



Det kongelige Forsvarsdepartement
Postboks 8126 Dep

0032 OSLO

MELDING OM VEDTAK

Kopi til:
Tore Nysæter

Vår ref.
11/3038-2/K1-//

Deres ref.

Dato:
22.12.2011

Lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly.

Det er gjort følgende vedtak i saken:

15.12.2011 BYSTYRET

BYST-166/11 VEDTAK:

Etter vår oppfatning svarer ikke utredningen fullt ut på det mandat som ble gitt av Stortinget gjennom Innst. S. nr. 318 (2007-08), hvor det ble forutsatt at kandidatene Bodø, Evenes og Ørland skulle utredes likeverdig.

I den sammenheng vil vi også henvise til artikkel publisert på forsvarsdepartementets (FD) hjemmesider ved oppstart av utredningsarbeidet "Siden høsten 2009 har Forsvarsdepartementet arbeidet med å utrede lokalisering av Forsvarets nye kampfly. Alternativene som utredes er Bodø, Evenes og Ørland – og kombinasjoner av disse. Med kampflyenes sentrale rolle i løsningen av Forsvarets oppgaver vil de operative hensynene være tungtveiende. Likevel skal det gjennomføres en grundig og helhetlig vurdering av lokaliseringsspørsmålet, slik at alle vesentlige forhold er klarlagt før en beslutning om lokalisering fattes. I tillegg til en grundig vurdering av operative hensyn, vil utredningen fokusere på vedlikeholdsmessige og kostnadmessige forhold, herunder støy, trenings- og infrastrukturbehov, styrkeproduksjon, logistikk og støttebehov."

Prinsipielt er vi i mot metodikken som er benyttet og vi vil med dette be FD legge frem en komplette utredning av Evenes som en-base, så vel som to-base. Konsekvensen av dette er at Stortinget ikke får en reell mulighet til å vurdere og veie de enkelte faktorer opp mot hverandre, og dermed fratrar Stortinget mulighet til å velge Evenes som fremtidens kampflybase ut fra egne vurderinger.

NORDOMRÅDENE

”Vurderingene som presenteres i denne rapporten viser at to baser ikke er operativt påkrevet, verken av hensyn til styrkeproduksjon eller for å løse oppdrag under normalsituasjonen i fredstid.” Dersom det her legges til grunn at med operasjoner menes evne til å løse oppdrag under normalsituasjonen, med vekt på evne til suverenitetshevdelse og evne til å vise tilstedevær¹. Denne påstanden er derfor kun gyldig dersom en-baseløsningen har tilstrekkelig geografisk dekning. Etter vår mening trekker utredningen her feil slutning når det velges å foreslå en base så langt sør som Ørland. En base så langt sør som Ørlandet kan ikke løse det oppdraget som kampflyvåpenet er satt til å utføre, nemlig suverenitetshevdelse og tilstedevær på norsk territorium.

Vi vil i den sammenheng påpeke at St. prp. nr. 48/Innst. S. nr. 318 (2007-2008) legger følgende til grunn: *”Både den høye prioritet som er gitt til operativ evne i nordområdene, og Norges forpliktelser i alliansesammenheng krever kampfly på beredskap i Nord-Norge (QuickReaction Alert - QRA).”*

Dersom man finner det avgjørende å opprettholde Ørland som kampflybase ser vi ikke noen vei utenom en to-baseløsning, med en base i Nord-Norge i tillegg til Ørland. Fra Ørlandet rekker ikke F-35 frem til de nord-østlige deler av Barentshavet eller delelinjen mellom Norge og Russland. Med den betydning som nordområdene ser ut til å få for vår ressurstilgang mener vi at nasjonen ikke kan la være å betale den forsikringspremien det er å ha en permanent basering av kampfly i nord.

Utredningen berører ikke de langsiktige politiske konsekvenser av å avvikle kampflyvåpenets permanente tilstedevær i nord, og det er derfor avgjørende at regjeringen behandler dette grundig og i full offentlighet. For andre stater og interessenter vil en flytting av permanente baser fra Nord-Norge fremstå som inkonsistent med regjeringens uttalte politikk og derved signalisere det motsatte av det nasjonen ønsker å oppnå.

En deployering av kampfly til Nord-Norge (ved en-base Ørland) i en spent situasjon kunne oppfattes som en aggressiv handling og en opptrapping av konfliktnivået selv om dette ikke er intensjonen. Som utredningen slår fast har vi i dag en stabil situasjon i nordområdene, men det er verdt å legge seg på minne at forventet tidshorisont for den basestruktur som nå planlegges vil være frem til 2050. Det er da fristende å stille spørsmålet om hvordan det sikkerhetspolitiske bildet så ut i 1970.

INNFLYGNING

Værdata fra Meteorologisk institutt for perioden 1999-2002 som sammenligner blant annet Bodø og Evenes lufthavn, viser at skydekket på Evenes i gjennomsnitt er høyere enn de stasjoner som ligger ved havet.

Statistikken viser at den prosentvise andelen av observasjoner som faller under disse minimumskravene er tilnærmet identiske for begge flyplassene.

Av dette kan vi konkludere med at forskjeller i meteorologi langt på vei oppveier de ulemper som topografi skaper.

Basert på dagens statistikk fra Avinor for den sivile trafikken over Evenes i perioden desember 2010–november 2011, er den månedlige regulariteten for ankomster

¹Lokaliseringsalternativer for Forsvaretsnyekampfly F-35, Forsvarsdepartementet 25. november 2011

gjennomsnittelig 99,1 %. Til sammenligning hadde Bodø for samme periode en regularitet på 98,2 %.²Når den sivil flåten kan holde en så høy regularitet finner vi det bemerkelsesverdig at dagens systemer vil legge så store begrensninger på bruken av et av de mest avanserte fly som er konstruert.

Vi tar til etterretning at det ikke er mulig å lage en ILS-prosedyre etter de stringente kriterier som legges til grunn av militær fagmyndighet. At det også legges til grunn en så vidt stor sjanse for at ny teknologi ikke vil kunne løse behovet for instrumentinnflygning fra sør på Evenes, er etter vår oppfatning å overvurdere risikoen. Tatt i betraktning den generelle vær-situasjonen og den allerede omsøkte nye sivile RNAV-prosedyren, mener vi det likevel vil være forsvarlig å la Evenes være med i en fullstendig vurdering som enebase. Videre er vi av den oppfatning at en klart overvurderer risikoen for at F-35 ikke skal kunne leveres med GPS-baserte innflygningssystemer i 2020. Som en indikasjon på dette finner vi det av interesse at *Avionicsmagazine* allerede i oktober 2005 i en omtale av sensorteknologien i F-35 beskriver at: *the GPS-based Joint Precision Approach and Landing System (JPALS) will be part of the CNIPackage (communication, navigation and identification suite)*³. Dette er selvsagt ingen garanti for at flyene vil kunne leveres med denne typen teknologi, men den generelle utviklingen i denne typen teknologi, så vel som annen, er at den blir raskt billigere, mindre, lettere og stadig mer avansert.

KOMPARATIVE FORTRINN FOR EVENES

Selv om utredningen tar opp flere av fordelene ved Evenes, er det behov for å knytte noen kommentarer til viktige emner.

Rekruttering og kompetanse

Det er grunn til å poengtere at aksene Harstad og Narvik med omland (med sine 47.000 innbyggere) sammen har et variert arbeidsmarked, med store kompetansemiljøer innen blant annet ingeniørfag, petroleum, samfunnsikkerhet og industri. Regionen har to høgskoler og et bredt tilbud innen videregående opplæring. Det eksisterer en lang tradisjon som vertskap for forsvaret i hele omlandet. Alt bør derfor ligge til rette for at en oppbygging av en base vil fungere på beste måte.

I den generelle omtalen av Evenes som alternativ vises det til at Evenes og Skånland har hatt en nedadgående befolkningstendens. En av hovedårsakene til dette er at Forsvaret har lagt ned over 2000 arbeidsplasser i Nordre Nordland og Sør-Troms (mens den forventede nedgangen for Ørlandsregionen er estimert til 875 i utredningen).

Basens plassering i nærmiljøet

STØY

Når det gjelder støy er Evenes er den klart mest robuste av alternativene som er vurdert. Den positive effekten dette har både økonomisk og helsemessig så vel som for det omliggende naturmiljø bør tillegges betydelig vekt.

FARE FOR SIVILBEFOLKNING

Selv om utredningen konkluderer med at Geneve-konvensjonens bestemmelse om beskyttelse av sivile ikke er til hinder for plassering av kampflybasen ved noen av de eksisterende basene, er det likevel et moment som bør vurderes. Med sin tilbaketrunkne posisjon i forhold til boligområder er Evenes et sikkert alternativ for alle fremtidige sikkerhetspolitiske scenarioer. Basen ligger også svært fordelaktig plassert i forhold til sentrale ammunisjonslagre og er godt

²<http://www.avinor.no/avinor/trafikk/punktlighet>

³<http://www.aviationtoday.com/av/issue/feature/1145.html>

forsynt med egne lagre for så vel ammunisjon som drivstoff. Disse kapasitetene gjør at transporter av for eksempel ammunisjon gjennom boligområder reduseres til et minimum. Et forhold som i liten grad er vurdert er risiko for ulykker tilknyttet kampflyvåpenet. Selv om man gjennom grundig HMS-arbeid har redusert risikoen for ulykker til et minimum vil det alltid være en viss risiko knyttet til denne typen aktivitet med store mengder eksplosiver og drivstoff. Ved et valg av Evenes vil en gjennom basens iboende karakteristika oppnå en ytterligere reduksjon av denne risiko.

SAMTRENING MED EGNE STYRKER FRA ANDRE VÅPENGRENER

Utredningen berører i liten grad behov for samtrening med egne styrker og konsekvenser av de ulike basevalgene i den sammenheng. Her bør det understrekes at Evenes med sin nærhet til hær, marine/kystvakt og spesialstyrker er det beste alternativ. Dersom en velger en-baseløsning i sør vil en øke kostnadene og kompleksiteten i den jevnlig samøving med egne styrker. Ved etablering av en QRA i nord er grunn til å tro at det vil oppstå press fra andre våpengrener som vil tvinge fram et større tilstedevær ved QRA-basen enn strengt nødvendig. På sikt vil dette kunne tvinge fram en etablering av en ekstra base uten at det er fattet vedtak om dette.

SIKRING AV BASEN

Med sin plassering og gode tilgang til militære arealer kan etableres god sikring av en base på Evenes.

TILGANG PÅ AREALER

Evenes har i dag store arealer med omfattende militær infrastruktur på basen og i umiddelbar nærhet av basen som er godt sikret. I tillegg ligger basen i et område med gode muligheter for utbygging av infrastruktur både i fjell og i dagen uten at dette vil skape store interessekonflikter med andre interessenter.

ØKONOMI

Generelt finner vi det vanskelig å gå inn i de økonomiske analysene som er gjort rundt drift og investeringer. Vi er tilfreds med at utredningen denne gang slår fast at på Evenes kan mesteparten av eiendom, bygninger og anlegg (EBA) brukes videre, og at en ved en slik løsning finner å kunne bruke flyoperative flater slik de er i dag. Dette sammenfaller godt med vår påstand fra tidligere hvor vi har hevdet at Evenes er et svært kostnadseffektivt alternativ. Under forrige utredningsrunde registrerte vi at det hersket svært avvikende oppfatninger rundt driftsløsninger og –kostnader fra fagmilitært hold ved dagens baser. Dessverre er det for oss helt umulig å gi noe meningsfylt hørings svar på de kalkyler som presenteres, siden de underliggende analyser og tall ikke er offentliggjort.

Vi ber regjeringen merke seg det faktum at investeringskostnadene for **tobase-løsningen** Ørland-Evenes er ca. 1 milliard kroner billigere på investerings siden enn **enbase-løsningen** Bodø. Ved sammenligning av tobase-løsninger er Ørland-Evenes beregnet å være mer enn 2 milliarder kroner billigere enn alternativet Ørland-Bodø.

Som nevnt innledningsvis vil vi be om at det også for Evenes blir lagt frem kostnadsberegningene for Evenes som en-base.

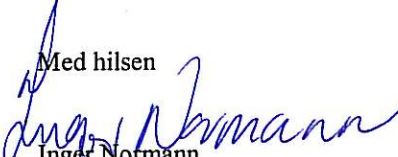
OPPSUMMERING

Norge trenger tilstedevær av kampfly i nord for å ivareta suverenitetshevdelse i vårt strategisk viktigste område. En base i sør vil ikke kunne ivareta denne oppgaven på en tilfredsstillende måte.

Utfordringene knyttet til innflygning ved Evenessynes overvurdert og forventes å kunne løses gjennom anvendelse av ny teknologi.

I et perspektiv frem mot 2050 er det ingen tvil om at Evenes vil være den best egnede kandidaten for en to-baseløsning basert på sine kvaliteter i forhold til støy, beliggenhet i mikro og makroperspektiv, arealtilgang, BAS-region og økonomi.

Med hilsen



Inger Normann
formannskapssekretær