

# HØRINGSSVAR TIL FORSVARSDEPARTEMENTET PÅ UTREDNINGEN

## Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35

(konseptuell løsning – versjon 1.01)



Møre og Romsdal  
fylkeskommune



Sør-Trøndelag  
fylkeskommune



Nord-Trøndelag  
fylkeskommune



Tore O. Sandvik  
Fylkesordfører  
Sør-Trøndelag fylkeskommune

Ingvild Kjerkol  
Fylkesrådsleder  
Nord-Trøndelag fylkeskommune

Jon Aasen (Ap)  
Fylkesordfører  
Møre og Romsdal fylkeskommune

Hallgeir Grøntvedt (Sp)  
Ordfører Ørland kommune

Arnfinn Astad (A)  
Ordfører Bjugn kommune

Rita Ottervik (A)  
Ordfører Trondheim kommune

Ove Vollan (H)  
Ordfører Rissa kommune

Vibeke Stjern (A)  
Ordfører Åfjord kommune

Gunnar Lysholm (Orkdalslista)  
Ordfører Orkdal kommune

Oddvar Indergård  
(Felleslista for bygdeutvikling)  
Ordfører Ågdenes kommune

Berit Flåmo (A)  
Ordfører Frøya kommune

Ole L. Haugen (A)  
Ordfører Hitra kommune

Johan Arnt Elverum (Sp)  
Ordfører Stjørdal kommune

## Sammendrag

Utredningen Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 har vært grundig behandlet og en betydelig faglig tyngde ligger bak anbefalingen av Ørland hovedflystasjon (ØHF) som enebase fra en samlet forsvarsledelse.

Forsvaret har utviklet seg fra et mobiliseringsbasert invasjonforsvar til et innsatsforsvar. En videre utvikling mot et nettverksbasert forsvar (NbF) vil gi Norge økt operativ evne gjennom samhandling i nettverk.

Sentralt i utviklingen står ny, avansert teknologi som øker Forsvarets operative evne. Forbedret samhandling i nettverk gir en bedre situasjonsforståelse og økt beslutningshastighet.

Luftforsvaret understreker at F-35 er et nytt fly med vesentlig større kapasitet og har andre egenskaper enn dagens F-16, noe som tilsier at man må tenke nytt i forhold til styrkeproduksjon og operativitet.

Effektiv styrkeproduksjon med kampfly er selve grunnlaget for å kunne utføre operasjoner. En redusert evne til styrkeproduksjon kan ikke kompenseres med en lokalisering som utelukkende favoriserer operasjoner i en landsdel. Forsvarssjefen vektlegger kampflyenes iboende operative fleksibilitet gjennom utnyttelse av luftmaktens egenskaper; høyde, hastighet og rekkevidde. Et operasjonskonsept som styrker evnen til å forflytte seg til egnede baser både nasjonalt og internasjonalt, fremstår som bedre egnet til å møte fremtidens behov. Ved en fagmilitær vektlegging av disse faktorene, fremstår Ørland som det beste alternativet også for å kunne utføre operasjoner.

En riktig lokalisering av F-35 må bidra til å gi en optimal utnyttelse av investeringen. Jo mer effektivt man klarer å drifte kampflyene, jo mer kampkraft i luften kan leveres til enhver tid – både i nord og sør. Dette er viktig for Forsvaret, men også helt sentralt for landets sikkerhet. Kampflyene må kunne beskytte både våre mest befolkningstette områder sør i landet, samt våre interesser og installasjoner i Nordsjøen, Norskehavet og i Barentshavet, ikke bare deler av landet.

Ørland er beregnet å være det mest kostnadseffektive alternativet, og dekker hele landet. Ørland har stort tilgjengelig luftrom, marginal konkurrerende sivil trafikk og umiddelbar nærhet til skytefelt gjør at man raskt når realistiske trenings- og øvingssituasjoner. Dette gir effektiv utnyttelse av flytimer og den beste styrkeproduksjonen.

Ørland hovedflystasjon er fleksibel med tanke på utvidelse og har en tilbaketrukket lokalisering i forhold til militære kapasiteter i nord, noe som kan bidra til å gjøre basen bedre beskyttet mot overraskende militære aksjoner.

Ørland er lokasjon for NATOs AWACS overvåkingsfly, og NATO har investert betydelige midler på Ørland hovedflystasjon.

NATOs tilstedeværelse gir betydelige synergier for Forsvaret. Ørland har hatt og har høy grad av alliert samtrening, og de amerikanske forhåndslagrene i Midt-Norge forutsetter militær flyplass med høy grad av sikkerhet. Dette kan videreføres ved valg av Ørland som hovedbase for F-35.

Ørland/Bjugn er del av en stor bo- og arbeidsmarked-region med over 200 000 mennesker. Denne storbyregionen er, i følge NHOs omdømmebarometer, en av landets mest attraktive. Folk ønsker å bo, studere og arbeide i Trondheimsregionen som har et attraktivt kulturtilbud og bredt spekter av fag- og utdanningstilbud og et rikt organisasjonsliv.

Ørland hovedflystasjon er et teknisk kompetansemiljø som ligger i umiddelbar nærhet landets viktigste teknologiske utdannings- og forskningsmiljø med NTNU og SINTEF i spissen. Luftkrigsskolen ligger også i Trondheim, og har tett samarbeid med de samme institusjonene.

Ørland/Bjugn er del av en stor arbeidsmarkedsregion med spennende jobbmuligheter i alle bransjer og sektorer og har god rekrutteringsevne.

Ørland/Bjugn, omkringliggende kommuner og regionen for øvrig står klar til å ta imot en etablering av én-base på Ørland.

## Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3	2.12. Vurdering av Ørland som enebase – styrkeproduksjon	19
En ny tid - et nytt forsvar	7	2.13. Vurdering av Ørland som enebase – allierte forpliktelser	19
Ørland hovedflystasjon – Best for Forsvaret, Norge og NATO.	8	2.14. Vurdering av Ørland som enebase – personell og kompetanse	19
1. Optimal utnyttelse av Norges største investering	9	2.15. Støy og miljø	20
1.1. Styrkeproduksjon viktig for basevalg	9	2.16. Støy og miljø	20
1.1.1. Kapasitet og regularitet	9	2.17. Enebaseløsning med fremskutt QRA	20
1.1.2. Stort tilgjengelig luftrom på Ørland	10	2.18. Lokaliseringsbeskrivelser	20
1.1.3. Fleksibel med tanke på utvidelse	11	2.19. Bodø enebase, indirekte kostnader	22
1.1.4. Sikring og beskyttelse av basen.	11	2.20. Generelle betraktninger – sluttkommentar	22
1.1.5. Kompetanse må sikres	12	3. Trøndelag – en attraktiv bo- og arbeidsmarkedsregion	23
1.2. Operasjoner	12	3.1. Trondheimsregionen – landets mest attraktive region	23
1.2.1. Dekker hele Norge	12	3.2. Ørland hovedflystasjon i kunnskapssamfunnet	23
1.2.2. NATO, alliert trening og nærvær	13	3.3. Arbeidsliv og sysselsetting i regionen	25
1.3. Støy og miljø	15	3.4. Transportinfrastruktur i regionen	25
1.4. Ørland – best for Forsvaret, Norge og NATO	15	3.5. Arealberedskap og utbyggingspolitikk	26
2. Kommentarer til enkeltmomenter i utredningen med henvisning	16	4. Ørland og Bjugn som vertskommuner	27
2.1. Ambisjonsnivå	16	4.1. Kommunesentrene Brekstad og Botngård	27
2.2. Styrkeproduksjon, kapasitet	16	4.2. Kommunale tjenester	28
2.4. Tilgjengelig luftrom	16	4.3. Kultur og opplevelser	30
2.5. Samtrening med land- og sjøstyrker samt allierte	17	4.4. Næringsliv	30
2.6. Sikring og beskyttelse	17	4.5. Regionens evne og kapasitet til å håndtere konsekvensene av en kampflybase	31
2.7. Personell og kompetanse må sikres	17	Vedlegg 1. Planskisse Brekstad	33
2.8. Operasjoner – tilstedeværelse	17	Vedlegg 2. Oversikt omkringliggende kommuner	35
2.9. Allierte forpliktelser	18	Vedlegg 3. “Kommentarer til Avinors rapport: Ny kampflybase - konsekvenser for sivil luftfart”	
2.10. Vurderinger av Bodø/Ørland som enebase – styrkeproduksjon	18		
2.11. Vurdering av Bodø som enebase – styrkeproduksjon	18		

## En ny tid - et nytt forsvar

I de senere år har Forsvaret omstilt seg fra et mobiliseringsbasert invasjonforsvar til et innsatsforsvar. Dette må få konsekvenser for måten vi organiserer Forsvaret på. Etter vår mening gir Forsvarssjefens Fagmilitære råd en fornuftig og offensiv retning for utviklingen av Forsvaret, tilpasset fremtiden, med en dynamisk trusselsituasjon, og med nye muligheter basert på teknologisk utvikling og kompetanse.

Norge skal i fremtiden ha et militært forsvar basert på mennesker med en velutviklet forståelse for samvirke mellom alle våpenarter og forsvarsgrener. Et nettverksbasert forsvar (NbF) vil gi Norge økt operativ evne gjennom samhandling i nettverk.

Forsvaret har derfor investert betydelig i ny avansert teknologi som skal gi hele Forsvaret økt operativ evne og bedre samhandling også på tvers av forsvarsgrener. Forbedret samhandling i nettverk vil bidra til bedring i situasjonsforståelsen og derigjennom øke beslutningshastigheten og evnen til å yte rett effekt, på rett sted til rett tid.

Fordelen med NbF er evnen til å operere mer effektivt som en reell fellesoperativ styrke. Nettverksbaserte styrker oppnår et fortrinn fordi beslutningsprosessene går fortere. Man kan raskt knytte sammen sensorer, våpen og plattformen uavhengig av forsvarsgren og våpenart. Man vil kunne samle inn og sammenfatte informasjon, samt dele hensikt, oppdrag og geografisk informasjon om stridsfeltet. Å kunne kjenne til egne og vennlige styrkers posisjon og status i sanntid, øker også mulighetene for å utøve riktig slagkraft og innsats.

Innkjøpet av de nye kampflyene er kanskje den sterkeste markeringen av overgangen til et nytt forsvar. De nye kampflyenes overlegne kapasiteter/ytelser representerer en unik mulighet for strategisk nytenking, og vil utgjøre en styrkemultiplikator for samtlige forsvarsgrener i et NbF. Dette stiller nye krav til styrkeproduksjon og samtrening. Utviklingen framover krever at kampflybasen må ligge et sted som ivaretar dette, og samtidig har handlefrihet og utgjør en løsning som er både robust og fleksibel nok til å skalere opp virksomheten i et langsiktig perspektiv.

Kampfly er grunnleggende for å kunne ivareta Norges suverenitet, og Forsvarets nye kampfly F-35 utgjør et det mest sentrale element i det nettverksbaserte forsvar. F-35 betyr en betydelig forbedring i operativ evne med økt rekkevidde, og vil sammen med Forsvarets MPA-aktivitet (miltært patruljefly) gi større evne til innhenting og formidling av informasjon for blant annet etterretning og overvåking.

Denne utviklingen krever kompetanse. For å øke kompetansen forutsettes både kvantitativ og kvalitativ trening – ikke minst i samhandling med andre våpengrener, men også med våre allierte. Det blir derfor i større grad avgjørende å legge til rette for god styrkeproduksjon og tilnærmet fri tilgang til øvingsområder som kan kombinere samtrening mellom luft-, hær- og sjøstyrker.

Innkjøp av F-35 er Norges største fastlandsinvestering noensinne. En riktig lokalisering av F-35 må bidra til å gi en optimal utnyttelse av investeringen, og må derfor også endre Forsvaret slik vi kjenner det i dag.

Forsvarssjefen peker på Ørland som lokalisering for Forsvarets nye kampfly etter en totalvurdering om hva som er best i et helhetlig perspektiv for et samlet Forsvar. Dette betyr at lokalisering av kampflybasen ikke kan sees isolert fra Forsvarets øvrige virksomhet. En endring av den helhetlige strukturen som Forsvarssjefen har lagt, innebærer at man enten må bruke betydelig mer penger, eller at man må redusere eller fjerne andre kapasiteter. Med andre ord er det slik at om man velger suboptimale løsninger for kampflyenes styrkeproduksjon, vil dette medføre at andre deler av samfunnet eller Forsvaret må betale regningen for dette. Uansett vil dette svekke investeringen i nye kampfly.

Kampflyene forsterker overgangen til et NbF. Forsvarssjefen legger i sitt Fagmilitære råd til rette for denne utviklingen. Ørland framstår derfor som det klart beste alternativet for både å understøtte denne overgangen, men også for å ivareta en mest mulig optimal styrkeproduksjon for landets samlede forsvar innen de rammene Forsvarssjefen er stilt til disposisjon.



Innkjøp av F-35 er Norges største fastlandsinvestering noen sinne. Forsvarssjefen peker på Ørland som lokalisering for Forsvarets nye kampfly. Foto: [www.f-35.com](http://www.f-35.com)



## Ørland hovedflystasjon – Best for Forsvaret, Norge og NATO.

Forsvarssjefens fagmilitære råd anbefaler Ørland som basevalg for F-35.

Anbefalingen baserer seg på og understøttes av en rekke faglige utredninger. Konklusjonen understrekes ytterligere ved at Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL), Forsvarets operative hovedkvarter (FOH), Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) og Forsvarsbygg (FB) har deltatt aktivt i det faglige utredningsarbeidet. Utredningen om basevalg har derfor vært grundig behandlet og en betydelig faglig tyngde ligger bak anbefalingen fra en samlet forsvarsledelse.

Også i Forsvarsdepartementets “Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 (konseptuell løsning – versjon 1.01)” understøttes denne vurderingen av Ørland som basevalg for F-35.

*Det er viktig at man ikke mister dette forsvarsfaglige utgangspunktet av syne i den videre politiske behandlingen av saken.*

F-35 representerer den nyeste generasjon kampfly, med økt rekkevidde og betydelig bedre flyoperative ytelser, men også med et annet krav til fritt luftrom for å kunne trene tilfredsstillende. Flyets lavsignaturegenskaper (ikke synlig på radaren) og evne til informasjonsinnhenting er ikke kjent i detalj av sikkerhetshensyn i allmennheten. Men som det fremgår av utredningen har flyets spesielle egenskaper stått sentralt i beslutningen når man på et faglig militært grunnlag anbefaler Ørland.

Debatten om lokalisering er derfor en direkte følge av innfasingen av nye kampfly. F-35 representerer en ny og større kapasitet med langt flere egenskaper enn dagens F-16, og gir nye muligheter for etablering av økt situasjonsforståelse og samhandling med de andre forsvarsgrenene.

Forsvarssjefens fagmilitære råd beskriver en utvikling fra et mobiliseringsforsvar til et innsatsforsvar med økt samhandling i nettverk på tvers av forsvarsgrener nasjonalt og internasjonalt. Lokalisering av kampfly må derfor ses i sammenheng med denne utviklingen av Forsvaret.

For å utvikle og utnytte mulighetene denne kapasiteten gir stilles det større krav til trenings- og øvingsforhold som gir optimal styrkeproduksjon i en fellesoperativ ramme.

Ørland framstår som en tilnærmet optimal base for nasjonal og alliert styrkeproduksjon gitt den store og jevnt økende sivile flytrafikken i Europa.

### Industri- og teknologiutvikling

Vi er kjent med at Kongsberggruppen utvikler et eget missil for F-35 som bidrar til å øke flyets våpenkapasitet og rekkevidde ytterligere. Joint Strike Missile (JSM) er et langtrekkende avansert missil med både land- og sjømålskapabiliteter.

Utviklingen av JSM kan bidra til å sikre et bredere og bedre innrettet forsvarsteknologisk industrisamarbeid i tilknytning til anskaffelsen av F-35.

JSM-utviklingen sikrer at mer enn 20 norske bedrifter vil være engasjert industrielt inn mot F-35-programmet. Videre er JSM svært viktig for å videreutvikle Kongsbergs unike og internasjonalt anerkjente missilkompetanse. Det bør også være en ambisjon at man utnytter nærheten til teknologimiljøene i Trondheim med tanke på ytterligere industri- og teknologiutvikling for landet i fremtiden.

Norsk Industri spurte i 2007 sine medlemsbedrifter om hva de anså som landets viktigste forsknings- og utviklingsmiljø. 96 % av totalt 383 enkeltbedrifter svarte NTNU og SINTEF.

## 1. Optimal utnyttelse av Norges største investering

Investeringen i nye kampfly er den største enkeltinvestering i norsk fastlandsøkonomi noensinne. Kampfly er en terskel mot aggresjon, men også et meget fleksibelt maktinstrument spesielt i Norges store luft- og havdomene.

I moderne konflikter er luftdimensjonen helt sentral for utfallet av høyintensive operasjoner. Verken større hæravdelinger eller marinefartøy vil kunne overleve dersom luftrommet over dem fullstendig er dominert av motstanderens kampfly. Dette innebærer at det har liten eller ingen hensikt å ha moderne hæravdelinger og kostbare marinefartøy uten et eget moderne kampflyvåpen.

Kampflyene er derfor ikke bare viktige – men kanskje den viktigste komponent i ethvert moderne forsvar. Uten kampfly blir de fleste andre forsvarsinvesteringer meningsløse (Sverre Diesen: Fornylse eller Forvitring. Forsvaret mot 2020. Cappelen Damm 2011).

Landets investering i nye kampfly og deres sentrale betydning i moderne konflikter tilsier at de nye flyene må utnyttes optimalt. Tidligere har store investeringer i Forsvaret blitt kritisert for at man har anskaffet materiell uten å sørge for full utnyttelse av investeringene gjennom en forsvarlig drift.

Basevalget må legges til rette for at man får en optimal utnyttelse av flyene der lokaliseringen gir god økonomi og høy operativ evne. Jo mer effektivt man klarer å drifte kampflyene, jo mer kampkraft i luften kan leveres til enhver tid – enten i nord eller sør. Dette er viktig for Forsvaret, men også helt sentralt for landets sikkerhet.

“Den samlede vurderingen av de alternative basene for Forsvarets nye kampfly, tilsier at kampflyene, inkludert QRA-beredskapsflyene, lokaliseres på Ørland”. (Forsvarssjefens fagmilitære råd.)

### 1.1. Styrkeproduksjon viktig for basevalg

Styrkeproduksjon omfatter pilotenes daglige fly- og treningsvirksomhet. Det er viktig at denne aktiviteten kan gjennomføres innenfor tilgjengelig tid uten å bli forstyrret

av sivil flyaktivitet. Denne treningen er helt avgjørende for å kunne nå ønsket kompetanse slik at flyene på kort varsel skal kunne gjennomføre oppdrag i Norge eller i utlandet. Styrkeproduksjon er en kontinuerlig prosess som også skal kunne foregå i perioder hvor det parallelt pågår skarpe operasjoner, noe som igjen stiller høye krav til basens beliggenhet.

Styrkeproduksjon og normal evne til å drive fredstidsoppgaver, vil blant annet si såkalte QRA-operasjoner hvor F-35 skal identifisere, følge og eventuelt avskjære fremmede fly. Dette skal foregå på en rasjonell og kosteffektiv måte.

Effektiv styrkeproduksjon med kampfly er selve grunnlaget for å kunne utføre operasjoner. En redusert evne til styrkeproduksjon kan ikke kompenseres med en lokalisering som utelukkende favoriserer operasjoner i en landsdel. Forsvarssjefen vektlegger kampflyenes iboende operative fleksibilitet gjennom utnyttelse av luftmaktens egenskaper; høyde, hastighet og rekkevidde. Et operasjonskonsept som styrker evnen til å forflytte seg til egnede baser både nasjonalt og internasjonalt, framstår som bedre egnet til å møte fremtidens behov. Ved en fagmilitær vektlegging av disse faktorene, framstår Ørland som det beste alternativet også for å kunne utføre operasjoner.

Ørland vurderes til å kunne fungere meget tilfredsstillende som enebase for styrkeproduksjon av kampfly (Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35, side 44).

#### 1.1.1. Kapasitet og regularitet

For å kunne gjennomføre en god styrkeproduksjon blir det understreket at basen må ha kapasitet til å gjennomføre det nødvendige antall flybevegelser som kreves med F-35. En samling av alle kampflyene på ett sted vil gi økt press på luftrommet rundt basen. Kravet er at det skal kunne gjennomføres 24 sorties fordelt på to flyperioder pr. dag (tilsvarer 5 260 sorties i året) men at basen i tillegg bør kunne ha kapasitet til å gjennomføre 40 sorties fordelt på to flyperioder pr dag.

Vi snakker med andre om en betydelig aktivitet. I tillegg er det viktig å understreke at kampflyene må ha mulighet til å ta av og lande i formasjon, noe som benyttes når flere fly skal ta av eller lande samtidig for å spare tid. Det kan for eksempel være nødvendig når man opererer med smale



tidsvinduer, når det er mørkt eller i dårlig vær.

Marginal sivil flytrafikk på Ørland gir Luftforsvaret handlefrihet, fleksibilitet, robusthet og stabile treningsforhold, ikke bare i nær fremtid, men også i et 40-50 års perspektiv. Dette blir helt sentralt med énbase-struktur.

### 1.1.2. Stort tilgjengelig luftrom på Ørland

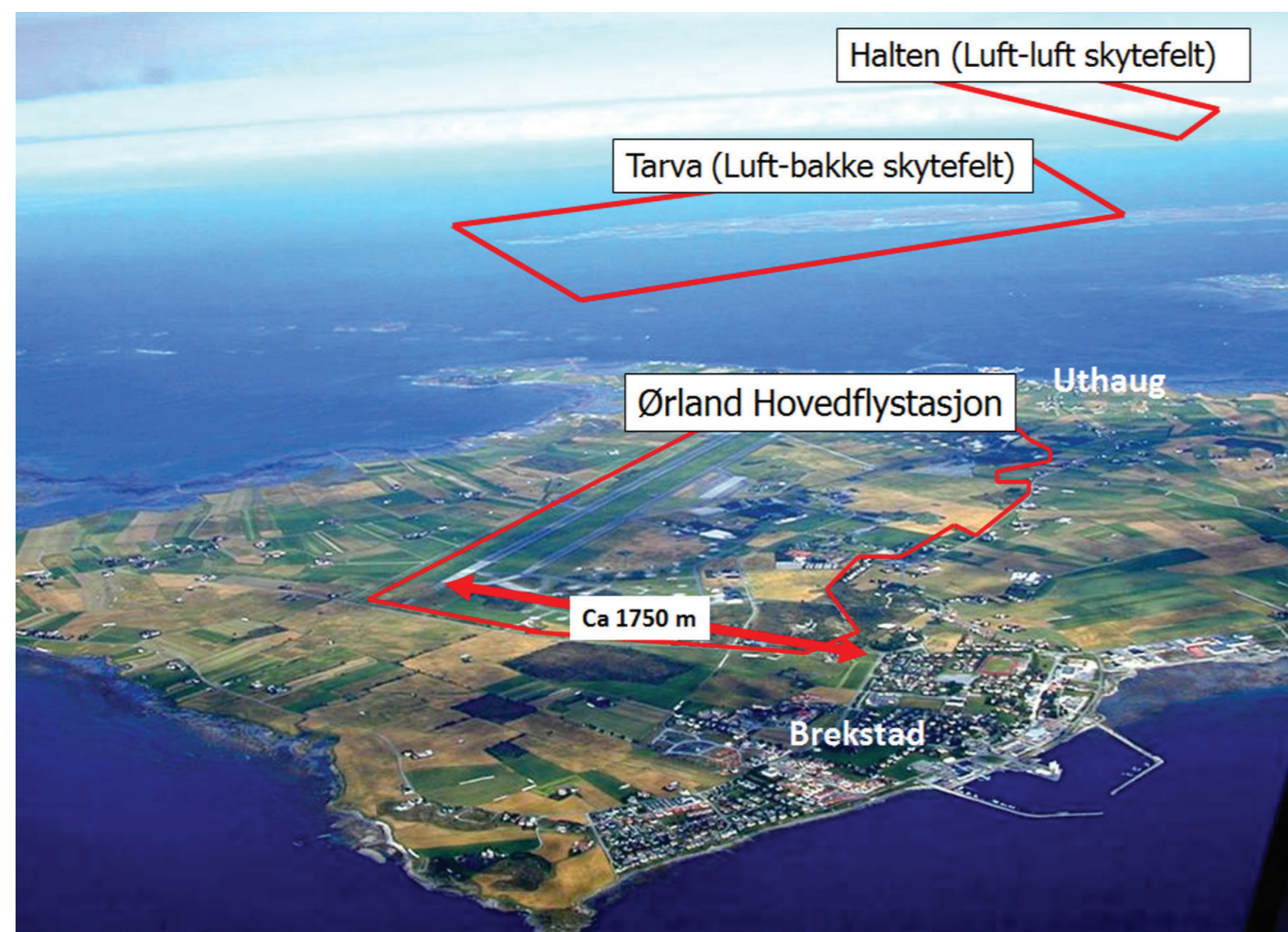
På grunn av sin store rekkevidde og situasjonsforståelse krever F-35 både økt vertikal og horisontal utstrekning av luftrommet for å etablere realistiske treningsscenarier, sammenlignet med F-16. I tillegg er det et ubetinget krav fra Luftforsvaret at flere av oppdragene med F-35 skal foregå over land, en forutsetning for å kunne øve med de avanserte sensorene. Ørland gir effektiv mulighet for trening i luftrom hvor det er få begrensninger, og ingen begrensninger i høyden på grunn av marginal sivil trafikk.

Ørland og Midt-Norge har tilgang på stort luftrom over land, noe som vil gi effektiv trening med F-35. Vi er

orientert om at utredningen ikke har fanget opp de økte mulighetene for luftmilitære operasjoner over Midt- og Sør-Norge som nylig har funnet sted. Et videre samarbeid med Sverige gjør at man også fra Ørland vil få ytterligere tilgang til luftrom for trening over land.

Liten sivil trafikk gjør at man kan gjennomføre trening i umiddelbar nærhet av basen. Rett ved kampflybasen på Ørland ligger skytefeltene Tarva og Halten. Nærheten til skytefeltene gjør at man raskt når realistiske trenings- og øvings situasjoner noe som igjen gir kosteffektiv utnyttelse av tilgjengelige flytimer.

Innenfor en avstand av 15 minutter (120 nautiske mil) finnes det åtte treningsområder over land. Litt lengre transittid, 20 min (160 nautiske mil), finnes det ytterligere to treningsområder over land. Den korte flytiden til treningsområdet gir kosteffektiv utnyttelse av flyene og pilotene en mer effektiv trening.



Ørland hovedflystasjon med skytefeltene Tarva og Halten i umiddelbar nærhet.

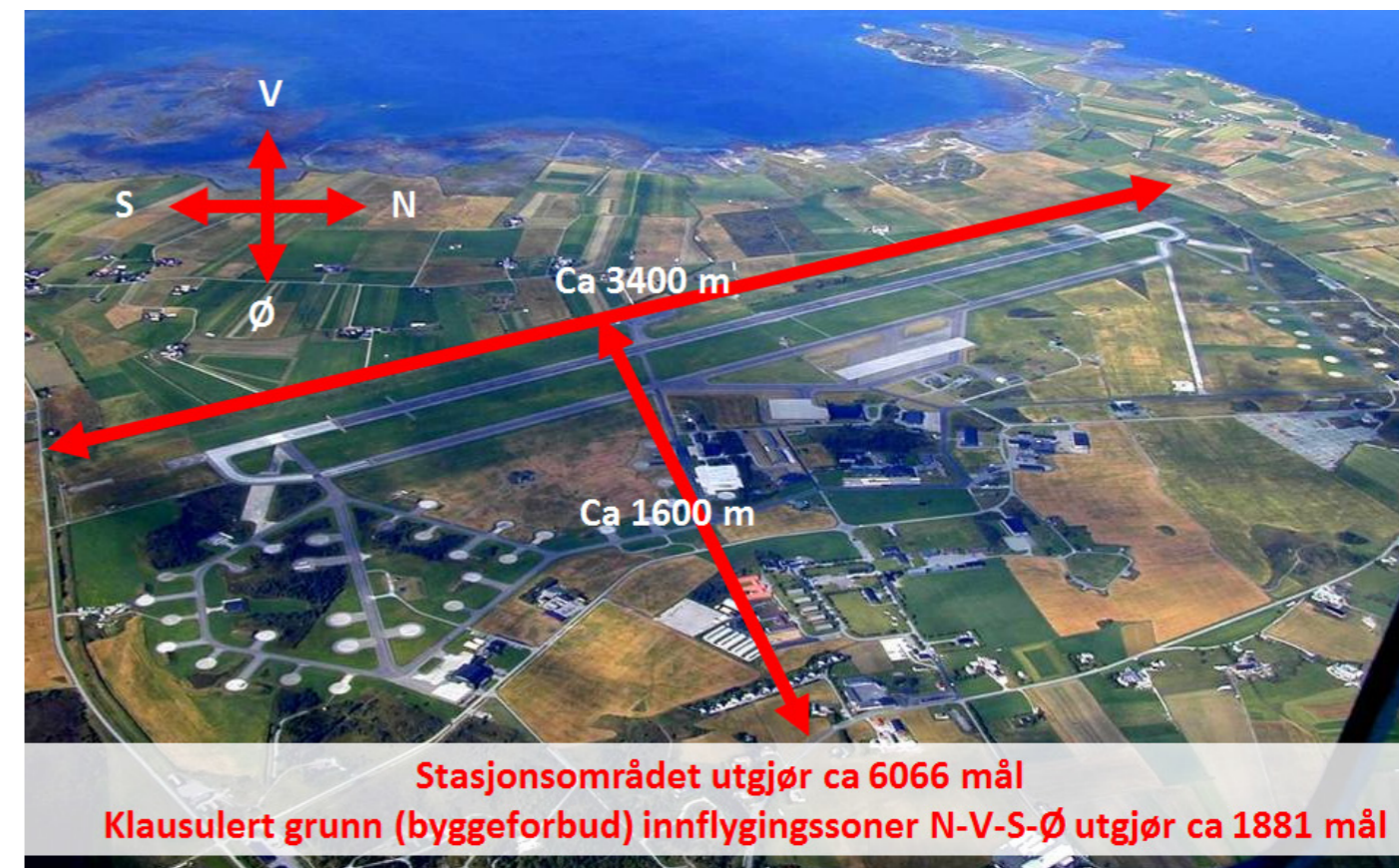
I tillegg til store luftrom for trening har Ørland tilgang til flere skytefelt i nærheten hvor kampflyene kan benytte sine våpen:

- Tarva skytefelt i Bjugn (1-2 minutter flytid) gir mulighet for trening i levering av styrte våpen
- Halten skytefelt i Frøya kommune (6-7 minutter flytid) i sjøen utenfor Ørland gir mulighet for skarp-skyting i luft-til-luft rollen
- Giskås skytefelt ved Steinkjer i Trøndelag (8 minutters flytid) tillater skyting med flykanon
- Regionfelt Østlandet (25 minutter) tillater bruk av en omfattende portefølje av øvingsbomber samt skyting med kanon. Det gir også en gunstig mulighet for samtrening med observatører som leder inn flyene fra bakken (FAC/JTASC).

Når det gjelder samtrening med egne land- og sjøstyrker i sør vil man kunne fortsette som i dag. Samtrening med sjø- og landstyrker i nord vil foregå i de perioder som man har avsatt til det.

### 1.1.3. Fleksibel med tanke på utvidelse

På Ørland hovedflystasjon er det god plass og selve basen



Stort og fleksibelt stasjonsområde.

utgjør om lag 6 kvadratkilometer. Flystasjonen er ikke sperret inne av sivil bebyggelse, men grenser opp til jordbruksområder og litt spredt småhusbebyggelse i øst. Det er derfor mulighet for videre utbygging av basen i fremtiden i takt med Forsvarets endrede behov. En kampflybase vil føre til flere bygg og anlegg, men dette vil ikke komme i konflikt med sivile aktører. Dette er noe Ørland kommune og tilstøtende kommuner slutter seg til. Området for lagring og håndtering av ammunisjon er noe som krever sikringssoner. Dette er etablert på Ørland og ordningen kan videreføres for nye kampfly.

### 1.1.4. Sikring og beskyttelse av basen.

For å hindre sabotasje og terroraksjoner mot personell, fly og annet materiell er det viktig å kunne etablere sikring og beskyttelse av basen. Det er også viktig å hindre at gradert informasjon om sensitive områder på kampflybasen kommer på avveie. Særlig under operasjoner vil behovet for beskyttelse øke vesentlig. Luftforsvaret har mulighet til å kunne etablere en større sikkerhetssone rundt basen dersom dette skulle bli nødvendig.

Den sivile trafikken er svært begrenset i dette området, noe som fra et sikkerhetsperspektiv er positivt. Det er dessuten



små muligheter for innsyn mot sentrale områder av basen. Det er for eksempel etablert en voll langs gjerdet på sør- og vestsiden som hindrer innsyn mot den aktiviteten som foregår på rullebanen. Det er også god avstand mellom det tiltenkte flyoperative området for F-35 og den sivile bebyggelse, noe som gjør at Luftforsvaret i spente situasjoner kan overvåke området på en relativt enkel måte.

Området utenfor basen er dessuten lite trafikkert. I et oversiktlig lokalsamfunn vil man raskt kunne registrere uvedkommende. Dette momentet vil være viktig når man skal beskytte seg mot sabotasje og annen kriminalitet.

### 1.1.5. Kompetanse må sikres

Kampflyvåpenet, med tilhørende logistikk og støttestruktur er meget kompetansekreven, og det hviler på høyt spesialiserte fagmiljøer. Ved lokalisering av kampflybasen på Ørland sikrer man en god rekruttering.

At man ikke skal tape kompetanse er et skal-krav fra Forsvaret. Det er allerede i dag meget stabil og god rekruttering til både militære og sivile stillinger på Ørland.

Kartleggingen av personell ved dagens kampflybaser viser at det er stor grad av lokal rekruttering.

Ørland/Bjugn er en del av en stor bo- og arbeidsmarked-region med over 200 000 innbyggere som er i betydelig vekst. Forsknings- og universitetsbyen Trondheim representerer også et stort tilfang av fremtidig rekruttering av kompetent personell.

Rekruttering til enebasen skal innføres over en periode på 10-12 år noe som gir grunnlag for aktiv planlegging og tilrettelegging for dette.

I innstillingen har vurderingen av forholdene rundt personell og kompetanse på Ørland etter vår mening blitt noe negativ. Det virker ikke som man har fanget opp og anerkjent de mange planer for tilrettelegging som finner sted på en rekke områder i hele regionen. Tiltak som vil ha stor betydning for rekrutteringen videre framover.

Trondheimsregionen er en betydelig vekstregion og Sør-Trøndelag fylke er nylig rangert som beste fylke i NHOs kåring "Nærings-NM". Tilfanget av kompetent arbeidskraft må således vurderes å være svært god fremover.

## 1.2. Operasjoner

Kampflyet skal ha evne til å hevde norsk suverenitet både mot krenkelser av sjø-, luft- og landterritoriet. F-35 skal også benyttes i krisehåndtering eller drive overvåkning og innhente etterretningsmateriale med sine avanserte sensorer.

Lokalisering av kampflybasen må blant annet balansere forholdet mellom operative behov og kostnader. Forsvarssjefen mener man finner denne balansen på Ørland.

Det å ta ut norske kampfly så tidlig som mulig i en konflikt vil være svært viktig for en motstander. Ødeleggelse av flyene på bakken eller det å stenge flyene inne ved å ødelegge rullebanen er et mønster vi kjenner fra de fleste åpningsfaser i en konflikt.

Vi registrerer derfor med interesse følgende: "Ørland (har) en tilbaketrukket lokalisering i forhold til militære kapasiteter i nord, noe som kan bidra til å gjøre basen bedre beskyttet mot overraskende militære aksjoner" (Lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35, side 43).

Dette er et helt sentralt moment nå som Norge skal etablere én-baseløsning for kampfly og det burde derfor vært utdypet nærmere i utredningen.

### 1.2.1. Dekker hele Norge

Kampfly på Ørland vil kunne dekke alle deler av landet og medføre at man kan etablere en god militær kapasitet i hele Norge, også på det sentrale Østlandet hvor hoveddelen av befolkningen bor. Man vil også ha mulighet til raskt å etablere beskyttelse av oljeinstallasjoner på norsk sokkel.

Det virker som en rimelig prioritering at kampflyene også er disponert slik at de skal kunne sikre sentrale befolkningsområder, og landets økonomisk viktigste og mest sårbare installasjoner på en god måte.

Muligheten for hurtig utrykning kan etableres gjennom forflytning (deployering) til fremskutte baser i nord eller sør. Med en slik deployering vil man i en spent situasjon spre sin virksomhet.

Høy luftmilitær beredskap (HLB) etableres under spesielle forhold eller når det oppstår en krise. HLB kan da

etableres ved flere baser, både i nord og sør, basert på et fleksibelt konsept.

### Nordområdene

Vi støtter Regjeringens strategiske satsning på Nordområdene. Vi oppfatter imidlertid ikke at denne strategien tilsier at det inkluderer en militær opptrapping i nord, men derimot at "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" (Meld. St. 7(2011–2012) Nordområdene - Visjon og virkemidler).

Det bør utvilsomt være i Norges interesser at den sikkerhetspolitiske spenningen i Nordområdene opprettholdes på et lavest mulig nivå, samtidig som vi med tilstedeværelse, suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse ivaretar våre nasjonale interesser. Forsvarets primære bidrag til dette er maritime patruljefly (P-3 Orion) og Kystvakten, og i nær fremtid også de nye NH-90 helikoptrene. Det er derfor viktig at MPA-aktiviteten minst opprettholdes på dagens nivå.

En betydelig militær opptrapping med daglige F-35 operasjoner i våre nordligste interesseområder kan ikke vurderes å være en del av denne strategien. Et fleksibelt operasjonskonsept som demonstrerer vår evne og vilje til tilstedeværelse med kampfly i nord, vil i gitte situasjoner fremstå som hensiktsmessig i forhold til nasjonale interesser. På samme måte som Sjøforsvaret viser tilstedeværelse med fregatter og ubåter som har hjemmebase i Bergen. En lokalisering av Luftforsvarets hovedbase for kampfly på Ørland fremstår derfor som helt i tråd med en strategisk satsning på Nordområdene.

I gitte situasjoner vil en fremskutt deployering i nord gi en vesentlig større rekkevidde i nordområdene og lenger holdetid i hele det norske interesseområdet i nord. Forsvarssjefen skisserer at man kan etablere et "skjold" i nord gjennom et deployeringskonsept ved ulike flyplasser i nord.

Vi registrerer at forsvarssjefen etter en helhetlig vurdering mener at kampflyene, inkludert QRA-beredskapsflyene, vurderer Ørland som en operativt tilfredsstillende utgangslokalisering. Vi registrerer samtidig at det i Forsvarsdepartementets utredning om basevalg heter at

dersom Ørland velges som enebase kan det være aktuelt med en fremskutt QRA-base lenger nord for å få en bedre operativ nytteverdi knyttet til tilstedeværelse og identifisering av fremmede fly.

Dersom man velger en mer permanent tilstedeværelse i nord har vi ved flere anledninger gått inn for en etablering av et fremskutt detasjement på Andøya da man ved et slikt konsept kan oppnå viktige operative og strategiske uttelling gjennom marginal økonomisk innsats.

Det er også gjort en vurdering av de ulike basene i nord og deres bidrag til tilstedeværelse i nord. Andøy rangeres her foran henholdsvis Bodø og Evenes. Andøya og Evenes vurderes som best med hensyn til lokasjonenes bidrag til tilstedeværelse og løsning av QRA-oppgavet. Lokalisering til en av disse to baser gir økt nytte i forhold til dagens løsning med QRA på Bodø. Kombinasjonen av nytte og gode flyoperative betingelser gjør at Andøya rangeres høyest før kostnader er vurdert.

Det bør derfor også fremkomme en kostnadsmessig vurdering av det som av forsvarssjefen betegnes som et "fleksibelt deployeringskonsept", slik at det blir mulig å se dette i forhold til et permanent detasjementet på Andøya.

### 1.2.2. NATO, alliert trening og nærvær

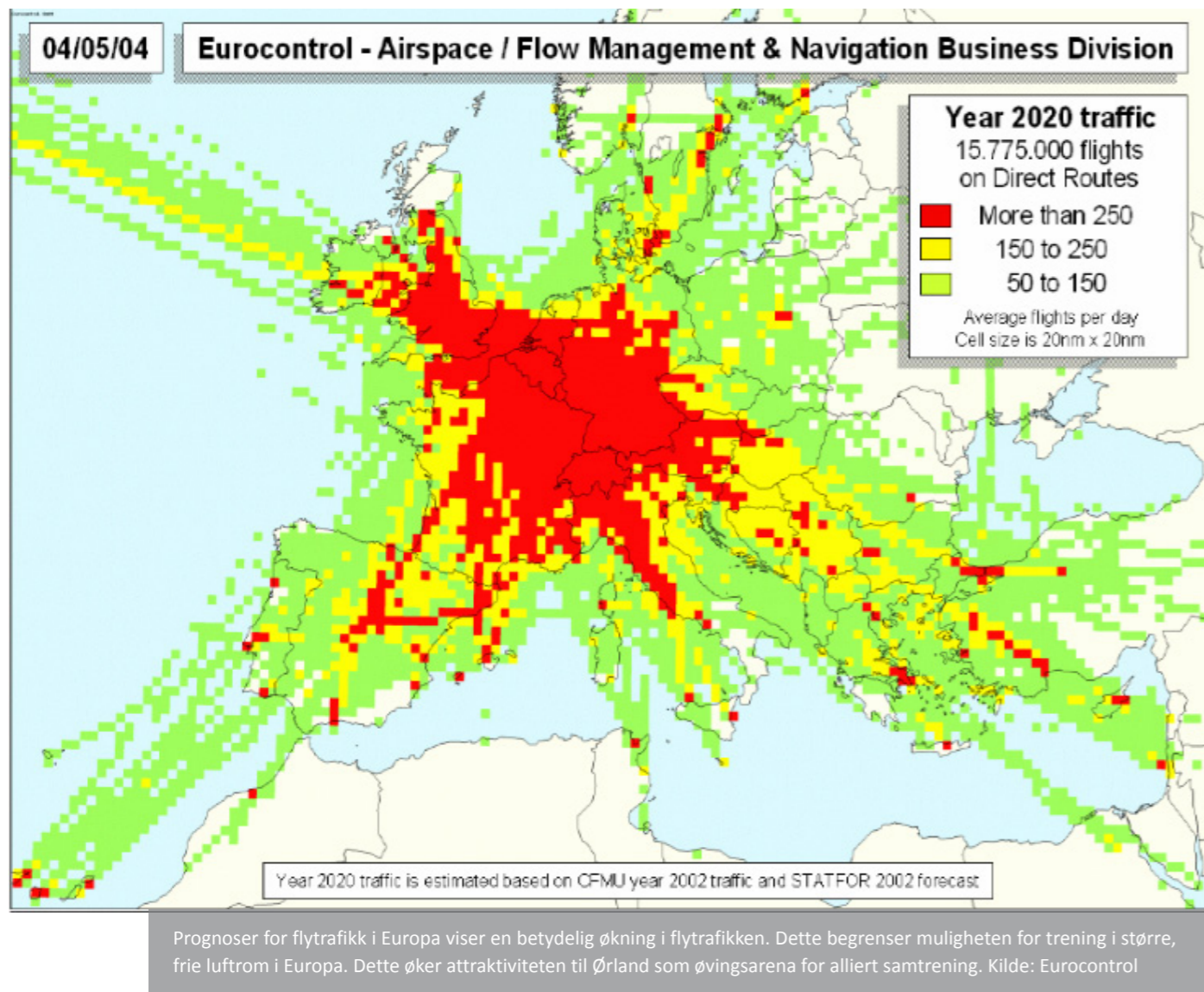
#### Alliert samtrenning

Flystyrker fra allierte land har i økende grad drevet trening fra Ørland som har vært base for NATOs største kampflyøvelser flere ganger. Restriksjoner på luftøvelser i Europa, kombinert med gode muligheter til å øve over land og sjø, samt god infrastruktur på basen gjør at Ørland er attraktivt for alliert trening og øvelser.

Egnete skytefelt er også attraktive for allierte flyavdelinger. Dette vil kunne medføre en økt periodisk tilstedeværelse av utenlandske styrker som kommer til Norge for å trene. Dermed oppnås en dobbelt hensikt: Norge sikrer alliert tilstedeværelse og et fotavtrykk fra NATO og utvikler evne til at norske og allierte styrker kan samvirke.

Eksempler på dette samarbeidet i 2012 er at man i april/mai gjennomfører M6 Operational Test & Evaluation (OT&E) for F-16 innenfor European Participating Air Forces-samarbeidet (EPAF) på Ørland. Europas største luftøvelse i 2012, NATO Tiger Meet 12, avvikles på Ørland i månedsskiftet mai/juni. Tentativ deltakelse pr





Prognoser for flytrafikk i Europa viser en betydelig økning i flytrafikken. Dette begrenser muligheten for trening i større, frie luftrom i Europa. Dette øker attraktiviteten til Ørland som øvingsarena for alliert samtrening. Kilde: Eurocontrol

januar 2012 overstiger allerede 70 fly og helikoptre og nær 1000 øvingsdeltakere.

### AWACS

NATO etablerte tidlig på 80 tallet en fremskutt lokasjon for sin flybårne (E-3A) overvåkings- og kontrollkapasitet AWACS på Ørland. Lokaliseringen på Ørland hovedflystasjon gir muligheter for samtrening og betydelige synergier da AWACS kan bidra til å dekke det nasjonale behovet når disse flyene er tilgjengelige. NATO har over en lang tidsperiode investert betydelige summer i infrastruktur for lokalisering av AWACS-flyene på Ørland.

Lokasjonen Ørland ble i sin tid valgt i konkurranse med Evenes blant annet fordi Ørland har en mer tilbake-trukket lokalisering, for å dempe spenningsnivået. Begrepet lokasjon ble den gang benyttet da det også var en betydelig debatt om etablering av fremmede baser på norsk jord.

En eventuell relokalisering lenger nord vil uansett måtte

reforhandles med NATO, med risiko for at NATO trekker sitt engasjement ut av Norge. Det oppfattes som usannsynlig at NATO vil bære de betydelige kostnadene forbundet med en reetablering av basen i Norge.

Vi registrer at Forsvarsdepartementet skriver at dersom Ørland ikke inngår i en fremtidig lokalisering av kampfly medfører dette at man må opprettholde aktivitet på



NATO AWACS (E-3A) Lokasjon Ørland

Ørland for å understøtte AWACS flyene. Samtidig vil da dagens meget gunstige synergier med denne kapasiteten, reduseres betraktelig.

NATOs Forward Operating Location (FOL) for AWACS er et fellesalliert element som det er sikkerhetspolitisk ønskelig å videreføre i Norge. Evne til overvåking av store luft- og havområder er avgjørende i krise- og konflikt-situasjoner. Det vurderes derfor som viktig at AWACS også i fremtiden gis muligheter til å operere jevnlig fra norske baser (Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35, side 20).

### Forhåndslager

Materiell og ammunisjon for det amerikanske marine-korpset er forhåndslagret i Trøndelag. Hensikten er at Norge raskt skal kunne motta større amerikanske styrker dersom situasjonen tilsier det. I henhold til den reviderte avtalen (2005) kan USA hente materiell og ammunisjon til bruk globalt. Ørland hovedflystasjon er sentral i omlastingen av ammunisjon fra fly i fredstid.



Avtale mellom Norge og Amerikas Forente Stater om forhåndslagring og forsterkning av Norge.

“Fra norsk side er forhåndslagrene viktige, både i forhold til nye sikkerhetsutfordringer, for å kunne ivareta sikkerheten for Norge og for å legge til rette for at amerikanske styrker kan bli satt inn i krisehåndteringsoperasjoner i alliansens nærområder. Fra amerikansk side tillegges lagrene også vesentlig betydning. Forhåndslagrene er et sentralt element i norsk-amerikanske bilaterale sikkerhetspolitiske relasjoner og forholdet er tillagt betydelig vekt i alternativsvurderingene” (Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35, kapittel 4.2.4. side 19-20).

De amerikanske forhåndslagrene er viktig for norsk sikkerhet og Ørland hovedflystasjon er en viktig faktor for å gjøre disse lagrene tilgjengelige for amerikanerne.

### 1.3. Støy og miljø

F-35 støyer mer enn F-16, noe innbyggerne på Ørland er kjent med. De er også kjent med at lokalisering av flere kampfly til Ørland vil medføre at flere bygninger rundt basen vil utsettes for økt støy.

Forsvaret er imidlertid eneste støykilde av betydning på Ørland, og opererer kampfly i konsentrerte perioder på ukedagene. Det er med andre ord ikke vedvarende tilleggsstøy fra sivil luftfart, noe som demper belastningen.

Som kartene på side 21 som viser at avstanden til sivil bebyggelse på Ørland er stor i forhold til alternative lokasjoner.

Det offisielle støykartet tar utgangspunkt i 7 040 sorties. De nye offisielle tallene er imidlertid regulert ned til 4 730 sorties. Det betyr at støymessig framstår Ørland som mer robust enn tidligere beregnet, og gir betydelig rom for alliert treningsaktivitet innenfor det kostnadsbildet som er skissert.

### 1.4. Ørland – best for Forsvaret, Norge og NATO

Valget av base for de nye kampflyene skal bidra til å gi Norge mest mulig sikkerhet de nærmeste 40-50 årene. Det er i den forbindelse helt sentralt at anskaffelsen av F-35 – Norges største investering – blir utnyttet optimalt. I motsatt fall vil konsekvensene ramme Forsvaret som en helhet.

Vi vet at det med stramme budsjetter og kostnadsveksten i forsvarsmateriell blir stadig viktigere med effektiv ressursbruk. På den måten skapes også den beste operative evnen.

Dette blir enda mer sentralt nå som forsvarsbudsjettene hos nære allierte stadig er under press og hvor Norge i fremtiden sannsynligvis må ta større egenansvar for vår nasjonale sikkerhet.

“Ørland gir de laveste levetidskostnadene, har minst risiko med hensyn til implementering og gir størst handlefrihet for fremtiden” (GIL presentasjon, Oslo Militære Samfund, 6. desember).

Ørland hovedflystasjon er best for Forsvaret, Norge og NATO.



## 2. Kommentarer til enkeltmomenter i utredningen med henvisning

### 2.1. Ambisjonsnivå

Pkt 3.1.2 side 8 av 110 og pkt 4.7 side 24 av 110

Utredningen skisserer at F-35 programmet har nedjustert (november 2011) sortiebehovet på hovedbasen (90 % av flytimene) fra 7040 til 4730 sorties slik at det nye "...sortie-antallet anses som tilstrekkelig for også å dekke utenlandsk øving og trening". De offisielle støykart er imidlertid beregnet med utgangspunkt 7040 sorties og i denne forbindelse er det kun lagt inn et høyt alliert innslag for alternativet Ørland (bl.a. NATO Air Meet 2002).

Ørland fremstår etter skisserte nedjustering som enda mer robust for utenlandsk øving og trening enn de alternative én-baseløsningene. Vi savner en ytterligere vurdering av dette momentet i utredningen.

### 2.2. Styrkeproduksjon, kapasitet

Pkt 4.1.1 side 12 av 110, pkt 4.8 side 25 av 110 og pkt 8.3 side 66 av 110

Utredningen slår fast at det legges opp til en gjennomsnittaktivitet på 24 sorties per døgn, fordelt på to flyperioder som et skal-krav. Bør-krav er satt til 40 sorties fordelt på to flyperioder pr dag. I tillegg er det lagt vekt på mulighet for formasjonsinnflygning.

Utredningen belyser i beskjeden grad utfordringer knyttet til avvikling av to flyperioder pr dag på en flystasjon som har et betydelig sivilt innslag i forhold til en ren militær flystasjon. Dette oppleves som en vesentlig svakhet ved utredningen. Et behov for økning av antall flyperioder pr dag må antas å medføre betydelige økonomiske, miljømessige (støy) og personellmessige konsekvenser på kort og lang sikt dersom dette i realiteten blir mer regelen enn unntaket.

### 2.3. Fleksibilitet for fremtiden

Pkt 4.1.3 side 14 av 110

Utredningen beskriver at behovet for langsiktig fleksibilitet og handlefrihet er ansett som meget viktige egenskaper ved lokaliseringsløsningen, og enda viktigere ved en enebaseløsning. Dette er et moment som vi, i likhet med Forsvarssjefen ved fremleggelsen av sitt fagmilitære råd, finner som svært viktig å understreke. Til tross for at dette er egenskaper som sorterer under ikke-prissatte konsekvenser, vil de utvilsomt ved sitt fravær kunne føre til betydelige økonomiske implikasjoner og redusert operativ evne for Forsvaret totalt sett. Utredningen burde reflektert dette forholdet enda mer inngående og samtidig foretatt en kvantifiserende økonomisk analyse i et langsiktig perspektiv.

### 2.4. Tilgjengelig luftrom

Pkt 4.1.4 side 14 og 15 av 110

Utredningen beskriver at "Tilgangen til nærliggende treningsluftrom over land er noe dårligere i nord enn den er i syd". Videre fremkommer det at treningsområder over Sverige til en viss grad kan kompensere for en noe begrenset nasjonal luftromstilgang i nord.

Etter vårt skjønne underkommunerer utredningen det totale restriksjonsomfanget knyttet til luftromstilgang i nord. Det er eksempelvis antydning "...høyde- og manøvreringsbegrensninger..." men ikke aktuelle tidsvinduer for operasjoner innenfor luftøvingssområdene.<sup>1</sup> Nylig opprettede terminalområde (TMA) i område Lofoten er eksempel på ytterligere begrensninger for Forsvarets handlefrihet over land i nord.<sup>2</sup> At utredningen godskriver tilgang på svensk luftrom som en kompensasjon for manglende nasjonalt luftrom, uten at dette er gitt en mer inngående vurdering i et langsiktig perspektiv, fremstår som en høyst usikker og *meget* bekymringsfull tilnærming.

Utredningen skisserer videre at "Det er begrensede muligheter for etablering av nye øvingssområder eller utvidelse av eksisterende rundt lokaliseringalternativene."

<sup>1</sup> Ref Flexible Use of Airspace (FUA) avtale datert 7. april 2011. <http://www.avinor.no>

<sup>2</sup> Innføring av Lofoten TMA 17. november 2011 innebærer at alt luftrom i området er underlagt sivil kontroll. Ref <http://www.bofly.org/files/lofoten-tma.pdf>

Vi ønsker å bemerke at pågående Southern Norway Airspace Project (SNAP) har til hensikt å optimalisere luftrommet over Vestlandet og Trøndelag. Dette, sett i sammenheng med de endringer som ble implementert i ny Flexible Use of Airspace (FUA) avtale 7. april 2011, vil gi ytterligere forbedringer av luftromsstrukturen for militære operasjoner i Midt- og Sør-Norge, spesielt mht. kosteffektive kystnære fellesoperasjoner.<sup>3</sup>

### 2.5. Samtrening med land- og sjøstyrker samt allierte

Pkt 4.1.6 side 16 av 110 og pkt 6.4.1 side 39 av 110

Dagens samtrening med allierte på Ørland er nettopp et resultat av at en er i stand til å tilby attraktive trenings- og øvingsområder for allierte kampflyavdelinger i Midt-Norge. Utredningen antyder at (fremtidig) alliert samtrening ikke nødvendigvis må gjennomføres fra samme base. Gjentatte tilbakemeldinger fra besøkende avdelinger på Ørland hovedflystasjon tilsier imidlertid at dette også er en essensiell del av den attraktiviteten som tilbys (kompaktløsning). Det fremkommer ikke mer inngående vurderinger hvorvidt allierte finner det like attraktivt med et "spredningskonsept" på flere baser for slik aktivitet – da også i perspektiv av at denne eventuelt skal avvikles nord for Ørland.

Dersom attraktiviteten antas redusert ved en spredning av alliert aktivitet på flere baser burde dette vært anført tydeligere i utredningen. Dette vil også bidra til et mer korrekt politisk beslutningsgrunnlag.

### 2.6. Sikring og beskyttelse

Pkt 4.1.7 side 16 av 110, pkt 4.4 side 22 av 110, 6.4.1 side 37 av 110 og 6.4.2 side 48 av 110

Det er vanskelig å se for seg hvordan sikring og beskyttelse av F-35 kan bli tilfredsstillende ivare tatt på en base med høy sivil trafikk. I tillegg til generell sikkerhet må også armeringsmessige (skarpe våpen) hensyn kunne

<sup>3</sup> For SNAP/FUA ref <http://avinor.no> For FUA ref også <http://regjeringen.no/nb/dep/fd.html?id=380>. Nye treningsområder langs kysten som følge av SNAP vil bidra til redusert behov for transittering med Sjøforsvarets fartøyer lokalisert til Haakonvern og kampfly lokalisert til Ørland.

ivaretas på en tilfredsstillende måte. En er kjent med at det tillegges betydelig skjerpede sikkerhetskrav på en flystasjon som også har omfattende sivil lufttrafikk enn hva tilfellet er på en ren militær flystasjon. Dette får også en økonomisk konsekvens.

Utredningen indikerer i denne sammenhengen også at basens beliggenhet vil ha betydning i et større operativt perspektiv i forhold til eventuelle militære trusler. Denne faktoren blir enda viktigere i forhold til valg av en én-baseløsning for nye kampfly, et moment som burde vært poengtert.

### 2.7. Personell og kompetanse må sikres

Pkt 4.1.8 side 17-18 av 110

Overgangsfasen fra F-16 til F-35 vil foregå over et langt tidsspenn (10-12 år) og således burde et generasjonsskifte inngå som en relevant faktor i utredningens drøftinger. Et generasjonsskifte, kombinert med ulike tidsbegrensede incentivordninger for personell, antas å redusere risikoen for kompetansetap og rekrutteringsutfordringer på sikt betydelig, uavhengig av valgt lokaliseringsløsning.

Viser for øvrig til tidligere kommentarer rundt temaet personell og rekruttering.

### 2.8. Operasjoner – tilstedeværelse

Pkt 4.2 og 4.2.1 side 18-19 av 110, pkt 3.1.2 side 8 av 110 og pkt 8.2 side 65 av 110

F-35 gir betydelig bedre flyoperative ytelser enn dagens F-16, et moment som med fordel kunne vært enda tydeligere kommunisert i utredningen. Dette gir en unik mulighet for nytenking mht. operasjonsmønster og utgangslokalisering av kampflyene. Det vil også bidra til å underbygge/forsterke den tidligere politiske beslutning om valg av F-35 som Norges fremtidige kampfly. I tillegg antas det å endre en tradisjonell og konservativ oppfatning av "fenomenet" tilstedeværelse, noe som er både riktig og nødvendig for å fremheve fremfor å undergrave de flyoperative ytelsene til et nytt kampfly.

Det vil ved valg av Ørland fortsatt være mye tilstedeværelse av kampfly som del av en "normalsituasjon"

også i nordområdene. I aktuelle støyberegninger forutsettes i utgangspunktet 10 % av flytimene avvirket utenfor hovedbasen. I dette inngår bl.a. samtrening med andre forsvarsgrener, deltakelse på små og større øvelser, beredskapstrening, skarpe QRA-oppdrag osv. Dette forholdet burde fremkommet tydeligere i utredningen. Uavhengig av baselokalisering må det etableres et deployeringskonsept med fremskutte baser både i nord og sør. Dette for å skape tilstrekkelig holdetid i aktuelt operasjonsområde og nødvendig fleksibilitet for operativ myndighet ved oppdukkende behov. Igjen vil vi understreke at de flyoperative ytelsene til F-35 må antas å ivareta slike forhold på en meget tilfredsstillende måte.

## 2.9. Allierte forpliktelser

Pkt 4.2.4 side 20 av 110 og pkt 7.1.1 side 59 av 110

Det legges til grunn en minimumsdrift på Ørland for ivaretagelse av allierte forpliktelser dersom det besluttes å etablere en kampflybase i nord. Det fremkommer imidlertid ikke hva en minimumsdrift innebærer. Driftskostnadene er oppgitt til i størrelsesorden 75 mill. kroner pr år – også uten detaljert utdyping. Tilsvarende er det oppgitt at det ved valg av Ørland må legges igjen et driftsstøtteelement ved Reitan – igjen uten videre utdyping og konkretisering av kostnader.

Dette er en vesentlig svakhet med utredningen, noe som forsterkes når slike kostnadselementer akkumuleres over flere tiår og får betydelig innvirkning på kostnadsbildene.

## 2.10. Vurderinger av Bodø/Ørland som enebase – styrkeproduksjon

Pkt 6.4.1 side 37 og pkt 6.4.2 side 43 av 110

Ammunisjonsområder er drøftet i utredningen da dette av sikringsmessige hensyn både er arealkrevende anlegg, samtidig som de erfaringsmessig er beheftet med betydelige kostnader. Utredningen skriver at “re-etablering av nytt ammunisjonslager er reflektert under prissatte konsekvenser”, samtidig som det henvises til en rapport fra Forsvarsbygg Futura datert november 2011. Det er en svakhet ved utredningen at slike kostnader ikke presenteres eksplisitt, men kun integreres i et større kostnadsbilde. Se også våre tilsvarende betraktninger som gjøres

mht. kostnader ved drift av en fremskutt QRA-beredskap.

Vi er også kjent med at tilstandsgraden på drivstoffanlegg og herunder infrastruktur for mottak, distribusjon og lagring er betydelig forskjellig lokaliseringsoptimalitetene tatt i betraktning. Drivstoffanlegg burde vært drøftet i utredningen da slike anlegg, i likhet med ammunisjonsområder, er anlegg som både er helt essensielle for daglig drift av et kampflyvåpen og som erfaringsmessig medfører meget høye kostnader gitt ulike restriksjonshensyn, spesielt ved behov for omfattende utbedringer eller re-etableringer.

## 2.11. Vurdering av Bodø som enebase – styrkeproduksjon

Pkt 6.4.1 side 36 av 110

Utredningen beskriver at “Et utstrakt samarbeid med Sverige og Finland gjør imidlertid at Bodø i praksis har hatt god tilgang til luftrom for trening over land også i dag. Det legges til grunn at dette nordiske samarbeidet vil fortsette.” Det er noen forhold rundt denne beskrivelsen som vi finner helt nødvendig å kommentere.

Dagens Cross Border Training (CBT) aktiviteter ut fra Bodø må fortrinnsvis kunne hevdes å være et utslag av manglende nasjonalt luftrom over land i Nord-Norge. Dette fremkommer også i departementets utredning som i tillegg skriver at tilgang til nordisk luftrom må betraktes som et *tillegg* fremfor en *erstatning* for nasjonalt treningsluftrom. Denne tilnærmingen støttes da det anses som svært uheldig å basere lokalisering og styrkeproduksjon av et nytt kampflyvåpen på en ufravikelig og langsiktig avhengighet av svensk/finsk luftrom. Gitt det omfattende og økte luftromsbehovet knyttet til F-35, øker vår skepsis til en slik avhengighet. Hvorvidt et nordisk samarbeid tillater bruk av alle sensorer og kapasiteter til F-35 i svensk/finsk luftrom, med tanke på den store rekkevidden F-35 representerer spesielt når det gjelder situasjonsforståelse, er heller ikke en faktor som er drøftet i utredningen.

Denne fremtidige treningen hviler på tre forutsetninger som bør komme klart frem; 1) at Norge er interessert i en forutsigbar trening med F-35 i et nøytralt lands luftrom, 2) at Sverige tillater denne treningen med et fly med helt andre egenskaper enn F-16, og 3) ikke minst at Sverige opprettholder sine kampfly i nord. Det er en kjent sak at det svenske militæret ønsker å redusere denne

tilstedeværelsen av økonomiske årsaker. Uansett så kan denne samtreningen utøves fra Ørland, dersom den skal videreføres som et symbol på et nordisk samarbeid.

CBT og nordisk samarbeid generelt har utvilsomt flere positive sider ved seg som også er mulig å videreføre ved valg av Ørland som kampflybase. Det er likevel grunn til å stille spørsmålstegn ved den langsiktige robustheten, både i et støymessig perspektiv og i forhold til endringer i de sikkerhetspolitiske disposisjoner i et ikke-NATO land. CBT aktivitetene innebærer i tillegg begrensninger som reduserer ønsket treningseffekt. Gradert NATO informasjon kan ikke deles med et ikke-NATO land, svensk luftrom er ikke segregert mellom sivil og militær trafikk noe som gir visse begrensninger på større scenarier, kampflyenes elektroniske krigføringssystemer kan ikke brukes fullt ut og en oppnår ikke fullt utbytte av NATO AWACS (E-3A).

CBT samt nordiske øvelser (Nordic Air Meet) har i en årrekke vært utført også ut fra Ørland, men dette er imidlertid ingen nødvendighet da tilgang på nasjonalt luftrom er meget tilfredsstillende i Midt- og Sør-Norge. I tillegg har det betydelige innslaget av alliert trening på Ørland mer enn kompensert for denne type samarbeid. Pr desember 2011 er det så langt for 2012 planlagt utenlandske øvings- og treningsaktiviteter i hele 16-20 uker.<sup>4</sup> I motsetning til CBT er disse aktivitetene forbundet med svært få begrensninger i utførelse og treningseffekt samt at gradert NATO informasjon kan deles og benyttes ved brief- og debrief av oppdragene.

Begrepet utstrakt samarbeid benyttes som en beskrivelse av dagens CBT i nord. Dette er riktig kun dersom en samtidig tar i betraktning at Bodø har betydelig lavere innslag av annen alliert virksomhet enn Ørland. Sør-Trøndelag fylkeskommune har innhentet informasjon som viser at

<sup>4</sup> I april/mai gjennomføres M6 Operational Test & Evaluation (OT&E) for F-16 innenfor European Participating Air Forces (EPAF) samarbeidet på Ørland. Europas største luftøvelse i 2012, NATO Tiger Meet 12, avvikles på Ørland i månedskiftet mai/juni. Tentativ deltakelse pr januar 2012 overstiger allerede 70 fly og helikoptre. Avsluttende 4-5 uker av F-16 våpeninstruktørprogrammet Fighter Weapons Instructor Training (FWIT) foregår på Ørland oktober/november 2012. Antatt deltakelse er 14-16 x F-16 innenfor EPAF samarbeidet. I tillegg kan det bli ytterligere deltakelse av nederlandske F-16 for understøttelse av FWIT aktiviteten. Swiss Nightway avvikles for 13de gang på Ørland i 2012 med tentativt 10 x F/A-18 Hornet kampfly i en periode på 4 uker. Disse inngår også som deltakere i den nasjonale fellesøvelsen Flotex Silver samt at de er medvirkende til en meget kosteffektiv arena for utsjekk og autorisasjon av jagerflykontrollører i Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede. Opplistingen er ikke uttømmende for utenlandsk øvings- og treningsaktivitet på Ørland i 2012.

dagens hyppighet av CBT med norsk deltakelse ligger på ca 30-40 aktiviteter gjennom året. Dersom en utelukkende sammenligner dette innslaget med sveitsernes årlige og kontinuerlige fire ukers nattflygingsperiode med 8-10 x F/A-18 Hornet (Swiss Nightway) på Ørland, så vil CBT innslaget være beskjedent allerede i dette perspektivet. Da er nasjonale synergieffekter med øvrig alliert innslag på Ørland ikke tatt i betraktning.

## 2.12. Vurdering av Ørland som enebase – styrkeproduksjon

Pkt 6.4.2 side 44 av 110

Det er oppgitt at Regionfelt Østlandet (RØ) kun gir mulighet for levering av små frittfalls-øvingsbomber. Dette er ikke i samsvar med gjeldende Range Order for RØ datert 17. februar 2011. I tillegg er det oppgitt at Tarva kun gir mulighet for levering av styrte våpen uten sprenglegeme. Det er allerede prøvd ut levering av skarpe våpen på Tarva og det er realistisk at dette kan bli en permanent mulighet i fremtiden, dog med visse begrensninger.

## 2.13. Vurdering av Ørland som enebase – allierte forpliktelser

Pkt 6.4.2 side 45 av 110 og pkt 4.7 side 24

Det er ikke samsvar i vurderingene som foretas. På side 24 fremkommer det at det pga redusert totalt sortiebehov – i forhold til opprinnelige støyberegninger – også vil være støymessig tilstrekkelig sortieantall for å dekke utenlandsk trening og øving på hovedbasen. På side 45 beskrives det imidlertid at omfang av alliert virksomhet kan gi tilleggsutfordringer med hensyn til støy og luftromsbehov, noe som tilsier en spredning av aktivitet på flere baser. Denne uregelmessigheten må rettes opp i utredningen.

## 2.14. Vurdering av Ørland som enebase – personell og kompetanse

Pkt 6.4.2 side 45-46 og 48

Det registreres at det ved vurdering av personell- og kompetansemessige forhold for Ørland benyttes påfallende sterkt negativt ladete begreper i fremstillingene.



Dette svekker utredningens kvalitet, samtidig som beskrivelsene ikke kan sies å samsvare verken med dagens eller fremtidige forhold. Ord som “tungvint reise”, “tidskrevende og belastende” og “rekrutteringsmessig utfordrende” gir automatisk negative assosiasjoner og vil trolig gi mange lesere en svært uheldig og feilaktig oppfatning av Ørlands status på dette området. Viser for øvrig til punkt 1.1.5. i vårt høringsvar.

Utredningen presenterer i sin oppsummering om Ørland at “løsningen vurderes å skape middels til store utfordringer knyttet til rekruttering på grunn av stor avstand til andre befolkningssentra (Trondheim)”. Dette tilbakevises på det sterkeste ikke minst med tanke på det forestående generasjonsskiftet som vil være gjeldende ved innfasings-tidspunktet for nye kampfly og den realistisk forventede positive effekten av tung regional tilrettelegging som finner sted. Konklusjonen om at “...det kan forventes et betydelig større kompetansetap i forhold til alternativet Bodø”, stemmer ikke etter vår oppfatning.

## 2.15. Støy og miljø

Pkt 6.4.2 side 46 av 110

Utredningen beskriver at det på Ørland er fredede bygninger innenfor dagens flyplassarealer som kan få betydning for arealutnyttelsen. Dette gjelder et område med åtte ekstyske Messerschmidt-hangarer og mellomliggende banedekke. Dette området er imidlertid lokalisert lengst nord på flyplassen og på en måte som med stor sannsynlighet ikke vil legge begrensninger på fremtidig arealutnyttelse.

## 2.16. Støy og miljø

Tabell 7-1 og pkt 7.1.1 side 59

Vi stiller spørsmål ved at kostnader ved støytiltak og innløsning av boliger på Ørland beregnes som høyere enn ved relokalisering av de flyoperative flatene i Bodø. På grunn av store tilgjengelige arealer innenfor flybasens yttergrense, vil avstanden til berørt sivil bebyggelse åpenbart være større på Ørland enn i Bodø, selv ved en relokalisering av de flyoperative flatene.

Se kart på motsatt side.

## 2.17. Enebaseløsning med fremskutt QRA

Pkt 8.4 side 67 av 110 og vedlegg B side 79 av 110 (drift)

Utredningen antyder en driftskostnad for et fremskutt QRA-element i nord i størrelsesorden 35 mill. kroner pr år ved alternativ Ørland. Knyttet til alternativet Bodø som én-base skriver utredningen at ekstrakostnader til drift av QRA er inkludert i de ordinære driftskostnadene. Utredningen vil bli styrket dersom ekstrakostnadene ved en integrert QRA på en hovedbase skilles ut og presenteres som en frittstående tallstørrelse. I tillegg bør det fremkomme hvorvidt driftskostnader ved en QRA-satellitt er kompensert for disse ekstrakostnadene som vil påløpe uavhengig av QRA-løsning.

Det bør også fremkomme en kostnadsmessig vurdering av det som av forsvarssjefen betegnes som et “fleksibelt deployeringskonsept”, slik at det blir mulig å se dette i forhold til det foreslåtte permanente detasjementet på Andøya.

## 2.18. Lokaliseringsbeskrivelser

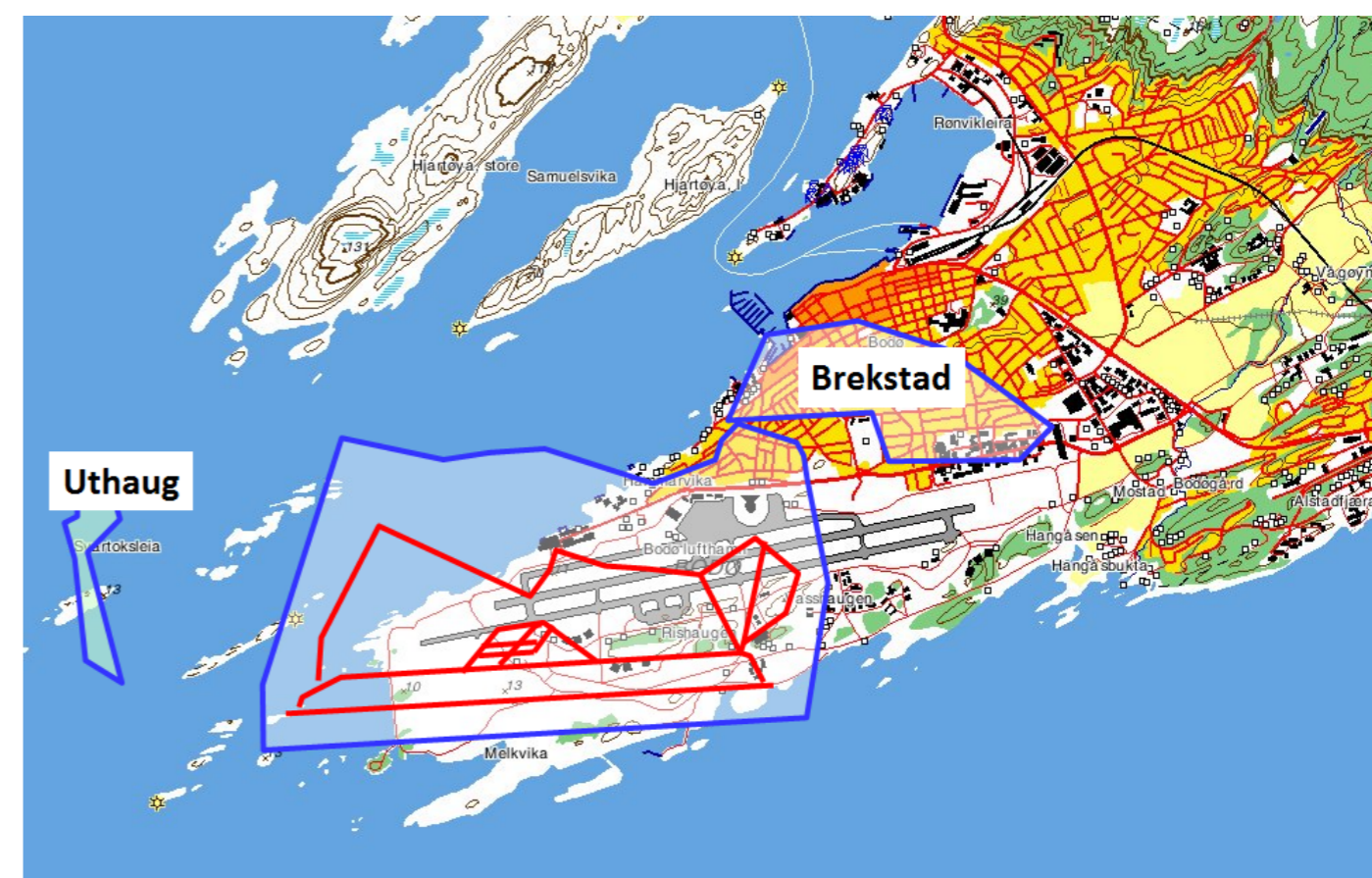
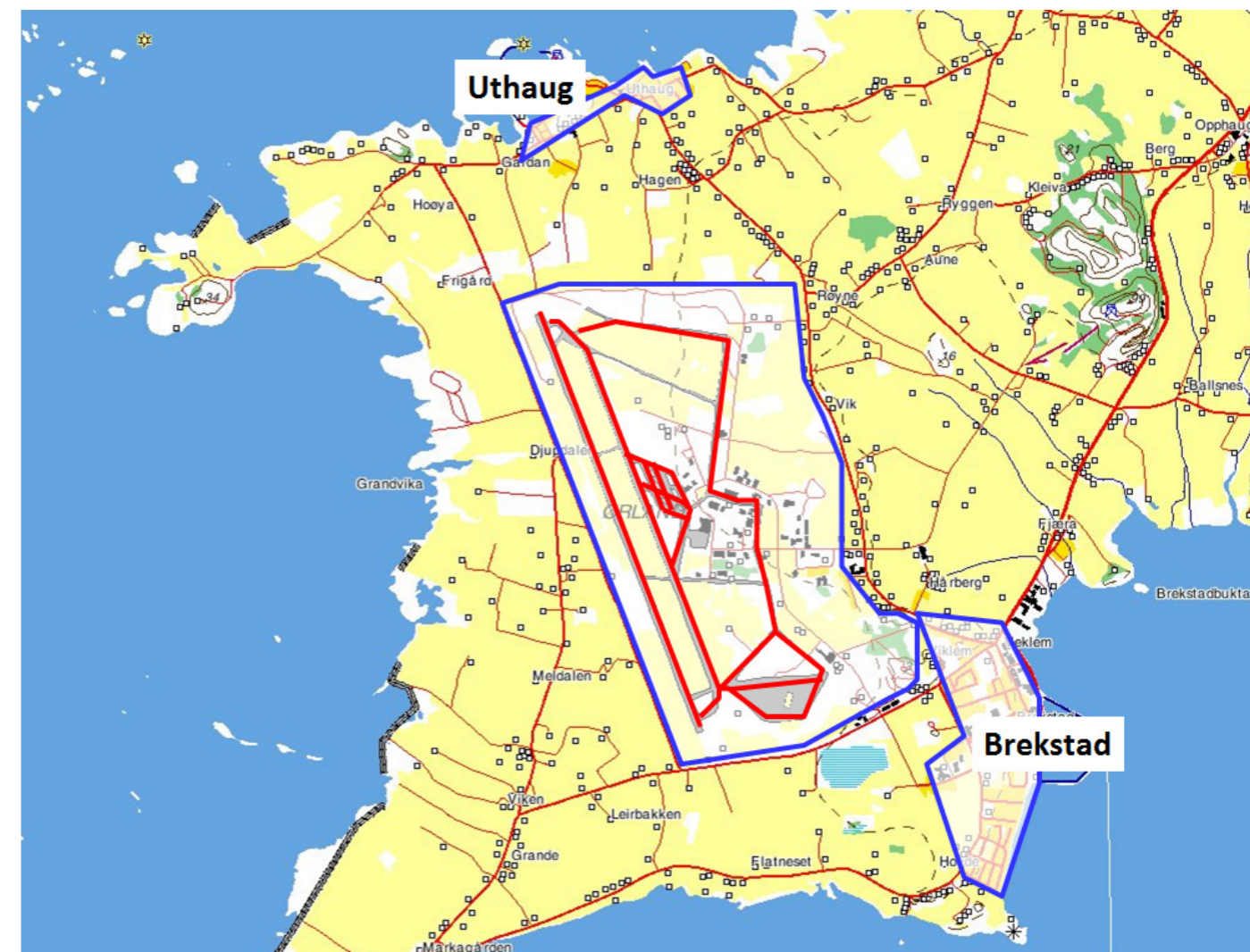
Vedlegg A side 69 og 78 av 110 og pkt 8.3 side 66 av 110

Fremstillinger i utredningens vedlegg A om Bodø er ikke i samsvar med drøftingen i dokumentet for øvrig. Vi referer her eksempelvis tilgang på 3. generasjons betongsheltere. Etablering av et nytt banesystem og flyoperative områder må anses å medføre at eksisterende sheltere i stor grad må fjernes og erstattes med nye anlegg. Utsagn om at flyoperative forhold knyttet til kampflyoperasjoner ikke forventes å forandres i tiden fremover er også misvisende. Dette er ikke i samsvar med faktiske fremtidige prognoser for sivile flybevegelser som er gjeldende for alternativet Bodø.<sup>5</sup>

Øverste bilde: Omriss av stasjonsområdet på Ørland samt omriss av kommunesenteret Brekstad.

Nederste bilde: Omrisset fra stasjonsområdet på Ørland og omrisset av kommunesenteret Brekstad lagt på kart over Bodø med ny rullebane.

<sup>5</sup> Ref <http://www.avinor.no>





## 2.19. Bodø enebase, indirekte kostnader

Side 80 av 110 og 6.4.1 side 37 av 110

Utredningen beskriver at økte taksekostnader ved etablering av et nytt banesystem i Bodø er nedjustert i brev fra Avinor datert 10. november 2011. Dette er således foretatt etter endelig utgitt rapport datert 10. oktober 2011 (versjon 5.0). Nedjusteringen er foretatt som følge av en "optimalisering av taksevegkonfigurasjonene" og en nærmere gjennomgang av dagens taksemønster". En slik optimalisering fremstår imidlertid både som hypotetisk på dette stadiet samtidig som det er basert på Avinors egenproduserte skisser som bl.a. bryter med FDs skissegrunnlag for støyberegninger. Det registreres også at utredningen om Bodø skriver at "Selv om baseløsningen ikke er tegnet eller prosjektert...".

Når utredningen likevel godskrives Avinors taksevegkonfigurasjoner (til tross for at baseløsningen ikke er tegnet eller prosjektert) og en tilhørende reduksjon i økte taksekostnader fra 56 mill. kroner til 21-33 mill. kroner pr år, svekkes både utredningens troverdighet og Avinors habilitet. For å styrke drøftingens kvalitet rundt slike forhold burde utredningen presentert alternative kostnadsbilder dersom det ikke vil være mulig å gjennomføre en optimalisering av taksebaner som tenkt.

Det er grunn til å stille spørsmålsteget om hvorfor kun en av tre kampflybaseaktører er gitt mulighet til å påvirke/kommentere/endre Avinors endelige utredningsrapport. Dette gir grobunn for spekulasjoner samtidig som det bidrar til en vesentlig svekkelse av Avinors habilitet. Kostnadsdelingen i Bodø gir Avinor en åpenbar egeninteresse som kommersiell aktør. Dette er beregnet å gi Forsvaret en driftsbeparelse, men vi vil understreke at denne besparelsen har en kostnad i form av operative begrensninger for Forsvaret. Dette er ikke tilfelle på

Ørland, og burde vært belyst mer inngående. Viser for øvrig til innvendinger på Avinors metodiske tilnærminger i vedlagte rapport utarbeidet av SINTEF; "Kommentarer til Avinors rapport: Ny kampflybase - konsekvenser for sivil luftfart", vedlegg 3.

## 2.20. Generelle betraktninger – sluttkommentar

Vi stiller spørsmål ved om utfordringene i Bodø er beskrevet med løsninger som gir grunnlag for reelle vurderinger av dette alternativets egnethet. Spesielt så er det store variasjoner i de ulike forutsetningene som AVINOR og Bodø kommune har lagt til grunn, noe som ikke har blitt tilstrekkelig kvalitetssikret i den konseptuelle utredningen.

Det fremkommer ikke hvordan Forsvarets tilstedeværelse kan ivaretas på en forsvarlig måte mht. sikkerhetsbehov, ammunisjonslager etc. Det er grunn til å stille spørsmål ved om de skisser som AVINOR og Bodø kommune har lagt til grunn, er fagmilitært forankret. En plassering av en militær flystasjon inneklemt mellom en sivil flyterminal og rullebanesystemet, må skape store utfordringer pga sikkerhet og støy, og gir svært liten fleksibilitet eller utvidelsesmuligheter for Forsvaret.

De økonomiske vurderingene er vanskelig å kvalitetssikre, men det synes hevet over enhver tvil at investeringsbehovet i Bodø er betydelig undervurdert. Det kan også stilles spørsmål med hvorvidt det er ukritisk riktig å legge inn samdriftsfordelene med AVINOR, all den tid det sivile behovet fremstår som et viktig argument for hvorfor Bodø ikke er egnet som Luftforsvarets fremtidige hovedbase, samt at AVINOR beskriver kostnader for egne behov de ikke har funnet å kunne prioritere i sin egen langtidspan. Vi savner også en oppstilling av AVINORS beregninger, samt Forsvarets beregninger av de samme synergieffektene.

## 3. Trøndelag – en attraktiv bo- og arbeidsmarkedsregion

Ørland hovedflystasjon ligger i Ørland kommune på Trøndelagskysten og er en del av en felles bo- og arbeidsmarkedsregion med over 200 000 innbyggere.<sup>6</sup> Innen en times reiseavstand fra Ørland har man tilgang til spennende jobber i alle bransjer, og et bredt spekter av tilbud innen utdanning, forskning, kultur og organisasjonsliv.



### 3.1. Trondheimsregionen – landets mest attraktive region

NHOs omdømmebarometeret utarbeidet av NHO i 2010 viser at Trondheimsregionen scorer høyere enn andre storbyregioner når det gjelder attraktivitet i betydningen å bo, studere og arbeide.<sup>7</sup> At det er attraktivt å bosette seg i regionen vil bidra til å sikre rekruttering av personell og kompetanse til Ørland hovedflystasjon som base for Forsvarets nye kampfly.

Trondheim og Trondheimsregionen er et kraftsenter for hele Trøndelag, med jevn befolkningsvekst, allsidig arbeidsmarked og næringsliv, mange og sterke utdanningsinstitusjoner, befolkning med høy utdanning og variert kulturtilbud.

Trondheim er en viktig attraktivitetsfaktor for tilflytting

<sup>6</sup> Se film om temaet; <http://youtu.be/XFEn4iWv9dc>

<sup>7</sup> Undersøkelsen viser at på landsbasis oppfattes Trondheimsregionen å kunne tilby interessante jobber for folk med høy utdanning (79 %), gode forskningsmiljøer (89 %), et bra sted å ta høyere utdanning (96 %), et attraktivt kulturtilbud (78 %) og at det er lagt til rette for aktiv fritid i regionen (84 %).

fra andre kanter av landet og verden. De regionale sentra i distriktene fungerer på samme måte. Det er en økt bevissthet rundt tettstedenes funksjon som samlingspunkt og kilde til opplevelser, i tillegg til funksjonen som servicesenter.

I NHOs nylig publiserte kåring "NæringsNM"<sup>8</sup> ble Sør-Trøndelag rangert som beste fylke, mens Trondheimsregionen kommer på andre plass blant regionene, og Hitra/Frøya er for første gang inne blant regionene på topp ti. Dette bekrefter næringslivets egen oppfatning av hvor næringslivet gjør det best og vitner om stor aktivitet i fylket.

### 3.2. Ørland hovedflystasjon i kunnskapssamfunnet

Trondheim har landets viktigste kompetansemiljø innen teknologisk utdanning og forskning. Både NTNU, SINTEF, og Høgskolen i Sør-Trøndelag (HiST) er lokalisert i Trondheim. Innen flere av sine fagområder konkurrerer disse forsknings- og utdanningsinstitusjonene i verdenseliten.

Også Luftkrigsskolen er lokalisert i Trondheim, og har i de senere årene blitt en stadig viktigere del av det høyere utdanningsmiljøet i Trondheim. Samspillet mellom militærfaglig utdanning og utdanning innenfor andre viktige samfunnsområder er styrket gjennom et utbredt samarbeid mellom NTNU og Luftkrigsskolen. Nærheten mellom fagmiljøene har hatt økende betydning de senere årene. Gjennom trening og øvelser på flystasjonen på Ørland og videreutdanning ved Luftkrigsskolen utveksles kompetanse av stor betydning også for andre aktører i samfunnslivet, som politi og brannvesen, foruten NTNU.

Ørland hovedflystasjon er i økende grad et teknologisk kompetansemiljø. En lokalisering i nærheten av det høyteknologiske miljøet knyttet til NTNU og SINTEF, samt nærheten til Luftkrigsskolen, innebærer mange fordeler og økt attraktivitet både med tanke på kompetanseutveksling og i forhold til rekruttering av personell.

<sup>8</sup> Telemarkforskning har utarbeidet NæringsNM for NHO. "NæringsNM måler og sammenlikner næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner. NæringsNM er basert på bedriftenes vekst og lønnsomhet, nyetableringer og næringslivets størrelse. Rangeringen gir uttrykk for hvilke steder hvor næringslivet gjør det best, målt på næringslivets egne premisser." Se: <http://www.nho.no/>



Fremtidens militære teknologi er svært kompetanseintensiv og krever samarbeid både i luften, til vanns og på land. Fremtidens ledere må ha evne til å styre menneskelige og materielle ressurser i omgivelser som ofte er uoversiktlige og der ting skjer raskt, og ha evne til å jobbe tverrfaglig. Luftkrigsskolen etablerer derfor teknologiledelse som nytt emne på skolen. Innenfor dette området er et tett samarbeid med SINTEF spesielt aktuelt.

SINTEF har et behov for å kunne forske i samarbeid med militærfaglige miljøer, og samarbeider både med Luftkrigsskolen og Forsvarets forskningsinstitutt. En samarbeidsavtale med Luftkrigsskolen inngått i 2004 gir SINTEF muligheter å prøve ut ideer og konsepter i forbindelse med leveranser til Forsvaret. Samtidig har Luftkrigsskolen nytte av en mer forskningsbasert undervisning.

Eksempler på samarbeidsprosjekt mellom SINTEF og Ørland hovedflystasjon er avising (de-icing) og korrosjonsproblematikk på F-16. Videre har SINTEF IKT utviklet en analysemetode for å beregne utbredelse av flystøy. Ørland hovedflystasjon er en av flere oppdragsgivere på dette forskningsområdet.

Også NTNUs fagmiljøer har hatt flere prosjekter i samarbeid med Forsvaret, fortrinnsvis på oppdrag fra Forsvarsbygg, Forsvarets forskningsinstitutt og Forsvarsdepartementet. Eksempler på problemstillinger er samfunnssikkerhet, beskyttelse mot terror, samt motstand mot penetrasjon av prosjektiler. Prosjektene er i stor grad bygningsrelatert, med fokus på materialbruk, konstruksjonsteknikk, sikkerhet og eiendomsforvaltning. NTNU ser Ørland hovedflystasjon og Luftforsvaret



Realfagsbygget, NTNU Gløshaugen. Foto: Info NTNU

som aktuelle samarbeidspartnere fremover både innen konstruksjonsteknikk, bygg og prosjektering, men også i prosjekter av mer generell art som kompetanseheving og videreutdanning innen ledelse og økonomi i samarbeid med Luftkrigsskolen.

Gjennom Forsvarets forskningsinstitutt er Forsvaret tildelt forsknings- og utviklingsmidler (FoU). Militære avdelinger med operative gjøremål har liten tradisjon for å utvikle lokale FoU-prosjekter. Med kampflybase på Ørland er det grunn til å tro at Forsvarets nasjonale satsing på forskning og utvikling kan få et mer lokalt og

#### NTNU

NTNU er landets nest største universitet med rundt 20 000 studenter og 4 700 ansatte. Universitetet markerer seg med en klar hovedprofil innen teknisk-naturvitenskapelige fag, men er også et breddeuniversitet med et vidt spekter av fagtilbud. NTNU har et nasjonalt ansvar for teknologi-utdanningen og uteksaminerer rundt 80 prosent av landets sivilingeniører med mastergrad.

#### SINTEF

SINTEF er Nord-Europas største uavhengige forskningsinstitusjon med rundt 2 100 ansatte. Hovedkontoret ligger i Trondheim, og har 1 400 ansatte.

#### HiST

Høgskolen i Sør-Trøndelag er landet nest største statlige høgskole og har vel 7000 studenter og 700 ansatte. Høgskolen har full bredde innen både teknologiske fag og helse- og sosialfag.

#### LUFTKRIGSSKOEN (LKSK)

Luftkrigsskolen i Trondheim har status som høyskole, og vurderes som sådan av NOKUT. I omstillingen fra tradisjonell krigsskole til å få høyskolestatus var det faglige samarbeidet med NTNU svært tett, og blant annet rekrutterte LKSK ansatte fra NTNU. Samarbeidet med NTNU er tett – både undervisningsopplegg og utveksling av fagressurser.

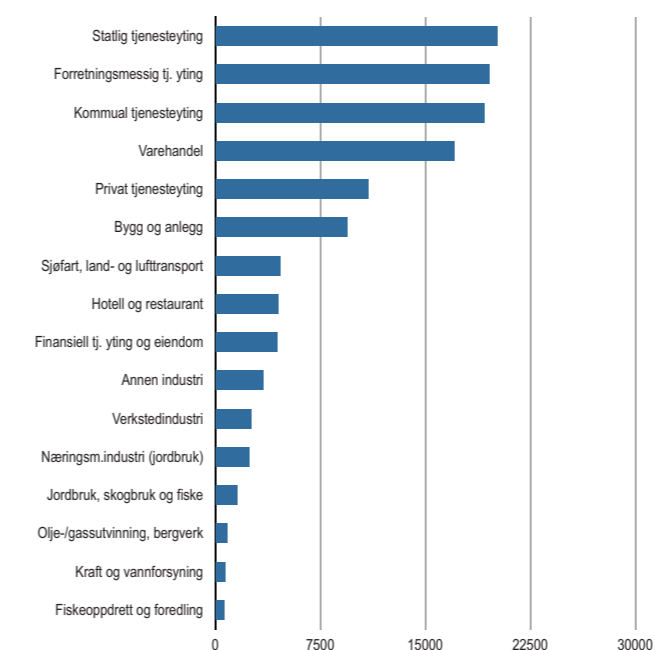
regionalt tyngdepunkt. Dette gjelder både i forhold til Ørland hovedflystasjon, men også i forhold til næringsaktører på utsiden av basen.

Innovasjonspotensialet som ligger i samspillet mellom Forsvaret ved Ørland hovedflystasjon og Luftkrigsskolen, NTNU og SINTEF anses som stort.

### 3.3. Arbeidsliv og sysselsetting i regionen

Forsvarssektorens virksomhet har flere viktige næringspolitiske aspekter ved seg. I tillegg til innovasjonspotensialet i og rundt hovedflystasjonen, vil Forsvarets kjøp av varer, tjenester og omfattende investeringer føre til utvikling av næringslivet både lokalt og regionalt. En etablering av kampflybase for F-35 på Ørland vil gi store positive ringvirkninger for sysselsetting og næringslivet i hele regionen.

Innenfor en times reiseavstand fra Ørland når man et stort og variert arbeidsmarked. Som den dominerende kommunen preger naturlig nok Trondheim den samlede næringsprofilen i dette arbeidsmarkedet, men flere av de andre kommunene i nærheten har egne særpreg. Orkdal har en betydelig industrivirksomhet, Hitra og Frøya er sterke på oppdrett av fisk, og Åfjord har store aktører innen bygg og anlegg. Skipsverftet i Rissa har nylig fått en kontrakt som sikrer langvarig og sterk økning i aktivi-



Figuren viser samlet sysselsetting.

teten. Samlet er det likevel statlig, forretningsmessig og offentlig tjenesteyting som utgjør de største næringene i regionen. Varehandel, privat tjenesteyting og bygg og anlegg følger deretter.

Regionen har tidligere vist god rekrutteringsevne. Etableringen av Enova i 2001, Domstolsadministrasjonen i 2002, Direktoratet for Naturforvaltning, Artsdatabanken, samt både Direktoratet for arbeidstilsynet og Regionkontoret for arbeidstilsynet i 2006 har vært vellykkede etableringer.

### 3.4. Transportinfrastruktur i regionen

Fylkeskommunen arbeider for at utbygging av vegnettet og det offentlige rutetilbudet til/fra Fosen skal bidra til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Fylkestinget vedtok å sette kjøp av hurtigbåttjenester på strekningene i Trondheimsfjorden og til Kristiansund ut på anbud med idriftsettelse innen 1. januar 2014. Følgende krav ble stilt:

“I forbindelse med utvikling av Ørland Hovedflystasjon må det legges til rette for et større bo- og arbeidsmarked rundt Ørland/Bjugn. Det må derfor utvikles et konkurransedyktig pendlertilbud med hyppigere frekvens og kortere reisetid til og fra Trondheim. I tillegg skal det sees på muligheten for bedre tilrettelegging slik at Hitra/Frøya kan benytte ruten til Ørlandet, og dermed også styrke passasjergrunlaget for flyrute”.

Utbyggingen av Fosenvegene ble startet opp i 2010. Prosjektet innebærer en betydelig opprusting av vegnettet over Fosen til Trondheim og via Agdenes til Orkanger. Arbeidet med alternative rutekonsepter for ferjerutene mellom Brekstad (Ørland) og Valset (Agdenes) går også ut på anbud i 2012 med ambisjoner om bedre kapasitet.

Med en hurtigbåt med reisetid på 45-50 minutter mellom Trondheim og Brekstad, vil tiltakene samlet innebære at tilgjengeligheten og attraktiviteten for Fosenregionen generelt og Ørland/Bjugn spesielt, vil bli ytterligere forbedret i de nærmeste årene.





Kartet viser dekningsområdet innenfor en times reisetid når de aktuelle vegparseller i Fosenpakken er realisert og at ferje- og hurtigbåtforbindelsene er oppgradert fra og med 2014/2015.

### 3.5. Arealberedskap og utbyggingspolitikk

Det er i dag flere som pendler i denne regionen, både innbyrdes mellom Ørland, Bjugn og omkringliggende kommuner, også til og fra Trondheim. Gjennom utbygging av vegnettet og det offentlige rutetilbudet innen kollektivtrafikk legges det til rette for enklere reisevei mellom bosted og arbeid i regionen.

Innen 15 km fra Brekstad er det i kommuneplanene satt av over 1 100 dekar til nye boliger, som tilsvarer 2-4 000 boliger, avhengig av tetthet. Ytterligere 1 100 dekar vurderes tatt inn i kommuneplanene ved revisjon. Utvider man perspektivet til hele regionen, innenfor 1 times reiseavstand, er det i kommuneplanene satt av rundt 16 000 dekar boligareal. Dette utgjør en betydelig arealreserve.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Se vedlagt oversikt som viser arealreserver i de ulike kommunene.

Arealene vil gi stor bredde i bygge- og boform, og gode muligheter for å knytte dem til gang-, sykkel- og kollektivnett. Det er også avsatt betydelige næringsarealer. En stor del av arealene er ferdig regulerte og byggeklare.

I tillegg til arealreserven kommer en betydelig grad av fortetting i etablerte boområder og byomforming, særlig knyttet til områdene i tilknytning til Trondheim havn, hurtigbåtterminalen og Trondheim Sentralstasjon/Buss-terminalen. Gjennom en egen kommunedelplan for disse områdene er det lagt til rette for betydelige næringsarealer, hotell og kulturaktiviteter.

Området Brattøra utvikles nå til å bli det mest sentrale logistikknutepunktet for kollektivtransport i hele Midt-Norge, med effektive overganger mellom ulike transportmidler både lokalt og regionalt. Man kan dermed raskt ta seg videre fra hurtigbåt til annen kollektivtransport, eller spasere inn til sentrum.

## 4. Ørland og Bjugn som vertskommuner

Ørland og Bjugn utgjør en livskraftig bo- og arbeidsmarkedsregion på Fosen, basert på:

- Stabil befolkningsutvikling
- Offensive næringsaktører
- God kommunal infrastruktur og gode forbindelser til Trondheim/Kristiansund og nabokommunene, samt direkte rute til Gardermoen
- Gode offentlige tjenestetilbud
- Sentrumsfunksjoner i Botngård og Brekstad
- Aktive kultur- og idrettsmiljøer
- Samarbeid med kunnskapsmiljøene
- En del av teknologihovedstaden Trondheim

### 4.1. Kommunesentrene Brekstad og Botngård

Brekstad og Botngård utgjør et tett service-, bolig- og arbeidsmarkedsområde. Ørland og Bjugn har i felles utviklingsstrategier fram mot 2020 planlegges planlagt det for drøye 2 000 nye innbyggere til regionen.<sup>10</sup>

Brekstad sentrum er under omforming, og kommunen legger opp til en betydelig utvikling i de sjønære områdene knyttet til sentrum og blant annet hurtigbåtterminalen. Det er særlig fokus på fortettet boligutvikling, næringsformål og handels- og servicevirksomhet.

Botngård har sin styrke som et komplett oppvekst- og skolesentrum på Fosen med et rikt kulturtilbud. Kulturkommunen Bjugn med landets beste kulturskole i følge Telemarkforskning, nytt kulturhus integrert i Fosen videregående skole og FosenHallen.

<sup>10</sup> Se film om temaet; <http://orland.kommunetv.no/bruker/pages/?bid=1&clipid=63&sid=1227>



Pir II Arkitektkontor AS / SLA AS

Planene for Brattøra i Trondheim er en utvidelse av Trondheim sentrum. Ny gangbru over jernbanen gir god og kort adkomst til ny hurtigbåtterminal nær stasjon og busser. Flybuss og tog går direkte til Trondheim lufthavn Værnes.



Botngård og Brekstad er tett knyttet sammen. Brekstad er det nest største kommunikasjonsknutepunktet i Sør-Trøndelag etter Trondheim. Over Brekstad havn reiser daglig 1000 passasjerer med hurtigbåt eller ferge. Her er det flyplass med daglige ruter til/fra Gardermoen. Det er seks daglige hurtigbåtanløp fra Trondheim, samt tilsvarende forbindelse videre sørover mot Hitra og Kristiansund. I tillegg er det fergeforbindelse til fastlandet på Valset i Agdenes kommune og derfra inn til Orkanger og Trondheim.

## 4.2. Kommunale tjenester

### Barnehage, skole og utdanning

Både Ørland og Bjugn har full barnehagedekning, godt utdannede ansatte og et tilbud av god kvalitet med fire kommunale og fem private barnehager. Kommunene garanterer barnehageplass til militært personell uavhengig av beordringstidspunkt. Futura barnehage i Ørland sto ferdig i 2007 og fremstår som en moderne barnehage med et unikt uteareal. I Botngård blir det bygd ny barnehage i

løpet av de nærmeste årene.

Kommunene har seks grunnskoler av ulike størrelse, hvorav tre barneskoler, en ungdomsskole og to kombinerte barne- og ungdomsskoler. I tillegg finnes Steinerskole. De to største skolene ligger på Brekstad og i Botngård. Alle skolene er nybygde eller renovert.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har rundt 11 000 elevplasser i videregående opplæring i fylket. Fosen videregående skole i Botngård har rundt 400 elever og et bredt fagtilbud med basis i ni av tolv utdanningsprogrammer.<sup>11</sup> Skolen flyttet inn i et moderne nybygg i 2007, og har kapasitet til en betydelig økning i elevtallet. Fosen videregående skole er en viktig kompetansearbeidsplass i regionen. Skolen har et større fagmiljø på elektrofag, og det ligger derfor godt til rette for etablering av tilbud også innen flyfag.

<sup>11</sup> Elektro, teknikk- og industriell produksjon, musikk, dans og drama, idrettsfag, studiespesialisering, service og samferdsel, helse- og sosialfag, restaurant- og matfag, samt bygg- og anleggsteknikk.

Skolen kan vise til gode resultater og tilbakemeldinger i de årlige Elevundersøkelsene, og scorer bedre enn nasjonalt gjennomsnitt og gjennomsnittet for Sør-Trøndelag.

Det er lagt til rette for høyere utdanning på Ørland gjennom Fosen Ressurscenter som er studiesenter og Fosen kurscenter. Fosen Kurscenter er tilknyttet utdanningsnettverket Midt i Norden, som og tilbyr over 100 forskjellige studier. Fosen Ressurs tilbyr etter- og videreutdanning på fagskole-, høyskole- og universitetsnivå som også er tilrettelagt for fjernundervisning. I tillegg gir nærheten til Trondheim et rikt spenn av fag- og utdanningstilbud.

### Helsetjenester

I Ørland og Bjugn finnes det meste av det man trenger av private og offentlige tjenester. Det er kort vei mellom kommunesentrene Brekstad og Botngård. Når det gjelder offentlig og privat servicetilbud fungerer Brekstad som et sentrum for store deler av Fosen.

Kommunene jobber aktivt for å sikre sammenhengende

velferdstjenester med god kvalitet, med sterkt fokus på forebyggende folkehelse, med gode lokale tilbud og med et regionalt, somatisk helsetilbud på Brekstad med spesialister fra St. Olavs hospital i Trondheim innenfor flere fagretninger og Fosen Distriktsmedisinske Senter IKS (FDMS).

Fosen distriktsmedisinske senter er et godt utbygd helsetilbud med lege- og spesialisthelsetjeneste, legevaktssenter, fysioterapi, helsestasjon, jordmor, og tannlege.

Stasjoneringen av Sea King redningshelikopter på Ørland hovedflystasjon gir rask transport til St. Olavs hospital ved behov. Fergesambandet Brekstad – Valset og Flakk – Rørvik har døgnerberedskap for transport av sykebil over Trondheimsfjorden.

Kommunene har også et godt lokalt tilbud til barn og unge. Helsestasjon, barnevern, psykisk helsearbeid for ungdom under 18 år og ungdomsklubb er sentrale.



”Kystbyen Ørland”: Fra sentrumplanen for ”Kystbyen Ørland”. Planen gir plass til nye sentrumsnære boliger og servicefunksjoner. Illustrasjoner: Asplan Viak



### Godt utbygd kommunal infrastruktur

Kommunene har i løpet av de siste 10 årene gjennomført store investeringer i utbygging og oppgradering av den offentlige infrastrukturen. Her kan bla nevnes Futura barnehage, Ørland sykehjem, Fosen Distriktsmedisinske Senter, Vallersund oppvekstsenter, Ørland ungdomsskole, Fosen videregående skole, Bjugn kulturhus, Ørland kultursenter, Fosenhallen og Bjugn helsesenter. I tillegg er det godt utbygde tilbud til ulike idrettsformål; baner, haller, løyper, turstier, mv.

### 4.3. Kultur og opplevelser

Både Ørland og Bjugn kommuner har siden midten på 1990-tallet hatt en bevisst og strategisk satsing på kultur. Begge kommunene ligger godt over landsgjennomsnittet når det gjelder bruk av penger til kulturformål pr. innbygger. Etableringen av Bjugn Kulturhus, Campus Fosen og Ørland Kultursenter gjør det mulig for regionen Ørland–Bjugn å gjennomføre større arrangementer.

Begge kommuner har gode kulturskoler der rundt halvparten av skoleelevene har tilbud gitt av en meget engasjert og dyktig stab av kulturskolelærere. Over 200 frivillige lag og organisasjoner bekrefter et meget godt fungerende frivillig kulturliv med stor spennvidde; fra korps og kor til idrettslag, båtforeninger, museer og et uttall andre organisasjoner.

Det er også satsset på kompetanseutvikling og kunst- og kulturformidling gjennom byggingen av Fosen videregående skole, Bjugn kulturhus og Ørland kultursenter. Fosenhallen er Norges andre skøytehall etter Vikingeskipet på Hamar og inneholder skøytebane for hurtigløp, hockeybane, fotballbane og curlingbane. Hallen brukes flittig som treningshall av hele regionens aktive utøvere, og det arrangeres både nasjonale og internasjonale skøyte-stevner der.

Både Bjugn og Ørland har store sammenhengende utmarksområder som egner seg godt for jakt, fiske og friluftsliv sommer som vinter. Organisert turisme for å utnytte mulighetene naturen gir i en næringsmessig strategi er under utvikling hele tiden.

### 4.4. Næringsliv

Ørland og Bjugn har tradisjonelt vært typiske primærnæringskommuner, der befolkningen har basert seg på det som kan dyrkes i jorda og det som kan hentes fra sjøen. Ørland hovedflystasjon er i dag regionens største arbeidsplass.

Næringslivet i regionen er preget av mange små bedrifter som i hovedsak retter seg mot et lokalt marked. Disse baserer seg i stor grad på salg av ulike typer av tjenester og service til regionens innbyggere. Det finnes likevel unntak; Grøntvedt Pelagic, verdens største produsent av tønnemarinerte sildeprodukter, Mascot Høie, Nordens største produsent av sengetøy, ScanBio, produksjon av fiskeolje, og Fosen Tools, produksjon av industriverktøy – som opererer i krevende internasjonale markeder. I tillegg henvender reiselivsaktørene innenfor fisketurisme seg mot kunder fra Europa.

Landbruket utgjør fremdeles en stor næringsaktør i Ørland og Bjugn. Gjennom felles landbruksforvaltning legger kommunene til rette for god rådgiving.

Ørland og Bjugn har en felles ambisjon om å utvikle landets første “turkise” region der man ønsker å utnytte mulighetene innenfor den blå og grønne sektoren representert gjennom den marine/maritime næringsklyngen, landbruksnæringen og grønn energi.<sup>12</sup> Ambisjonen gjen-speiles i flere store satsinger i de to kommunene:

<sup>12</sup> Biogass Trøndelag, ACE – AquaCulture Engineering (storskala testsenter for havbrukskonstruksjoner), landbasert oppdrett, VIVA (testsenter for vindmøller) og vindmøller på Valsneset er etableringer som er grunnlaget for denne satsingen.

- Valsneset i Bjugn omfatter omkring 1 400 mål industriområde, der det legges til rette for teknologiutvikling og produksjon av utstyr til havbruk og fornybar energi.<sup>13</sup>
- Biogass Ørland vil lage bioenergi av husdyrgjødsel og avfall fra fiskeoppdrett. Biogassen er blant annet aktuell som drivstoff til busser og ferger.
- Planlegging og prosjektering av et forskningsanlegg for landbasert oppdrett av laks. Prosjektet har stort fokus på energibesparelse, og er unikt i verdenssammenheng.

Behovet for innovasjon og utvikling, og dermed også kompetanse, er stort. En felles partnerskapsavtale med SINTEF i 2007 bidrar til at regionen knytter seg tettere til FoU miljøene i Trondheim.

Regionen har et godt utviklet næringsapparat som har bred kompetanse. Med utgangspunkt i etableringen av Fosen Næringshage i 2003 er det lagt til rette for gode arenaer for samhandling.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> VIVA og ACE er etablert på området og samarbeider med SINTEF, Institutt for energiteknikk og NTNU. Trønder Energi er også etablert på Valsneset, og har 5 vindmøller stående og produsere fornybar energi. Botngård AS som produserer avlusningsduker og presenninger for havbruksnæringen er nylig etablert på området, og COB Group (produsent av plastprodukter) er i gang med planlegging av ny fabrikk på området.

<sup>14</sup> I tillegg har Campus Fosen i Bjugn og Ørland kultursenter vært viktige utviklingsaktører. Samtidig er Fosen Ressurs og Fosen Videregående skole tette samarbeidsparter. Det samme er de to Næringsforumene i hhv Bjugn og Ørland. Andre aktører som kan nevnes i denne sammenheng er Fosenkraft, Bjugn og Ørland felles landbrukskontor og det interkommunale utviklingsprosjektet Kysten er Klar (11 kommuner og Sør-Trøndelag fylkeskommune er partnere).

### 4.5. Regionens evne og kapasitet til å håndtere konsekvensene av en kampflybase

En økning av antall ansatte med over 1000 på Ørland hovedflystasjon, vil merkes i Ørland/Bjugn-regionen. Noen av disse nye ansatte bor allerede i regionen, noen vil bo i Trondheim eller andre steder i Trondheimsregionen og noen vil kanskje jobbe der i en begrenset periode og bo på flystasjonen. Det må imidlertid forventes at en god del vil flytte til Ørland/Bjugn regionen med sine familier.

Disse vil tilføre samfunnet verdifulle bidrag i form av økt arbeidsstyrke, økt kompetanse, økt etterspørsel etter varer og tjenester og økt grunnlag for ulike kulturtilbud. De vil ha behov for bolig og kommunale tjenester som barnehageplass, skoleplass og helsestell.

En økning av arbeidsstyrken vil skje over tid, og gir derfor mulighet til gradvis tilpasning. Både den offentlige infrastrukturen og tjenestetilbudet som kommunene gir i dag – har derfor kapasitet og kompetanse til å tilpasse seg de nye behovene.



## Vedlegg 1.



Planskisse Brekstad. Illustrasjon: Asplan Viak

## Vedlegg 2.

### Oversikt omkringliggende kommuner

Boligareal er oppgitt i daa tomteareal da tettheten i boligområdene vil variere mye.

Som en tommelfingerregel gir 10 daa plass til 10-50 boliger, alt etter hvor sentralt tomtene ligger.  
I tillegg har en del av kommunene hyttearealer som kan omdisponeres til boliger hvis det blir behov.

NB ! Tallene er ikke eksakte da kommunene har ulike måter å kategorisere arealene på.



#### Trondheim kommune

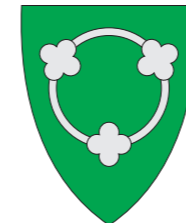
Folketall 176.000

Kommunesenter: Trondheim, er også fylkessenter

Ordfører: Rita Ottervik (A)

Viktige næringer: Forskning, undervisning, industri, handel, service og administrasjon

Nytt boligareal i kommuneplanen: 3.275 daa, hvorav 1.264 daa er regulert/byggeklart. Tettheten er relativt høy. I tillegg kommer betydelig næringsarealer. Er i gang med rullering av kommuneplanen



#### Rissa kommune

Folketall: 6.550

Kommunesenter: Rissa

Ordfører: Ove Vollan (H)

Viktige næringer: landbruk, service, industri, undervisning, administrasjon

Nytt boligareal i kommuneplanen: 509 daa, hvorav 275 daa er regulert/byggeklare

Avsatt ca 230 daa næringsareal



#### Bjugn kommune

Folketall: 4.600

Kommunesenter: Botngård

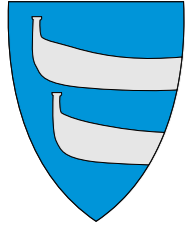
Ordfører: Arnfinn Astad (A)

Viktige næringer: landbruk, havbruk, service, industri, undervisning, reiseliv, administrasjon

Nytt boligareal i kommuneplanen: 710 daa, hvorav 185 daa er regulert/byggeklare.

Har satt i gang revisjon av kommuneplanen for å gi ytterligere areal.

Har avsatt ca 1200 daa næringsareal



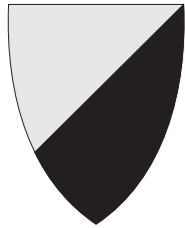
## Åfjord kommune

Folketall: 3.450

Kommunesenter: Årnes

Ordfører: Vibeke Stjern (A)

Viktige næringer: landbruk, fiske, havbruk, service, reiseliv, undervisning, entreprenørbedrifter  
Nytt boligareal i kommuneplanen: ca 100 daa, hvorav 60 daa er regulert/byggeklare



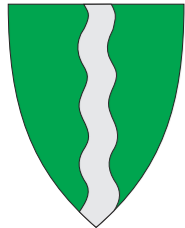
## Ørland kommune

Folketall: 5.130

Kommunesenter: Brekstad

Ordfører: Hallgeir Grøntvedt (Sp)

Viktige næringer: landbruk, service, handel, tjenesteyting og forsvar.  
Nytt boligareal i kommuneplanen: 777daa, hvorav 356 daa er regulert/byggeklare  
Har satt i gang revisjon av kommuneplanen for å gi ytterligere areal.  
Har avsatt 167 daa næringsareal



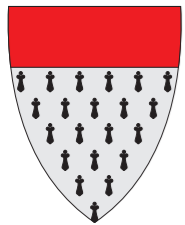
## Orkdal kommune

Folketall: 11.300

Kommunesenter: Orkanger

Ordfører: Gunnar Lysholm (Orkdalslista)

Viktige næringer: industri, landbruk, service, handel, administrasjon, undervisning  
Nytt boligareal i kommuneplanen: 512 daa, hvorav ca 220 daa er regulert/byggeklare  
Har også betydelige ledige næringsarealer. Har satt i gang rullering av kommuneplanen



## Agdenes kommune

Folketall: 1.718

Kommunesenter: Lensvik

Ordfører: Oddvar Indergård (Felleslista for bygdeutvikling)

Primærnæringene er de som sysselsetter flest innbyggere i kommunen, innen hovedsakelig melkeproduksjon og skogsdrift. Pelsdyroppdrett og jordbærproduksjon er også viktige næringer i kommunen. Nytt boligareal i kommuneplanen: 347 daa, hvorav ca 100 da er regulert/byggeklare  
Ledig næringsareal: 254 daa



## Frøya kommune

Folketall: 4.350

Kommunesenter: Sistranda

Ordfører: Berit Flåmo (A)

Fiske, havbruk og fiskeforedling er dominerende næringsveien i kommunen.  
Sammen med nabokommunen Hitra står de to kommunene for 20 prosent av all lakseslakting i landet og bidrar med over 40 prosent av eksportverdiene for Sør-Trøndelag. Oppdrettsvirksomheten i regionen har også ført med seg en omfattende leverandørvirksomhet til næringa.  
Nytt boligareal i kommuneplanen: 400 daa, hvorav 145 daa er regulert/byggeklare  
Totalt næringsareal: 368 daa, hvorav 180 daa er byggeklare



## Hitra kommune

Folketall: 4.403

Kommunesenter: Fillan

Ordfører: Ole L. Haugen (A)

Havbruksnæring, fiskeforedlingsindustri og turisme viktige næringsveier.  
Sammen med nabokommunen Frøya står de to kommunene for 20 prosent av all lakseslakting i landet og bidrar med over 40 prosent av eksportverdiene for Sør-Trøndelag. Oppdrettsvirksomheten i regionen har også ført med seg en omfattende leverandørvirksomhet til næringa.  
Skipsverft og verdens største krabbefabrikk.  
Nytt boligareal i kommuneplanen: 950 daa, hvorav ca 450 daa er regulert/byggeklare  
Ledig næringsareal: 2308 daa

