



Prop. 123 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Investeringar i Forsvaret og andre saker

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet 21. april 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning til å starte opp fem nye investeringsprosjekt, og å orientere Stortinget om nokre andre saker.

Utgangspunktet for godkjenning av investeringsprosjekta i Forsvaret er dei årlege budsjettproposisjonane (Prop. 1 S). Denne proposisjonen fyller såleis ut budsjettproposisjonen.

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for fire nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt: *Værnes – lager og forsyning av flydrivstoff, Ørland – støytiltak på Forsvaret sine bygningar på flystasjonen, Ørland – tiltak for å redusere støykonskvensane for omgjevnadene og Ørland – nye hangarar for F-35 kampfly.*
- Godkjenning av kostnadsramme for eit nytt materiellprosjekt: *Anskaffing av nye ubåtar.*
- Andre saker: *Multirolle tank- og transportfly – inngåing av eit fleirnasjonalt samarbeid og Endring i grunnregel § 1-4 for Det frivillige Skyttervesen.*

2 Nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt for godkjenning

2.1 Værnes – lager og forsyning av flydrivstoff

Værnes flystasjon har ei viktig rolle i forsvarskonseptet i Noreg, mellom anna som ein base for å ta imot allierte styrkar for forsterking. Den planlagde verksemda på Værnes krev mykje flydrivstoff, og det set store krav til kapasitet og tilgjenge.

Etter Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 18 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 77 (2005–2006), vart ein avtale inngått mellom Noreg og USA om førehandslagring og forsterking av Noreg. I avtalen er forsyning av drivstoff ei av oppgåvene våre. Det er no naudsynt å betre tilstanden og kapasiteten på anlegga for flydrivstoff i Trøndelag.

Ulike løysingar for å lagre drivstoffet er vurderte. Forsvaret treng i hovudsak å lagre flydrivstoff i den nasjonale beredskapen og til støtte for allierte forsterkingar. Drivstoff kan ikkje lagrast over lang tid, for etter ei viss tid lyt ein sende det til destruksjon. Ei god løysing er difor å inngå eit samarbeid med ein part som kan levere flydrivstoff til den sivile verksemda på Værnes. Planen er at Forsvaret byggjer eit tankanlegg for flydrivstoff som òg kan nyttast i den daglege sivile drifta på Værnes.

I prosjekteringa har ein sett på fleire moglege plasseringar av tankar for flydrivstoff, og dei anlegga som finst i dag er kartlagde. Ut frå omsyn

til tid og kostnad er den beste løysinga å byggje eit nytt anlegg på ei kai i Muruvik i Malvik kommune. I prosjektet skal ein skaffe naudsynt areal, utbetre og sikre kaia, og etablere tankar for flydrivstoff. Drivstofftankane skal vidare plasserast i eit oppsamlingsbasseng slik gjeldande krav er. Det skal og byggjast eit teknisk bygg med lager, verkstad, pumper og reservekraft, og vidare eit bygg med kaikontor som skal vere bemanna ved lossing av båtar. Ei leidning for drivstoff skal gå frå anlegget i Muruvik og inn på Værnes.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 309 mill. kroner medrekna meirverdiavgift og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 284 mill. kroner.

2.2 Ørland – tiltak for å redusere støykonskvensar

2.2.1 Innleiing

Med bakgrunn i Stortinget sitt vedtak om å etablere hovudbasen for Forsvaret sine kampfly på Ørland, er det gjort ei rekkje konsekvensutgreiningar. Utbygginga av Ørland flystasjon som hovudbase for F-35-flya inneber nær ei dobling av aktiviteten med kampfly samanlikna med i dag, samstundes med at F-35-flya gjev meir støy enn F-16-flya.

Ørland kommune vedtok ny reguleringsplan for Ørland flystasjon 13. november 2014. Kommunal- og moderniseringsdepartementet stadfesta reguleringsplanen 10. august 2015. Som ein direkte konsekvens av reguleringsplanvedtaket og krav i arbeidsmiljølova vil det vere naudsynt å gjennomføre støytiltak på Forsvaret sin eigen bygningsmasse inne på Ørland flystasjon, og gjennomføre støyreducerande tiltak på sivil eigedom i støysonene utanfor sjølve baseområdet.

2.2.2 Ørland – støytiltak på Forsvaret sine bygningar på flystasjonen

Prosjektet for gjennomføring av støyreducerande på bygningar med støysensitivt bruksføremål inneber å gjere bygningsmessige tiltak på bygningar inne på basen med eit støyømfintleg bruksføremål, som ikkje oppfyller krava til innandørs lydnivå og/eller arbeidsmiljølova. Reguleringsplanen set eit krav til innandørs støynivå tilsvarende lydklasse C (30 dB) slik det står i NS 8175:2012. Der dette ikkje let seg realisere på ein fornuftig måte med omsyn til kostnad og andre tilhøve, skal lydklasse D (35 dB) overhaldast, slik det står i NS 8175:2012. Prosjektet inneber å gjere naudsynte bygningstekniske tiltak på til dømes tak, fasadar og vindauge.

Type og omfang av tiltak avheng av berekna utan-dørs støynivå, dei lyddempande eigenskapane i eksisterande byggkonstruksjon og vedlikeholdsstandard på bygget. For bygningar som skal vidareførast i strukturen, vil det verte gjennomført støyreducerande tiltak individuelt tilpassa den aktuelle bygninga. Det er rekna med eit behov for tiltak på inntil 47 bygningar inne på Ørland flystasjon.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 218 mill. kroner medrekna meirverdiavgifta og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er på 183 mill. kroner.

2.2.3 Ørland – tiltak for å redusere støykonskvensane for omgjevnadene

Prosjektet for å gjennomføre støyreducerande tiltak utanfor baseområdet til hovudbasen på Ørland er inndelt i tre underprosjekt:

- Innløyising av bygningar og eigedomar utanfor baseområda med støysensitivt bruksføremål i samsvar med dei gjevne grenseverdiane frå reguleringsplanen.
- Avhending, riving eller sikring av bygningar og eigedomar som vert innløyste.
- Gjennomføring av støytiltak på bygningar med støysensitivt bruksføremål utanfor baseområda i samsvar med dei gjevne grenseverdiane i reguleringsplanen.

Prosjektet for innløyising av bygningar og eigedomar med støysensitivt bruksføremål inneber å gje tilbod om innløyising for eksisterande bygningar med støyømfintleg bruksføremål som overstig maksimalstøyverdi over 100 dB eller gjennomsnittstøyverdi over 62 dB, som er berekna tolerert (fritt-felt) lydnivå. Dette inneber å kjøpe bustadar frå dei som ynskjer å verta innløyste, då bustadane deira ikkje kan verte nytta til sitt opphavlege føremål. Dersom eigarane ikkje ynskjer innløyising, vil dei, i samsvar med reguleringsplanen for Ørland flystasjon, få tilbod om støyreducerande tiltak ned til forureiningsforskrifta sitt krav til innandørs støynivå (42 dB). 176 bygningar på Ørland med støyømfintleg bruksføremål vil vere aktuelle for innløyising som ein konsekvens av F-35-anskaffinga.

Prosjektet for avhending, riving og sikring av bygningar og eigedomar som vert innløyste omfattar dei totalt 176 bustadane med støysensitiv funksjon på Ørland frå innløyisingprosjektet. I tillegg kjem avhending eller riving av inntil 137 garasjar og uthus på Ørland, som ein direkte konsekvens av innløyisinga av bustadar. Totalt sett omfattar prosjektet avhending av inntil 313 bygningar.

Prosjektet for gjennomføring av støytiltak på bygningar med støysensitivt bruksføremål inneber å gje tilbod om tiltak på bygningar med støyømfintleg bruksføremål, som ikkje oppfyller krava til innandørs lydnivå. Reguleringsplanen set eit krav til innandørs støynivå tilsvarande lydklasse C (30 dB, sjå NS 8175:2012). Der dette ikkje er mogeleg ut frå bygningstekniske høve eller grunna urimeleg høge kostnader, skal lydklasse D (35 dB, sjå NS 8175:2012) overhaldast. Prosjektet inneber å gjere naudsynte bygningstekniske tiltak på til dømes tak, fasadar og vindauge. Type og omfang av tiltak avheng av berekna utandørs støynivå, dei lyddempande eigenskapane i eksisterande byggkonstruksjon og standarden for vedlikehald på bygga. Det vil verte gjennomført ei synfaring på alle aktuelle bygningar for å registrere status og foreta berekningar for utarbeiding av støyreduserande tiltak individuelt tilpassa dei einskilde bygningane. Før ein set i verk tiltak, må ein inngå avtale med og innhenta løyve frå bustadeigarane. Det er rekna med eit behov for å synfare og vurdere inntil 1 052 bygningar på Ørland.

Det er gjennomført eit pilotprosjekt for å gje eit tilstrekkeleg erfaringsgrunnlag for prising av støytiltaka på dei aktuelle bustadane i gul støysone. 78 bustadar vart identifiserte, detaljprosjekterte og lagt ut på anbod.

Vidare er det gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med Finansdepartementet sine retningslinjer for store, statlege investeringar. Ekstern kvalitetssikring konkluderer med at prosjektet kan førast vidare, men at det er eit potensiale i prosjektet for å redusere kostnadane til støytiltak på bygningar med støysensitivt bruksføremål i gul støysone med inntil 120 mill. kroner. Forsvarsdepartementet vil gjennomgå kost-nytte-kriteria som er lagt til grunn for delprosjektet for dei støyreduserande tiltaka i gul støysone, og justere kostnadskalkylane dersom vilkåra for det er til stades. Resultata frå kvalitetssikringa er lagt til grunn for den endelege ramma for kostnader. Forsvarsdepartementet vil følgje opp dei tiltaka ekstern kvalitetssikring tilrår for å redusere usikkerheita i prosjektet.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 1 320 mill. kroner medrekna meirverdiavgift og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 1 110 mill. kroner.

2.3 Ørland – nye hangarar for F-35 kampfly

Bygging av hangarar for F-35 er eit særskilt viktig prosjekt for etableringa av kampflybasen på Ørland og anskaffinga av F-35 som Forsvaret sitt nye kampfly.

Hangarprosjektet inneber bygging av tolv hangarar, kvar med plass til to F-35, med ein robust konstruksjon som gjev tilstrekkeleg tryggleik mot inntrenging og godt vern mot ytre påverknad. Flya er fysisk åtskilt frå kvarandre i hangaren. Kvar einskild hangar vil innehalde rom og utstyr for å klargjere flya for oppdrag. Hangarane vil vidare verte lokaliserte på ein relativt kompakt måte nord på basen og i nærleiken av skvadronsbygget og vedlikehaldsfasilitetane for F-35. Det sikrar ei arealeffektiv løysing med god utnytting av dei tilgjengelege ressursane. Kort avstand frå hangarane til skvadrons- og vedlikehaldsbygget gjer det mogeleg å optimalisere den daglege drifta av F-35. Det vil gje ei trygg og effektiv handsaming av flya på bakken, noko som er ein føresetnad før å sikre krava til kampflyvåpenet si operative evne. Hangarane må stå klare seinast våren 2020 for at skiftet frå F-16 til F-35 kan gå som planlagd.

I tillegg til desse hangarane vil vedlikehaldsbygget og verte nytta til å huse F-35 i den daglege verksemda ved Ørland flystasjon. Dei resterande F-35 vil førebels verte lokaliserte i den eksisterande bygningsmassen ved Ørland flystasjon og på Evenes.

Føresetnadane for prosjektet har endra seg undervegs. Gjennom Prop. 73 S (2011–2012) vart det lagt til grunn at kampflybasen skulle tilfredsstille behovet for sikring i fredstid. Det skulle planleggjast for fleire tiltak dersom trugsmålsbiletet endra seg. I samband med handsaminga av Innst. 62 S (2016–2017), jf. Prop. 151 S (2015–2016), vart det vedteke at dei flybasane som skal nyttast til krise og væpna konflikt må få auka sikring og vern mot åtak samanlikna med føresetnadene frå Prop. 73 S (2011–2012). Med den korte varslingsstida som no vert lagt til grunn, må kampflybasen verte konstruert slik at den frå første dag i størst mogeleg grad kan fungere som ein fullverdig base i fred, krise og krig.

Det er gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Etter kvalitetssikring si vurdering er det ikkje godtgjort at prosjektet er optimalisert med omsyn til hangarane si plassering/spreiing sett opp mot krava om at basen skal vere ein fullverdig stridsbase, slik han er omtalt i den gjeldande langtidsplanen for Forsvaret. For å gjere det mindre sannsynleg med ei feilinveste-

ring, føreslår kvalitetssikrar å byggje seks hangarar i eit første byggetrinn saman med infrastrukturen (drivstoff, straum, vatn, osv.), før dei siste seks på same staden. Vidare føreslår ekstern kvalitetssikrar ein opsjon der bygginga av dei siste seks hangarane vert bestemd når det er laga ein samla plan for utviklinga av Ørland flystasjon som ein stridsbase.

Dersom prosjektet vert gjennomført i to etappar, slik kvalitetssikrar tilrår, må styrings- og kostnadsramma aukast med høvesvis omlag 40 mill. kroner, og omlag 60 mill. kroner dersom opsjonen vert nytta og alle hangarane vert bygd på same staden som dei seks første. Om denne opsjonen ikkje vert nytta, vil prosjektet levere seks hangarar til ein kostnad på omlag 1 520 mill. kroner, det vil seie til ca. 3/4 av prisen for tolv. I tillegg kjem kostnadene for å byggje ytterlegare seks hangarar ein annan stad på basen. Forsvarsbygg reknar med at dette vil koste omlag 1 000 mill. kroner. Ei slik løysing inneber og at det vil verte for få hangarar tilgjengeleg i tide for å støtte opp under innfasinga av F-35. Forsvarsdepartementet vurderer at risikoen ved ei opsjonsløysing, når det gjeld kostnadar og tid, er for stor. Opsjonsløysinga vil kunne verke negativt for den daglege drifta og den vil krevje meir personell og større økonomiske ressursar utan at sikringa naudsynleg vert særleg betre. Departementet føreslår difor at prosjektet vert godkjend med ei samla bygging av dei tolv hangarane slik planen har vore.

Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma. Prosjektet for etablering av hangarløysing for F-35 på Ørland er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 2 266 mill. kroner medrekna innreiing, IKT-utstyr og meirverdiavgift og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 2 044 mill. kroner.

Eit samla konsept for korleis basen sine funksjonar skal oppretthaldast i fred, krise og krig er under utarbeiding. Der vert det skildra korleis dei ulike tiltaka, til dømes luftvern, baseforsvar, drivstoffanlegg, hangarar og annan infrastruktur, skal innrettast for best mogleg drift. Departementet vil kome attende til Stortinget med nærmare informasjon om dette når utgreiinga er ferdig og handsama i departementet.

2.4 Kampflybase Ørlandet – etableringskostnadar

Stortinget vart gjennom Prop. 113 S (2014–2015) og Prop. 151 S (2015–2016) informert om kostnadsbilete for utviklinga av Ørland flystasjon som

hovudbase for Forsvaret sine nye kampfly. Dei auka kostnadane for å gjennomføre støyreduserande tiltak på Ørland og etablering av ny beskytta hangarløysing for F-35 er innanfor det kostnadsbilete Stortinget har slutta seg til for utbygginga av Ørland flystasjon som ny hovudbase for F-35, jf. Innst. 62 S (2016–2017) til Prop. 151 S (2015–2016). Det er viktig å understreke at desse endringane i baseløysinga for F-35 òg ville gjeve auka kostnadar i dei andre føreslegne basealternativa frå Prop. 73 S (2011–2012). Samla meiner Forsvarsdepartementet at skilnaden mellom det reviderte kostnadsbilete på Ørland og dei andre alternativane ikkje er vesentleg endra sidan basevalet i 2012.

3 Nye materiellprosjekt for godkjenning

3.1 Anskaffing av nye ubåtar

Ubåtar er ein sentral militær kapasitet for Noreg. Gjennom deira evne til å operere skjult i lang tid, over store område og med stor slagkraft, bidreg ubåtar i stort monn til Forsvaret si evne til avskrekking. Ubåtar har stor innverknad på militære operasjonar i det maritime domenet, både over og under vatn. Dei har ein høg kapasitet til å oppretthalde ein krigsførebyggjande terskel. For ein maritim nasjon som Noreg er ubåtar ein av dei viktigaste kapasitetane i vårt militære forsvar. Våre ubåtar er også ein viktig strategisk ressurs. I den vidare utviklinga av kapasitetane i Sjøforsvaret står anskaffinga av nye ubåtar sentralt. I samsvar med Stortinget si handsaming av Innst. 62 S (2016–2017), jf. Prop. 151 S (2015–2016), skal Noreg anskaffe fire nye ubåtar med innfasing frå midten av 2020-talet. Fire nye ubåtar vert rekna som heilt naudsynt for å vidareføre ubåt som ein moderne kapasitet og for å kunne ha eit tilstrekkeleg robust kompetansemiljø i Sjøforsvaret. Samstundes vert det også rekna som bærekraftig i eit lengre driftsperspektiv.

Våre seks Ula-klasse ubåtar vart fasa inn i Forsvaret i perioden 1989–1992, med ei forventet teknisk levetid på 30 år, det vil seie til tidleg på 2020-talet. Ved å oppdatere og oppgradere samt kjøpe inn kritiske reservedelar, legg departementet til grunn at Ula-klassen vil kunne haldast operativ til rundt midten av 2020-talet, med utfasing av siste fartar rundt 2028.

Departementet har gjennomført utgreiingar i tre fasar sidan 2007 for å finne det beste alternativet for å kunne møte behovet for ubåtkapasitet etter 2020. Regjeringa gjorde hausten 2014 eit kon-

septval med omsyn til vidareføring av norsk ubåtkapasitet. Av alternativa anskaffing av ei ny ubåtklasse eller levetidsforlenging av dagens Ula-klassen, var anskaffing det klårt beste alternativet. Nye ubåtar, til erstatning for Ula-klassen, vil sikre at Noreg har ein relevant ubåtkapasitet for framtida.

Prosjekt Nye ubåtar er nå ferdig med definisjonsfasen, og framskaffingsløysinga har vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring (EKS 2) i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Prosjektet understøttar Stortinget sine prioriteringar og den vedtekne forsvarsstrukturen i langtidsplanen for forsvarssektoren.

Nye ubåtar vil gradvis overta for Ula-klassen frå midten av 2020-tallet. Ei anskaffing av nye ubåtar vil gå over eit tiår med leveranse av første ubåt om lag sju år etter bestilling, og påfølgande ubåtar leverte med ei takt på ein kvart år. For å sikre at ubåtkapasiteten vert oppretthalden, og for å sikre ein naudsynt overlapp mellom Ula-klassen og nye ubåtar, vert det planlagt å inngå kontrakt i 2019. Noreg får då levert nye ubåtar frå midten av 2020-talet og fram mot 2030. Dette bidreg til at Noreg opprettheld ein kontinuerleg ubåtkapasitet, både materiell- og personellmessig, slik at Forsvaret ivaretek evna til å utføre ubåtoperasjonar.

Prosjektet for nye ubåtar tek utgangspunkt i at anskaffinga vert basert på eit eksisterande design frå ein røynd leverandør. Dette reduserer risiko og usikkerheit i prosjektet samstundes som det er gunstig med omsyn til skalering og internasjonalt samarbeid.

Noreg har inngått eit strategisk samarbeid med Tyskland om anskaffing av nye ubåtar. Dette samarbeidet tek utgangspunkt i eit eksisterande tysk ubåtdesign og eit felles kravsett. Tyskland og Noreg kjem til å anskaffe identiske ubåtar. Samarbeidet vil omfatte utdanning, trening, vedlikehald, levetidsunderstøtting, reservedelar, oppdateringar og oppgraderingar. Produksjonen av nye ubåtar vil bli samordna. Noreg planlegg å anskaffe fire ubåtar, og Tyskland anskaffer to. Tyskland tek ubåt nr. 3 og nr. 6 av byggeserien på seks ubåtar. Dette sikrar identisk konfigurasjon på ubåtane.

Skalafordelane over tid i eit slikt samarbeid vil redusere drifts- og vedlikehaldskostnadane samt redusere kostnadane for oppdateringar og oppgraderingar. Det vil også skape ringverknader for viktige delar av norsk industri.

Dei nye ubåtane vil gjenbruke mykje av dagens infrastruktur på Haakonsvern og i Ramsund, men det vert naudsynt å tilpasse kaiar samt at simulatorar for Ula-klassen må skiftast ut med simulatorar for dei nye ubåtane. Eksisterande bygningsmasse for administrasjon, utdanning og trening av mann-

skap vert gjenbrukt i størst mogeleg grad. Vedlikehaldsløysing for nye ubåtar er nylig utgreidd, og målsetjinga er ei kostnadseffektiv løysing som også kan handtere internasjonalt samarbeid. Regjeringa planlegg å kome tilbake med ei tilrådd løysing for vedlikehald av dei nye ubåtane i 2019.

3.2 Industrielle aspekt

Nye ubåtar vil måtte anskaffast frå utlandet då Noreg sjølv ikkje har verftsindustri med kompetanse eller tradisjonar for å byggje ubåtar. Hovud delen av materiellet vil verte anskaffa frå utanlandske leverandørar.

Valet av Tyskland som hovudleverandør, og seinare val av underleverandørar og industrielle samarbeidspartnarar, vil i alle høve ta utgangspunkt i Forsvaret sitt behov, og i forholdet mellom pris og kvalitet. Ei anskaffing av ubåtar vil basere seg på eit eksisterande design frå den kvalifiserte tyske leverandøren *ThyssenKrupp Marine Systems* (tkMS). Industrielle aspekt har vore utgreidd i inneverande fase av prosjektet, og det er klårt at norsk industri har høg kompetanse på einskilde delsystem til ubåtar. Departementet legg til grunn at kvalifiserte norske bedrifter får viktige rollar i ubåtframskaffinga. Departementet vil også i tida framover leggje vekt på den norske industrielle deltakinga, mellom anna for å redusere prosjektrisiko.

Eksport og internasjonalt samarbeid er ein føresetnad for å oppretthalde ein nasjonal forsvarsindustri. Ei anskaffing av nye ubåtar vil difor bli aktivt brukt opp mot internasjonale partnarar for å vidareutvikle ein kompetent og konkurransedyktig norsk forsvarsindustri.

I tråd med dei gjeldande retningslinene for industrielt samarbeid ved forsvarsanskaffingar frå utlandet, vil det bli kravd industrisamarbeid tilsvarende verdien av kontrakten. Departementet har ansvaret for å forhandle fram forpliktande avtalar om myndigheits- og industrisamarbeid. Anskaffinga av ubåtar vil sikre marknadstilgang for norsk forsvarsindustri og dermed bidra til nasjonal verdiskaping innanfor dei prioriterte teknologiområda, som er nærare omtala i Meld. St. 9 (2015–2016).

Det er allereie innleidd eit strategisk samarbeid med Tyskland som vil opne for sal av norske missil til Tyskland og samarbeid om vidareutvikling av missil og missilteknologi. Samarbeidet omfattar og kampleiingssystem på dei norske og tyske ubåtane. I tillegg vil dette opne for eksport av norsk kampleiingssystem utover ramma av ubåtprogramma i Noreg og Tyskland. Dette samarbeidet vil også opne for oppdrag for ei rekkje

små og mellomstore bedrifter i Noreg. Samarbeidet med Tyskland er positivt for høgteknologisk kompetanseutvikling i Noreg og for eksportpotensialet til norskutvikla produkt.

Det er viktig å bruke anskaffinga av ubåtar til å bidra til å oppretthalde sentrale nasjonale kompetansemiljø. Gjennom denne type industrielt samarbeid vert kompetansen i norsk forsvarsindustri oppretthaldt og vidareutvikla i samsvar med målsettinga i regjeringa sin forsvarsindustrielle strategi slik han er presentert i Meld. St. 9 (2015–2016).

3.3 Ambisjonsnivå og tidsplan

Forsvarsdepartementet er i forhandlingar med tyske styresmakter med sikte på å etablere eit bilateralt avtaleverk innan medio 2017. Dette avtaleverket skal danne grunnlaget for dei komande felles forhandlingane med verftet om samkjøp av nye ubåtar. Når avtaleverket er på plass, vert ein felles forhandlingsprosess med den tyske leverandøren sett i verk. Forhandlingane med verftet vil krevje om lag to års arbeid før inngåing av kontrakt.

For å kunne få levert fire nye ubåtar frå 2026 og fram mot 2030, vil det vere naudsynt å inngå kontrakt i 2019. Tid frå kontraktsignering til første operative ubåt kan leverast, er sju år. Leveranse-takt for nye ubåtar vert planlagt slik at dei vert sette i operativ teneste så snart dei er leverte, i perioden 2026 til 2030, parallelt med utfasinga av Ula-klassen fram mot 2028. Overlapping med dei då 38 år gamle Ula-ubåtane vert marginal. Det er difor viktig å sikre kontinuitet i overgangen til nye ubåtar, noko som gjev sterke føringar for prioriteringa av framdrift i prosjektet.

3.4 Ekstern kvalitetssikring

Det er gjennomført ei ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Rapporten frå ekstern kvalitetssikrar støttar hovudkonklusjonane i beslutningsunderlaget. Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den føreslegne kostnadsramma, men det har vore naudsynt å justere opp rammene med tre prosent grunna endringane som følgjer av samarbeidet med Tyskland. Tyskland produserer fleire ulike typar ubåtar, primært for eksportmarknaden. Noreg har vurdert fleire modellar, men for å få til eit samarbeid rundt identiske ubåtar, vart det naudsynt å ta utgangspunkt i den modellen som allereie er i teneste i Tyskland. Denne modellen var tidlegare ikkje tilgjengeleg for eksport, men samarbeidet med Tyskland har no opna opp for at Noreg saman med Tyskland

kan anskaffe nye ubåtar basert på denne såkalla 212-klassen. Dei nye ubåtane vil vere robuste og framtidsretta. Det har vore ei målsetjing å finne samarbeidspartnarar vi kan drifte saman med. I avtalen med Tyskland har vi funne gode kompromissar for godt samarbeid, men kompromissa har auka sjølve investeringskostnadene med tre prosent. Samstundes vil like ubåtar bidra til reduserte kostnadar i levetidsperspektivet. Samarbeid om utdanning, trening, vedlikehald, levetidsunderstøtting, reservedelar, oppdateringar og oppgraderingar vil totalt sett bidra til lågare levetidskostnader enn det vi ville fått til utan eit samarbeid. I tillegg vil dei nye ubåtane kunne vere attraktive for fleire land, og fleire partnarar vil vanlegvis gjeve stordriftsfordelar.

Ekstern kvalitetssikrar har konkludert med at ubåtar framleis er ein relevant kapasitet for Forsvaret, og at prosjektet framstår som solid utgreidd. Departementet vil følgje opp alle forhold som er peika på i den vidare styringa av prosjektet. Likeså vil departementet syte for at dei usikkerheitsreduserande tiltaka, som ekstern kvalitetssikrar har tilrådd, vert fylgt opp innan prosjektet vert sett i gong.

3.5 Kostnadar

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 41 370 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit og gjennomføringskostnadar. Prosjektet si styringsramme vert sett til 35 730 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

Den samla kostnadsramma for prosjektet er i tråd med dei planføresetnadane som ligg til grunn for den nye langtidsplanen for Forsvaret, jf. Prop. 151 S (2015–2016). Utbetalingsprofilen for prosjektet strekkjer seg frå kontraktsinngåinga i 2019, gjennom byggjeperioden på 2020-talet, og fram til utgangen av garantifasen i 2032. Dei største utbetalingane kjem rundt midten av 2020-tallet. Det vert og planlagt med utbetalingar i 2018 som er knytte til risikoreduserande tiltak som vert gjennomført saman med vår tyske partnar.

4 Andre saker

4.1 Multirolle tank- og transportfly – inngåing av eit fleirnasjonalt samarbeid

Stortinget har, gjennom handsaminga av Innst. 62 S (2016–2017), jf. Prop. 151 S (2015–2016), vedteke at Noreg skal inngå i det europeiske samarbeidsprogrammet om ei felles framskaffing, drift

og bruk av ei fleirnasjonal flåte av multirolle tank- og transportfly (MRTT).

Luft-til-lufttanking er ein viktig føresetnad eksempelvis i luftoperasjonar. For å kunne møte framtidens operative utfordringar, samt ivareta ei effektiv utnytting av vårt kampflyvåpen, er det naudsynt å ha lufttankingskapasitet. Forsvaret nyttar i dag kjøp av, eller leige av, tankflytimar frå allierte kapasitetar for å halde norske kampflygarar operative på luft-til-lufttanking.

Fly med tank- og transportkapasitet er ein høgt etterspurd kapasitet i NATO. Det fleirnasjonale MRTT-samarbeidet, som er eit europeisk initiativ for å auke MRTT-kapasiteten i Europa, vil og bidra til meir balanse i byrdefordelinga mellom Europa og USA. Det vil vidare bidra til å dekke Noreg sitt behov ved at vi går forplikande inn med eit visst tal på flytimar per år. Nederland og Luxembourg har vore forplikta i MRTT-samarbeidet sidan juli 2016, og det er inngått kontrakt på dei to fyrste tankflya med opsjon på ytterlegare seks fly frå leverandøren *Airbus Defence Systems*. Det fyrste flyet er venta å vere operativt frå 2020.

Regjeringa vil ta stilling til ambisjonsnivået for Noreg sin del av dette samarbeidsprosjektet, og vil forplikte seg til samarbeidet gjennom å signere ein bindande avtale om anskaffinga (Memorandum of Understanding – MoU) i løpet av 2017. Saman med Belgia og Tyskland underteikna Noreg ein intensjonsavtale (*Declaration of Intent – DoI*) om dette på NATO sitt forsvarsministermøte våren 2017. Kostnadane for Noreg si deltaking i

MRTT-samarbeidet vil bli dekt innanfor Forsvarsdepartementet sine gjeldande budsjetttrammer.

4.2 Endring i grunnregel § 1-4 for Det frivillige Skyttervesen

I samsvar med gjeldande grunnreglar til *Det frivillige Skyttervesen* (DFS) krev vesentlege endringar i oppbygginga, føremålet og verksemda til organisasjonen godkjenning av Forsvarsdepartementet og Stortinget. DFS ynskjer, i tråd med fatta vedtak på *Skytterttinget*, å endre grunnregel § 1-4 for å opne for at utanlandske statsborgarar kan verte medlemmar i deira skyttarlag. På denne bakgrunnen, og i tråd med DFS sitt ynskje, tilrår regjeringa at grunnregel § 1-4 vert endra til:

«Norske statsborgere og personer med permanent oppholdstillatelse, som respekterer gjeldende lover og bestemmelser, kan være medlemmer av et tilsluttet skytterlag.»

Ungdom under 18 år med midlertidig oppholdstillatelse kan være medlemmer i skytterlag på lik linje med norske ungdommer.»

Forsvarsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om investeringar i Forsvaret og andre saker.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om investeringar i Forsvaret og andre saker i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om investeringar i Forsvaret og andre saker

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2017 kan

- starte opp nye investeringsprosjekt, medrekna større eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye eigedoms-, byggje- og*

anleggsprosjekt for godkjenning og kapittel 3 Nye materiellprosjekt for godkjenning i den framlagde proposisjonen, innanfor dei gjevne kostnadsrammene.

