områdene, er stort sett all motorisert ferdsel i eller ved området forbudt – men det er unntak for jagerfly. Rent juridisk er dette en avklart problemstilling, men i realiteten er dette et moment som klart burde vært vektlagt tyngre i en miljøsammenheng.

4.5 Distriktsmessige konsekvenser

Vurderingen av distriktsmessige konsekvenser (jf. tabellen på s. 40) bygger fortsatt på Asplan Viaks rapporter som var vedlegg til rapporten som kom 17. mars 2010.

Bodø kommune vil påpeke følgende momenter:

- Det er en klar svakhet ved Asplan Viaks rapporter er at man i vurderingen av tilgang på arbeidskraft for Ørland, tar inn hele Trondheimsregionen som rekrutteringsområde,

samtidig som man – ved vurdering av distriktsmessige konsekvenser – ser på en mer begrenset Ørlandsregion (Ørland, Rissa, Bjugn, Åfjord). Dette gir selvsagt vesentlig større prosentvis utslag for befolkning og sysselsetting enn om man tok med hele Trondheimsregionen. Dette gir en ubalanse i hele utredningen hvor bildet for Ørland ser bedre ut mht å skaffe arbeidskraft og verre ut mht å miste arbeidsplasser. Det er vel minst like enkelt å pendle fra Ørland til Trondheim som fra Trondheim til Ørland?

- Når det gjelder ringvirkninger av flystasjonen på Ørland, må det forventes at en stor del av dette går til Trondheim i fm kjøp av varer og tjenester. Effekten av å miste dette vil være relativt mindre dramatisk for Trondheim enn den er for Bodø, samtidig som den distriktpolitiske begrunnelsen for Ørland svekkes dersom det er Trondheim som får effektene.
- For Bodøs del er det i Asplan Viaks rapporter ikke tatt med hele Salten-regionen verken i fm arbeidskrafttilgang eller når man har sett på virkninger av en eventuell nedlegging. Forhold som har endret seg siden forrige rapport (mars 2010) er bl.a. at nabokommuner til Bodø opplever at viktige industriarbeidsplasser er under press eller avvikling (bl.a. Meløy og Sørfold), noe som gjør behovet for arbeidsplasser ved flystasjonen relativt mye viktigere for regionen enn tidligere.
- For Bodø er det heller ikke sett på flystasjonens rolle som en sentral del av luftfartsmiljøet i Bodø. Dette er et miljø som er bygget strategisk opp fra nasjonalt hold med bl.a. nasjonale funksjoner som Luftfartstilsynet, Luftfartsmuseet og utdanning innen flyfag. I tillegg finnes det miljøer knyttet til Avinor Bodø lufthavn og Avinor kontrollsentral, Widerøes hovedbase, Hovedredningssentralen, 330-skvadronen, m.m. Et eventuelt bortfall av flystasjonen vil kunne gi dramatiske ringvirkninger for resten av dette flymiljøet som også har en nasjonal funksjon.
- Det er verdt å kommentere at en eventuell nedlegging av Bodø vil medføre en flytting som er større enn den totale utflyttingen av ulike tilsyn fra Oslo på starten av 2000-tallet. Dette fra en by (Bodø) som er vesentlig mindre enn Oslo – med tilsvarende større effekter. Og flyttingen vil eventuelt skje til en kommune med ca 5000 innbyggere, mens tilsynene (delt opp i enheter på rundt 100 personer) ble flyttet til større regionsentra på 40.000 +.

4.6 Konsekvenser for sivil luftfart

Vurderingene i KL av konsekvenser for sivil luftfart, baseres i hovedsak på Avinors rapport fra oktober 2011.

Et viktig hovedmoment i denne rapporten er at "Avinor ikke har identifisert noen potensielle konflikter mellom sivil og militær lufttrafikkavvikling på bakken eller i lufta, på kort eller lang sikt, ved en samling av kampflyene til Bodø." Til sammenligning ble det i FDs rapport av 17. mars 2010 konkludert med at "De mest utfordrende forholdene ved Bodø som enebase vurderes å være den store sivile flytrafikken". Denne utfordringen er med andre ord nå motsagt og ryddet av vegen.

Avinor har i sin rapport samtidig påpekt utfordringer for sivil luftfart gitt ulike alternative utfall av Forsvarets lokalisering. Det er her svært viktig å merke seg at det har skjedd store endringer i sivil sektors og Avinors forhold til denne problemstillingen det siste halve året, som må tas inn i den helhetlige vurderingen av Bodø som base:

- Bodø kommune har tidligere gitt sitt innspill som dokumenterer hvordan man i Bodø kan kombinere en kampflybase, sivil lufttrafikk og byutvikling på en god måte.

- Bodø kommune har i brev til både Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet reist et ultimatum krav om at rullebanen må flyttes uansett utfall av kampflylokaliseringen.
 - o Dersom Bodø velges, må banen flyttes for å takle støyutfordringer.
 - o Dersom Bodø velges bort, vil dagens rullebane bli liggende som en sperre for byutvikling på dagens baseområde, med konfliktflater både mot nord og sør.
 - o Med de krav og behov som er framkommet mht oppgradering av rullebanen, må det investeres tungt i en reetablering uansett, og den må da reetableres på et område som tilfredsstillende Bodøs behov for en effektiv byutvikling.
- Bodø kommune har også meldt inn behov for utredning og etablering av ny rullebane ifm Nasjonal Transportplan.
- Avinor har igangsatt et eget utredningsarbeid for å se nærmere på løsninger for og effekter av en ny rullebane i Bodø flyttet til sørvest.
- I KL er det lagt til grunn av Avinor skal kjøpe dagens rullebane i Bodø (ca 0,5 mrd kr). Dette vurderes som en lite relevant problemstilling, all den tid dagens rullebane må anses som foreldet og til å ikke fullt ut oppfylle dagens krav.
- Økte kostnader og avstander knyttet til taksing i Bodø som følge av ny rullebane, er i KL tatt inn i sin helhet i den økonomiske beregningen, og utgjør en relativt stor post på de indirekte kostnadene. Bodø kommune ønsker å kommentere at:
 - o Avstanden mellom terminal og lufthavn i dag er svært kort i forhold til andre større flyplasser, og at den nye situasjonen for eksempel ikke blir lenger enn det man finner ved Gardermoen i dag.
 - o På sikt må det forventes at den sivile terminalen flyttes. Dagens terminal møter sin kapasitetsgrense bl.a. for parkering av fly, og kan legges ned og realiseres i det generelle eiendomsmarkedet. En ny og hensiktsmessig terminal kan etableres nærmere ny rullebane, slik at de framtidige takseavstandene reduseres betraktelig.
 - o Øvrige forhold som veier i motsatt retning av taksekostnader er ikke tatt med i vurderingen. Her har man valgt å ta med de kostnader som er "lett å regne på", og utelatt en rekke andre positive faktorer. Positive forhold knyttet til økt regularitet og punktlighet er for eksempel ikke tatt med. Heller ikke verdien av økt sikkerhet generelt eller at flyplassen gjøres mer tilgjengelig for å ta imot større fly uten dispensasjon etc. Man har heller ikke regnet inn positive virkninger for bysamfunnet av at rullebanen flyttes, herunder økt eiendomsverdi, mindre støy (som også kan verdivurderes) og mer effektiv byutvikling med mindre trafikk – alt dette spilt inn fra Bodø kommune. Å regne inn de verdier som er "lett å regne" og utelate andre som er vanskeligere å kvantifisere, men som kanskje har vel så stor betydning, er en vesentlig svakhet i analysen.
- I FMR forutsettes en rekke flyplasser overført til sivil sektor (også Bodø i en situasjon hvor Bodø hovedflystasjon legges ned). En videre drift av dagens flyplasser i nord, vil også være en kritisk forutsetning for alternativet enbase Ørland. Denne forutsetningen har en rekke store svakheter:
 - o Det vil på flere av de aktuelle flyplassene ikke være kommersielt grunnlag for sivil drift tilstrekkelig til at flyplassene opprettholdes uten vesentlig offentlig støtte.
 - o En sivil videreføring av flyplassene, vil også kunne medføre en sivil tilpasning, herunder reduksjon av banelengde fra 3.000 m til 2.400 m, noe som igjen gjør det uaktuelt å benytte banene for F35.
 - o FMRs forutsetning om et deployeringskonsept hvor man tar i bruk sivile lufthavner bl.a. i nord, faller fra hverandre dersom ikke sivil sektor overtar og driver flyplassene i tråd med Forsvarets forventninger.

4.7 Økonomi

Det økonomiske bildet slik det presenteres i KL s. 58 viser at det er relativt liten forskjell mellom alternativene Bodø som enebase eller Ørland som enebase med eller uten framskutt QRA. Samtidig er det vesentlig dyrere å drive en tobaseløsning å la det man har i dag. Det konstateres at Bodø har lavere driftskostnader enn Ørland over tid, men noe høyere initielle investeringskostnader.

Bodø kommune ønsker å kommentere følgende:

- Forskjellene mellom enbase Bodø og enbase Ørland er ikke signifikante nok til at økonomi kan tillegges avgjørende vekt i valget mellom Ørland eller Bodø.
- Det er i Bodø en vilje til å få til et spleiselag som kan bidra til å finansiere den sivile andelen av en påkrevd framtidig rullebane:
 - o Bodø kommune har beregnet at opp mot 1,2 daa på gjeldende rullebane til en verdi av ca 1,2 mrd kr kan frigjøres og selges dersom det etableres ny rullebane i sørvest. I KL er dette ikke tatt med som en inntekt, fordi det argumenteres med at Forsvaret vil ha behov for dette området. Det må forutsettes at i alle fall deler av dette kan frigjøres og selges til næringsarealer (ikke støyfølsom bebyggelse), eventuelt at virksomheten i Bodin leir flyttes inn på området og at Bodin leir kan selges.
 - o Tilretteleggingen for ny rullebane kan kobles til aktuelle utviklingsprosjekt i Bodø med overskudd av eller lett tilgang på steinmasser. Tunnelmassene fra riksvegutbyggingen og eventuelle leveranser sjøveien av masse fra havneprosjekt til sjete / plastring av utfylling kan innebære besparelser på i størrelsesorden 150 mill kr.
 - o Det forutsettes at Avinor vil kunne finansiere opp mot 1 mrd kr av investeringen i nye flyoperative flater.
 - o Det arbeides med å kunne stille til rådighet både private og offentlige utviklingsmidler
 - o I sum bør tomtosalg, massebidrag, private og offentlige utviklingsmidler, sammen med Avinors egeninvestering kunne utgjøre opp mot 2 mrd kr.
- Generelt har vi ikke tilstrekkelig bakgrunnsinformasjon om tallene til å foreta en egen analyse, men vil peke på enkelte momenter i tallmaterialet:
- For alternativet Bodø, kommenteres følgende:
 - o Det er vanskelig å forholde seg til/kommentere investerings- og driftskostnader utover det som tidligere har vært kommentert fra Bodøs side om investering i EBA som kan være vurder for høyt.
 - o Et salg av arealer hvor dagens rullebane ligger, må fortsatt anses som aktuelt, med en verdi opp mot 1,2 mrd kr. Dette bør tas inn som en inntekt for Forsvaret.
 - o Forutsetningen om videre drift av Ørland som en kostnad i Bodø-alternativet er reist ovenfor. Behovet for dette er framsatt som en udokumentert forutsetning. Dersom dette faller bort, vil kostnaden for Bodø som enebase reduseres med nærmere 1,5 mrd kr i et 40-årsperspektiv.
 - o I indirekte kostnader bør kostnader knyttet til taksing for sivil sektor fjernes (jf. kommentarer ovenfor). Dette utgjør 675 mill kr.
 - o Avinors alternative kostnader for "reovering av rullebane" er lagt inn med 513 mill kr som en inntekt. Dette synes lavt. Selv om dette bygger på Avinors egne analyser, må det påpekes at det legges til omtrent samme pris for utvidelse av 600 m rullebane på Ørland (V1-alternativet). Dette indikerer at det ikke benyttes sammenlignbare regnemåter i Forsvaret og Avinor, noe som er en klar metodisk

- svakhet. Iht. Avinors egne analyser, vil ny rullebane medføre ca 700 mill kr i investering. Dette er minimumsbeløpet som bør legges inn.
- I indirekte kostnader bør verdiøkning på eiendommer rundt rullebanen som følge av flytting av rullebanen, tas inn som en inntekt. Dette er tidligere beregnet til 350 mill kr. Verdiøkningen skyldes ikke bare redusert støy, men også at grenser som følge av hinderflater endres, og muligheten for utnyttelse av eiendommene øker vesentlig. At dette ikke er tatt med, må anses som en metodefeil.
 - Det er i tillegg påpekt andre positive forhold ved Bodø som ikke er tatt med under indirekte kostnader
 - Oppsummert bør Sum kostnader (Forsvaret) for Bodø justeres ned med 1,2 – 2,7 mrd kr til 31,2- 32,7 mrd kr, mens indirekte kostnader bør justeres ned med minst 1,225 mrd kr, slik at sum kostnader blir 30,2-31,7 mrd kr.
- For alternativet Ørland, kommenteres følgende:
- Forutsetningen om salg av eiendommer i Bodø for 1,3 mrd kr er totalt uakseptabelt. All erfaring fra avvikling av denne type områder gir stort behov for opprydding og det vil være et krav at området tilbakeleveres i opprinnelig stand. Forutsetning om Avinors kjøp av rullebaneområdet er også kommentert ovenfor, og er for så vidt justert i fm indirekte kostnader. Inntekten på Ørland-alternativene bør derfor justeres ned med 1,3 mrd kr.
 - For Ørland-alternativet er det – så langt dokumentert – ikke lagt inn kostnader til deployeringsbaser (som heller ikke er utredet), jf. s 2 i KL. Dette er en klar svakhet, og har stor økonomisk usikkerhet i seg.
 - Alternativet Ørland med framskutt QRA bygger på en sviktende forutsetning om et antall QRA-relaterte sorties som ovenfor er kommentert å ligge altfor lavt. Kostnadene ved tilrettelegging av eventuelle QRA-baser på antas å bli vesentlig høyere enn dokumentert.
 - Driftskostnader knyttet til pendlerløsninger er ikke dokumentert, og antas vesentlige for Ørland-alternativet.
 - Indirekte kostnader knyttet til pendlerløsninger (hurtigbåt-, ferge-, vegløsninger) antas å være store, og er ikke tatt med i kostnadsoppstillingen.
 - Bodø kommune verken kan eller har tallgrunnlag for å regne detaljert på de ovenstående kostnadselementene for Ørland, og nøyer seg derfor med å spille inn faktorer som det forventes at Forsvarsdepartementet tar med seg videre i utredningen.
- For tobasialternativet Bodø – Ørland kommenteres følgende:
- Posten "Materielldrift" er her satt svært høy (mer enn det dobbelte av summen for Bodø og Ørland). Dette forholdet har vi ikke fått avklart, og må antas å kunne inneholde en feil.
 - Tobaseløsningen kan tenkes å være mer aktuelt enn tidligere antatt pga:
 - Mulig reduserte krav til utbygging av flyoperative flater på Ørland, jf. innspill i media fra Ørland kommune og flystasjonen .
 - Mindre behov for deployeringsbaser (og QRA-baser) som følge av at man har to baser som i større grad dekker hele landet med både QRA, HLB og øvingsmuligheter enn med en enbaseløsning. Kostnader knyttet til deployeringsbaser er som kommentert tidligere svakt dokumentert i KL, og må antas å være vesentlige.
- **Det mest åpenbare alternativet er ikke utredet i KL, nemlig Bodø som utgangspunkt med fast stasjonering av kampfly, kombinert med Ørland som**

har videre drift knyttet til AWACS FOL og MCPP-N og som i tillegg blir fast deployeringsbase og alliert øvings- og treningscenter.

- Dersom man legger til grunn at Ørland uansett må videreføres av hensyn til AWACS og forhåndslagring (MCPP-N), gir det en mulighet for at Ørland i tillegg kan fungere som fast deployeringsbase, og øvings-/ treningscenter.
- Kostnadene for dette alternativet er langt på veg allerede tatt inn i enbase Bodø (jf. videre drift av Ørland).
- Løsningen gir 2 (3) tilrettelagte baser for F35 med god dekning i hele Norge. Dette gir en robust løsning, både mht. sikkerhet, støy og seighet. Videre gir det fleksibilitet og kapasitet ifm operasjoner, styrkeproduksjon, øvelse og alliert trening.
- Løsningen ivaretar forpliktelser for NATO og allierte både på Bodø og Ørland
- Løsningen muliggjør samling av dagens F16-flåte til Bodø lenge før innfasing av F35, slik at driftsbesparelser med kun en base kan tas ut tidlig. (Bodøs kapasitet til å ha alle F16-flyene (også støymessig) ble dokumentert i FS07).
- Utbygging for F35 kan skje parallelt i Bodø fordi dagens rullebaner ikke blir berørte.
- Faren for kompetanseflukt blir mindre, fordi den største basen beholdes, aktivitet på Ørland videreføres og fordi omstillingen kan gjøres raskt istedenfor at en av basene settes på en status med "langsom død".
- Løsningen gir minimale samlede negative ringvirkninger for dagens to baser og lokalsamfunn
- Bodø kommune forventer at dette alternativet utredes før beslutning tas.