

**Hørings svar**  
**fra**  
**Ørland og Bjugn kommuner**  
**til**  
**Forsvarsdepartementets rapport**

**"Vurdering av lokaliseringalternativer for  
Forsvarets nye kampfly"**

**19.mai 2010**

## **Innhold**

Side 2	Innledning
Side 4	Sammendrag
Side 5	Kampfly sikrer norsk trygghet og handlefrihet – basevalget må bidra til dette
Side 6	Operative forhold – operasjoner
Side 8	Operative forhold – styrkeproduksjon
Side 10	Alliert trening og allierte forpliktelser
Side 12	Personell, kompetanse og rekruttering
Side 14	Støy og miljø, samfunnsmessige forhold
Side 15	Økonomi – investeringer
Side 18	Økonomi – drift
Side 19	Fremtidsmuligheter ved Ørland hovedflystasjon

## **Innledning**

Forsvarsdepartementet har i brev av 19.mars 2010 sendt utredningsrapport: ” Vurdering av lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly” på høring. Høringsfristen er satt til 19. mai 2010.

Ørland kommune og Bjugn kommune er høringsinstanser.

Da disse to kommunene utgjør det nærmeste bo- og arbeidsmarked for Ørland hovedflystasjon, har vi valgt å avgi en felles høringsuttalelse.

Fra departementets side er det lagt opp til at denne høringsrunden skal sikre at de vesentlige momenter av betydning for valg av fremtidig kampflybasestruktur kommer frem. Gjennom dette høringsvaret ønsker kommunene Ørland og Bjugn å bidra til dette.

Forsvarsdepartementet viser i oversendelsesbrevet til at "Rapporten gir ikke et komplett og tilstrekkelig beslutningsunderlag i saken. Samtidig er det FDs vurdering at denne rapporten belyser vesentlige sider ved saken, tilstrekkelig til at den kan tjene som utgangspunkt for høring og offentlig dialog om saken." Vi er enige i departementets vurdering og avgir vår høringsuttalelse på dette grunnlaget. Det vil imidlertid ut fra denne forståelsen av beslutningsprosessen kunne være aktuelt også for oss, på et senere tidspunkt å komme med tilleggssuttalelser.

Ørland og Bjugn er velfungerende og godt utbygde lokalsamfunn i nært samspill med Trondheim. Det gjør regionen attraktiv både som bo- og arbeidssted.

Forsvaret er viktig i de to kommunene, og virksomheten er godt integrert i sivilsamfunnet.

Virksomheten ved en kampflybase gir både muligheter og utfordringer for et lokalsamfunn. Vi har valgt å belyse sentrale spørsmål i begge sammenhengene.

I spørsmålet om støy og miljø har vi i tillegg til det som kommer fram i utredningsrapporten, funnet det nødvendig å se på løsninger som kan redusere ulempene, og som også kan ha positive økonomiske konsekvenser. SINTEF har på oppdrag fra oss utarbeidet en ny støyrapport som bygger på relevante data i forhold til det som er lagt til grunn i utredningsrapporten.

Rekruttering og tilgang på relevant kompetanse er i utredningsrapporten omtalt som utfordrende. Vi har gjennomgått dette spørsmålet også ut fra de erfaringene Ørland hovedflystasjon har på dette området.

Som det også framgår av utredningsrapporten er Ørland hovedflystasjon meget godt egnet både som enebase og som en av to baser i en tobaseløsning for Forsvarets ny kampfly.

Ettersom en tobaseløsning og de krav det stilles i den sammenhengen i betydelig grad er kjent fra dagens situasjon, har vi lagt hovedvekten på å gjennomgå de sentrale forhold hva angår egnethet, konsekvenser, kostnader og fremtidsmuligheter ved valg av Ørland hovedflystasjon som enebase.

Utover dette har vi som kommuner valgt ikke å gå inn i spørsmål om en i framtida bør satse på å lokalisere de nye kampflyene til en eller to baser. Vi har deltatt i og gitt uttalelse i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr 48(2007-2008). Vi har merket oss de vurderingene som i denne sammenhengen er kommet, både som regjeringens siktemål, og som forsvarskomiteens merknader i Innstilling S. nr. 318 (2007-2008). Dette er i tillegg til utredningsrapporten en del av grunnlaget for denne høringsuttalelsen.

Vedlagt dette høringssvaret er

- vedlegg 1 Høringsinnspill fra 138 Luftving Ørland hovedflystasjon
- vedlegg 2 Rapporten "Sivilsamfunnet i Ørland/Bjugn-regionen. Lokalsamfunn i en storbyregion". Utarbeidet av Rambøll på oppdrag fra Ørland og Bjugn kommuner. Belyser sentrale forhold rundt personell, kompetanse og rekruttering.
- vedlegg 3 Rapporten "Ørland hovedflystasjon, beregning av støy med nytt kampfly". Utarbeidet av SINTEF på oppdrag fra Ørland og Bjugn kommuner. Belyser støykonsekvenser ved endring av avgangsprosedyrer for nye kampfly ved Ørland hovedflystasjon.

## Sammendrag

Ørland som enebase, med en QRA i Nord-Norge, gir en bedre kampflydekning i hele Norge. Det medfører en betydelig bedre rekkevidde-/dekningsgrad, og kortere reaksjonstid i Norges totale interesse-/ansvarsområde enn hva det er mulig å oppnå med de andre enbaseløsningene.

I og rundt Ørland hovedflystasjon kan både sjøfartøy, fly og bakkestyrker fritt og uavhengig øve innenfor et område som optimaliserer treningsutbyttet. Dette gir handlefrihet til effektivt samvirke mellom forsvarskapasiteter som på grunn av begrensninger fra for eksempel sivil lufttrafikk ikke er mulig å oppnå andre steder.

Multirolleflyet F-35 er i større grad enn dagens F-16 designet for nærstøtte til bakkestyrker. Behovet for luftrom over land vil derfor være større og må også gi muligheter for operasjoner med større formasjoner og inneha færrest mulig restriksjoner fra sivil luftfart. Slike begrensninger er i liten grad et problem i Midt-Norge.

Ørland hovedflystasjon og Midt-Norge spiller en hovedrolle i forvaltningen av noen av de viktigste bindingene mellom Norge og våre allierte. Dette er de allierte forhåndslagrene i Midt-Norge, og det er den fremskutte basen for NATOs overvåkingsfly AWACS - som i Nord-Europa er lokalisert til Ørland hovedflystasjon.

Det er stor forsvarsvilje i hele trøndelagsregionen, og det har generelt aldri vært problemer med å rekruttere personell til sivile og militære stillinger i regionen. Dette er også erfaringen for Ørland hovedflystasjon. Det er fullt mulig å bo på Ørland og arbeide i Trondheim, og omvendt. Én av fem ansatte ved Ørland hovedflystasjon har bosted utenfor Ørland/Bjugn, og de fleste av disse bor i Trondheimsregionen. En kampflybase er en arbeidsplass som krever mye høykompetent arbeidskraft. Nærheten til landets tredje største by og landets viktigste kompetansemiljø innen teknologisk utdanning gir en fordel for Ørland hovedflystasjon. Samspillet mellom Ørland hovedflystasjon og Luftkrigsskolen i Trondheim gir dette en tilleggsdimensjon.

Fordi flyplasser representerer en betydelig støykilde, er støy en faktor som er utfordrende uansett lokalisering. Likevel er det store forskjeller mellom alternativene. Utendørs støy vil for eksempel ramme mange flere mye hardere i Bodø enn hva tilfellet er for Ørland og Evenes.

Ørland hovedflystasjon som enebase er det klart billigste alternativet investeringsmessig. Netto investeringsutgifter for ørlandsalternativet vil være ned mot 1,5 milliard kroner. Bodøalternativet er kostnadsberegnet av Forsvarsdepartementet til 8,4 milliarder kroner.

Driftsmessig har Ørland hovedflystasjon en stor fordel ved at normalaktiviteten kan håndteres innenfor normal arbeidstid. Et basevalg med store begrensninger på grunn av sivile flybevegelser vil bli nødt til å spre aktiviteten utover dagen, slik at man må basere seg på mer kostbare arbeidsskiftsordninger, enn det som vil være nødvendig på Ørland.

## **1 Kampfly sikrer norsk trygghet og handlefrihet – basevalget må bidra til dette**

Kampflyets fleksibilitet, kombinert med reaksjonsevne og rekkevidde, gjør kampfly relevante i hele konfliktspekteret, enten utfordringen befinner seg i luften, på land eller til havs.

Kampfly bidrar til å sikre politisk og militær operativ handlefrihet, bidrar til nasjonal trygghet og ivaretagelse av Norges interesser. Norges geografiske omfang sett i relasjon til Forsvarets størrelse gjør at kampfly blir et stadig viktigere element i den totale forsvarsstrukturen.<sup>1</sup>

Kampflyene utgjør en sentral kapasitet knyttet til ildstøtte, informasjonsinnhenting og langtrekkende presisjonslevert ild. Den fremtidige kampflystrukturen må opprettholde Forsvarets evne til å levere ild mot overflate- og landmål til støtte for sjø- og landoperasjoner, og som selvstendig kapasitet i offensive luftoperasjoner, for å forsvare landet.<sup>2</sup>

Kampflyene er en av hjørnesteinene i en moderne forsvarsstruktur og representerer således en meget sentral komponent i Forsvarets totale operative samvirkesystem. Dette systemet må virke tilfredsstillende for at Forsvaret skal være i stand til å håndtere de scenarioer, intensitetsnivåer, konflikter og oppgaver som Forsvaret er pålagt å løse.<sup>3</sup>

Dette høringssvaret påpeker at valg av fremtidig(e) kampflybase(r) er av stor betydning for om vi klarer å skape et godt og effektivt operativt samvirkesystem i Forsvaret. I tillegg påpeker høringssvaret at det er i samfunnets interesse å finne muligheter for å redusere kostnader i det totale kampflyprogrammet (inkludert basevalg) der det er mulig, samtidig som en evner å få maksimalt ut av den formidable kapasiteten som F-35 tilbyr.

Kampflybasevalget har betydning for i hvor stor grad Norges fremtidige kampflykapasitet og Forsvarets samvirkesystem har operativt og økonomisk handlingsrom. Jo større dette operative og økonomiske handlingsrommet er, jo større mulighet gir vi Forsvaret til å levere nasjonal trygghet, handlefrihet og ivaretagelse av norske interesser.

Vi mener **handlingsrom** og **handlefrihet** oppsummerer de beste argumentene for Ørland hovedflystasjon. Disse begrepene går derfor igjen i dette høringssvaret.

---

<sup>1</sup> Avsnittet er hentet fra Forsvarsdepartementets sammendrag av dokumentet "Utvidet fremskaffelsesløsning for prosjekt 7600 Fremtidig kampflykapasitet", som er et av de mest sentrale beslutningsdokumentene for anskaffelse av nye kampfly.

<sup>2</sup> Avsnittet er hentet fra St.prp. nr. 48 (2007-2008) boks 6.1, som er grunnlaget for Forsvarets langtidsplan for perioden 2009-2012.

<sup>3</sup> Avsnittet er hentet fra St.prp. nr. 48 (2007-2008), boks 6.1, som er grunnlaget for Forsvarets langtidsplan for perioden 2009-2012.

## **2 Operative forhold, operasjoner**

Med operasjoner menes i denne sammenheng anvendelsen av kampfly for å løse pålagte oppdrag. Det sentrale spørsmålet som belyses i departementets utredningsrapport, er hvordan det enkelte lokaliseringalternativ egner seg som utgangspunkt for å løse nasjonale oppdrag. I departementets vurdering av de ulike enbasealternativene kommer det frem at ”Ørland som enebase med QRA-detasjement i nord vurderes som godt egnet i forhold til operative behov”. Om Bodø og Evenes skriver departementet at alternativet ”vurderes som egnet i forhold til gjennomføring av operasjoner”. I det følgende presenterer vi momenter som bidrar til å underbygge departementets vurdering av Ørland som den best egnede enbaseløsningen på dette vurderingsområdet.

### **2.1 Ørland med QRA i Nord-Norge eneste enbaseløsning med dekning i hele Norge**

En enbaseløsning med Ørland i Midt-Norge og QRA i Nord-Norge medfører betydelig bedre rekkevidde-/dekningsgrad, og kortere reaksjonstid i Norges totale interesse-/ansvarsområde enn hva det er mulig å oppnå med en av de andre enbaseløsningene, Evenes og Bodø. I tillegg er denne løsningen betydelig mindre sårbar gitt en situasjon der det oppstår driftsstans på kampflybasen, spesielt dersom QRA også ivaretas ut fra denne.

Ørland er det eneste enbasealternativet som etter vår vurdering gir nasjonale myndigheter tilstrekkelig handlingsrom til å reagere på trusler innenfor det norske interesseområdet. Det vil være mulig å nå ethvert område mellom Oslo/Bergen og Nordkapp innen 20 minutter. Ethvert område på norsk fastland kan nås på 25 minutter. Oljeinstallasjoner i Nordsjøen kan nås på 30 minutter.

### **2.2 Gir muligheter for å øke aktiviteten i nordområdene**

Selv om det på QRA-basen normalt vil være få fly tilgjengelig, så kan basen, og dermed den militære tilstedeværelsen i nord, lett forsterkes ved behov. I en krise-/konfliktsituasjon er det en fordel å ha fleksibilitet til å trappe opp eller ned militær tilstedeværelse, fordi signaleffekten en eskalering og deeskalering gir, er essensiell. Den strategiske betydningen Norges nordområder har, tilsier at dette er et viktig område.

### **2.3 Handlefrihet til effektivt samvirke mellom forsvarskapasiteter**

Dagens, og i enda større grad fremtidens forsvar, er nettverksbasert. Med nettverksbasert forsvar menes samvirke mellom ulike forsvarskapasiteter, for å gjøre totaleffekten større enn om disse kapasitetene opererte alene. Enheter i Forsvaret som skal inngå i nettverksbasert krigføring må trene på dette. Når trening skal skje med nettverksbasert krigføring med ulike kapasiteter er det viktig med mye plass, både i lufta og på bakken. Det er også av betydning at øvende avdelinger fysisk kan møtes for brief og debrief.

I og rundt Ørland hovedflystasjon kan både sjøfartøy, fly og bakkestyrker fritt og uavhengig øve innenfor et område som optimaliserer treningsutbyttet. God og realistisk trening er vesentlig for evnen til å produsere militærmakt i reelle situasjoner. Ørland kan tilby en unik handlefrihet for forsvarskapasiteter til å gjennomføre trening etter prinsippet ”train as you

fight”. Daglig trening, og ikke bare større nasjonale eller grenvise øvelser, må i langt større grad enn i dag være utgangspunkt for fellesoperativ samtrening. Ingen andre baseløsninger kan måle seg med Ørland på dette området. Dette momentet er viktig for å få maksimalt ut av den store investeringen som anskaffelse av nye kampfly er.

Dette er sentrale forhold i den videre helhetlige vurderingen av basevalget.



### **3 Operative forhold, styrkeproduksjon**

Med styrkeproduksjon menes all aktivitet forut for anvendelsen av styrken (operasjoner). Det sentrale spørsmålet som belyses i departementets utredningsrapport er hvordan det enkelte lokaliseringalternativ egner seg som utgangspunkt for den daglige styrkeproduksjon av kampflyvåpenet. Med hensyn til styrkeproduksjon og lokalisering er det særlig tilgang på og avstand til hensiktsmessige trenings- og øvingsområder samt gjennomføring av det nødvendige antall flybevegelser som er de sentrale elementene.

I departementets utredningsrapport kommer Ørland klart best ut av de tre enbasealternativene, og er det eneste alternativet som ble vurdert til å være ”meget tilfredsstillende” på dette vurderingsområdet. Om Bodø og Evenes skriver departementet at løsningen ”vurderes til å kunne fungere tilfredsstillende”.

I det følgende presenterer vi momenter som bidrar til ytterligere å belyse departementets konklusjon på dette vurderingsområdet.

#### **3.1 Tilgang til skytefelt må bli del av departementets vurdering før lokaliseringanbefaling**

I departementets utredningsrapport står det at tilgang til skytefelt ikke vil påvirke valg av baseløsning eller lokalisering og er derfor ikke vurdert i rapporten. Ettersom det skisserte omfang av trening i skytefelt er så stort, er det viktig at denne faktoren tas hensyn til i vurderingen av de ulike lokaliseringalternativene. Det er trolig at dette forholdet har både økonomiske og operative konsekvenser som bør vurderes nærmere.

Ørlands beliggenhet og løsning med QRA gjør at behovet for deployeringer i forbindelse med egen og andre kapasiteters trening blir mindre enn ved andre enbaseløsninger. Nærhet til skytefelt og øvingsområder på Ørland gir mulighet for at Luftforsvaret kan velge en driftsmodell som baserer seg på normalarbeidstid, som igjen vil føre til lavere driftsutgifter enn ved andre lokaliseringalternativer. Vi viser i denne sammenhengen også til høringsuttalelsen fra Ørland hovedflystasjon.

#### **3.2 Øvingsområder over land en vesentlig forskjell mellom basealternativene**

Multirolleflyet F-35 er i større grad enn dagens F-16 designet for nærstøtte til bakkestyrker (Close Air Support – CAS). Behovet for luftrom over land vil derfor være større og må også gi muligheter for operasjoner med større formasjoner og inneha færrest mulig restriksjoner fra sivil lufttrafikk, slik at den militære handlefriheten er størst mulig. Vertikale begrensninger (høydebegrensninger) i tildelt luftrom gir generelt sett dårligere treningsutbytte enn ønskelig, spesielt ved større formasjoner. Slike begrensninger er i liten grad et problem i Midt-Norge, og i større grad et problem i Nord-Norge.

Prosjekt Oslo ASAP (Advanced Sectorization and Automation Project) vil gi en ytterligere forbedret luftromssituasjon i Sør-Norge for militær luftfart. Se Ørland hovedflystasjons høringsinnspill for mer informasjon om dette.

### **3.3 Restriksjoner på trening med F-35 i Sverige**

For å tilfredsstillere kravene til treningsområder over land i Nord-Norge er det behov for å benytte treningsområder i Nord-Sverige. Disse treningsområdene er dyre å bruke, og kan således ha en økonomisk konsekvens som ikke er vurdert. I tillegg framgår det ikke av høringsrapporten om departementet har vurdert om trening med F-35 i et land utenfor NATO vil medføre restriksjoner (enten selvpålagte norske restriksjoner, eller pålagte restriksjoner fra alliert hold) som ikke er tilfelle ved trening i Norge. Det må utredes nærmere hvor hensiktsmessig det er å gjøre seg avhengig av treningsområder i Sverige i et perspektiv på 30-40 år frem i tid, og hvilke konsekvenser en slik reduksjon i nasjonal handlefrihet kan ha for Forsvaret og Luftforsvaret.

### **3.4 Fellesoperativt samarbeid**

Det går ikke frem av høringsdokumentet om departementet har vurdert muligheten for god og kostnadseffektiv trening i den daglige treningen. Ørland hovedflystasjon har for eksempel fremskaffet data som viser at det største behovet for trening av FAC'er (Forward Air Controller), i både Sjøforsvaret og Hæren, er i Sør-Norge. Videre er samtrening med Sjøforsvarets fartøyer beskjedent omtalt i utredningsrapporten.

I fremtidig styrkeproduksjon og innfasing av nye kampfly, vil det bli et økt nivå på samhandlingen mellom Luftforsvaret og Sjøforsvaret. Ørlands nærhet til Sjøforsvarets hovedbase Haakonvern åpner muligheter for hyppigere og mer kosteffektivt samarbeid enn om fartøyene må forflytte seg lenger nordover, eller kampflyene må transittere sørover i tilfelle en enebase i Nord-Norge. Nettverksbaserte operasjoner kan trenes best i Midt-Norge på grunn av minimale restriksjoner som følge av fra sivil lufttrafikk, samt tilgang på et bredt spekter av relevante frekvenser som andre steder er låst for bruk. Dette øker handlefriheten til å gjennomføre gode og realistiske samvirkeøvelser.

### **3.5 Samtrening med andre luftforsvarskapasiteter**

Luftvern og basesett kan oppnå meget kosteffektiv og relevant trening med kampfly lokalisert til Ørland, og vi antar at det er derfor Forsvarsdepartementet for de fleste lokaliseringensløsningene anbefaler at disse kapasitetene uansett samles til Ørland. Dette er et riktig grep fordi enkelte operasjoner krever omfattende tilgang på luftrom med færrest mulig restriksjoner. Dette kan tilbys ved Ørland. Samtrening mellom F-35 og andre flytyper er ikke drøftet i utredningsrapporten. Samtrening med DA-20 Jef Falcon og Bell 412 helikoptre fra Rygge samt C-130J Super Hercules fra Gardermoen kan på grunn av kort reiseavstand og unngåelse av treningsdeployeringer foregå mest kosteffektivt med kampfly fra base i Midt-Norge. Samtrening av P-3 Orion (MPA) kan ivaretas av et QRA-element i Nord-Norge.

#### **4 Alliert trening og allierte forpliktelser**

Det er en sikkerhetspolitisk målsetning at norske militære enheter øver sammen med utenlandske enheter i Norge<sup>4</sup>. I tillegg er Norge vertsland for flere allierte ordninger som gjør det mulig for allierte styrker å operere på eller fra norsk territorium. Avtalene og den tilknyttede infrastrukturen er viktig for alliansens evne til å ivareta oppgaver i Norge og nærområdene, men også i forhold til utfordringer i andre deler av verden. For Norge er ordningene praktiske uttrykk for den allierte sikkerhetsgarantien. Ørland er den basen som på vegne av Norge forvalter de mest omfattende forpliktelsene i så måte<sup>5</sup>. Ørland har de senere år tilpasset infrastruktur og organisasjon mot alliert treningsvirksomhet og fungerer i dag som alliert treningscenter for luftstyrker.

Forsvarsdepartementet skriver i sin utredningsrapport at Ørland som enebase vurderes til å være meget godt egnet for alliert øving og trening. Til sammenligning vurderer departementet en enebase i Bodø som problematisk på dette punkt fordi manglende luftromstilgang kan gjøre det nødvendig å spre aktiviteten på andre baser. En enebase på Evenes vurderes av departementet som problematisk på grunn av mangel på luftrom over land, manglende presisjonsinnflyging fra sør samt sivil flytrafikk.

I tillegg vil vi i denne sammenhengen minne om det bredt sammensatte Forsvarspolitisk utvalg<sup>6</sup> sine formuleringer i sin sluttrapport<sup>7</sup>: ”Utvalget vil understreke betydningen av å videreutvikle samarbeidet med Norges allierte. Flere av de samarbeidsprosjekter som er etablert, er direkte knyttet til basestrukturen. Dette gjelder blant annet NATOs flåte av AWACS luftvarslings- og kontrollfly, ulike treningsentra som også blir benyttet av NATO- og Partnerskap for fred-land, og avtalen om amerikansk forhåndslagring i Norge. Spesielt AWACS og baser med tilhørende trenings- og øvingsområder er av stor sikkerhetspolitisk betydning.”

Vi presenterer i det følgende momenter vi mener styrker departementets konklusjoner på dette området.

##### **4.1 Fremtidig potensial ved ulike enbasealternativ**

Utredningsrapporten går lite inn på å vurdere fremtidig potensial for styrkeproduksjon for egen og alliert kampflyvirksomhet ved de ulike enbasealternativene. Ørland hovedflystasjon har kapasitet i infrastruktur (manøvreringsarealer, forlegning, forpleining, operasjonsfasiliteter m.m), omkringliggende treningsluftrom over både sjø og land (inkludert skytefelt) i umiddelbar nærhet, og kanskje aller viktigst full operativ handlefrihet fordi det ikke er nødvendig å hensynta sivil lufttrafikk inn og ut av kampflybasen.

---

<sup>4</sup> St.prp.nr 48 (2007-2008), kap 5.9.5

<sup>5</sup> MCPP-N (Marine Corps Pre-positioning Program – Norway, amerikanske forhåndslagre i Midt-Norge, og Forward Operating Location (FOL for NATOs overvåkingsfly AWACS.

<sup>6</sup> Nedsatt av forsvarsminister Anne Grethe Strøm-Erichsen i 2007 for å gi råd i arbeidet om forsvarets langtidsplan.

<sup>7</sup> Side 75 og 76

Betydningen av sentrale problemområder som manglende trenings- og øvingsluftrom over land, mangler i infrastruktur og betraktelig mengde sivil lufttrafikk ved andre enbasealternativer bør utredes nærmere av departementet.

#### **4.2 Alliert kampflyvirksomhet i Sverige**

Det fremkommer ikke i utredningsrapporten hvordan eller i hvor stort omfang alliert kampflyvirksomhet skal innlemmes i flyvning i Sverige eller på Vidsel skytefelt ved eventuelt valg av enbaseløsning i Nord-Norge. Det bør klargjøres nærmere hvorvidt en avhengighet av svensk luftrom og svenske skytefelt kan redusere handlefriheten til å ha fellesallierte øvelser med utgangspunkt i Norge.

#### **4.3 Mulighet for store fellesallierte øvelser fra fremtidig kampflybase**

De største allierte øvelsene ut fra Ørland hovedflystasjon har involvert 80-100 fly og helikoptre og over 1 000 gjestende personell, fra 15-20 nasjoner. Dette er unikt i Europa fordi luftromstilgang for militært bruk underlegges flere og flere restriksjoner, på grunn av økende sivil flytrafikk. I Norge er det kun Ørland hovedflystasjon som kan håndtere dette innenfor en enbaseløsning for Luftforsvarets kampfly. I tillegg anser vi at det er mulig å øke alliert innslag ved behov. Vi påpeker i denne sammenheng også at departementet i sin utredningsrapport ikke gjør et skille på nordisk samarbeid og alliert trening.

#### **4.4 Vurdering av konsekvenser for AWACS og allierte forhåndslagre ved nedleggelse av Ørland**

Departementet skisserer muligheten for å flytte både de allierte forhåndslagrene i Midt-Norge til Nord-Norge, og en eventuell flytting av basestruktur for AWACs fra Midt-Norge til Nord-Norge, og har kostnadsberegnet dette. Det bør også før man går videre i utredningen av slike flyttetiltak, gjøres en mer utførlig vurdering av hvordan man tror dette vil bli tatt i mot på alliert hold.

For det første er de fasilitetene som omfattes av dette blant annet store fjellanlegg som ikke uten videre lar seg flytte. For det andre legger vi til grunn at både norske og allierte myndigheter la disse fasilitetene der de gjorde fordi de hadde gode grunner for å legge dem der. Vi velger videre å legge til grunn at disse begrunnelsene fortsatt står seg.

## **5 Personell, kompetanse og rekruttering**

Kampflyvåpenet med tilhørende logistikk og støttestruktur er meget kompetansekrevende. Både den operative anvendelsen og den tekniske understøttelsen av kampflyvåpenet hviler på høyt spesialiserte fagmiljøer. Disse er ressurs- og kostnadskrevende å utvikle og samtidig en dimensjonerende faktor for kampflyvåpenets reelle operative evne.

Departementet beskriver at alle de tre enbasealternativene medfører risiko for at Forsvaret vil oppleve kompetansetap. Dette er det eneste vurderingsområdet der Ørland som enebase ikke kommer best ut. Departementet skriver om Ørland at alternativet vurderes som tilfredsstillende, og at løsningen vil ha enkelte utfordringer knyttet til rekruttering.

I det følgende presenterer vi momenter vi mener departementet bør ta hensyn til i nye runder på dette vurderingsområdet.

### **5.1 Stor interesse for å jobbe på Ørland hovedflystasjon**

Det er stor forsvarsvilje i hele trøndelagsregionen, og det har generelt aldri vært problemer med rekruttering av personell til sivile og militære forsvarsarbeidsplasser i regionen. Dette er også erfaringen for Ørland hovedflystasjon. I 2009 og 2010 har det i snitt vært 25 søkere til sivile stillinger som er lyst ut ved flystasjonen, som således har stort utvalg av søkere.

### **5.2 Arbeids-/studiereising mellom Ørland og Trondheim er normalt og behagelig**

Flere ansatte ved Ørland hovedflystasjon har valgt å bo i Trondheim og jobbe på flystasjonen. Det er også vanlig for ektefeller/partnere og familie bosatt på Ørland å ha arbeid eller studier i Trondheim. En oversikt<sup>8</sup> over de ansatte ved Ørland hovedflystasjon viser at ca én av fem av de ansatte har valgt en løsning der de ikke bor i Ørland/Bjugn, de fleste av disse er bosatt i Trondheimsregionen.

Alle som arbeids-/studiereiser i og rundt storbyer opplever ekstra belastninger ved dette, men den komfortable hurtigbåten mellom Trondheim og Ørland gir mulighet til å utnytte pendlertiden effektivt, i motsetning til pendlerstrekninger der man må bruke bil. En enbaseløsning på Ørland vil medføre flere ansatte og et større marked for yrkesreise mellom Ørland og Trondheim som på en naturlig måte kan bidra til å forbedre tilbudet ytterligere.

### **5.3 Nærheten til Trondheim bør få større betydning i departementets vurdering**

Trondheim har landets viktigste kompetansemiljø innen teknologisk utdanning og forskning. Både NTNU, SINTEF og Høgskolen i Sør-Trøndelag (HiST) er lokalisert i Trondheim. NTNU er i dag landets nest største universitet med omtrent 20 000 studenter og 4 700 ansatte. NTNU er et breddeuniversitet med et vidt spekter av fagtilbud. NTNU har nasjonalt ansvar for teknologiutdanningen og uteksaminerer ca. 80 prosent av landets sivilingeniører/master i Norge.

---

<sup>8</sup> Se kapittel 5 i rapporten "Sivilsamfunnet i Ørland/Bjugn-regionen. Lokalsamfunn i en storbyregion" utarbeidet av Rambøll

Trondheimsregionen omfatter rundt 250 000 innbyggere, og er av regionene i Norge med høyest befolkningsvekst. Befolkningsprognosene tilsier at folketallet vil øke med i størrelsesorden 50 prosent de neste 30 år. Trondheimsregionen har høyere innflytting fra andre regioner enn de andre storbyregionene.

Trondheimsregionen er registrert med 22701 bedrifter, og det er 39 bedrifter i Trondheimsregionen med mer enn 250 ansatte.

De siste årene har flere statlige etater og forvaltningsorganer flyttet til eller etablert seg i Trondheimsregionen. Etableringen av Domstolsadministrasjonen i 2002 med 90 ansatte, Direktoratet for Arbeidstilsynet og Regionkontoret for arbeidstilsynet i 2006 med ca 130 ansatte og Enova i 2001 med til sammen 54 ansatte har vært vellykkede etableringer hvor regionen har vist god rekrutteringsevne.

I 2009 ble det gjennomført en omdømmeundersøkelse der Trondheimsregionen ble sammenlignet med Osloregionen, Bergensregionen, Stavangerregionen og Kristiansandsregionen. Resultatene viser at regionen er svært attraktiv. Dette vil være vesentlig for rekruttering av personell til en flybase<sup>9</sup>.

#### **5.4 Trondheimsregionen har rett kompetanse for Luftforsvaret**

En hovedflystasjon er i økende grad et teknologisk kompetansemiljø. En lokalisering i nærheten av det høyteknologiske miljøet knyttet til NTNU og SINTEF, samt nærhet til Luftkrigsskolen innebærer mange fordeler, både i forhold til kompetanseutvikling og i forhold til rekruttering av personell. Ørland og Trondheim har innenfor paraplyen Trondheimsregionen gjensidig nytte av hverandres kompetansemiljø, industri og fagmiljø for luftfart. Det ligger i tillegg et betydelig potensial for ytterligere samhandling.

#### **5.5 Mulig med enkle midler å forbedre kommunikasjonene mellom Ørland og Trondheim**

Hurtigbåtforbindelsen går i dag i ca 33-34 knops fart. Det er ingen tekniske begrensninger i å kjøre vesentlig fortere enn i dag, og det finnes allerede eksempler på hurtigbåter som går i 40 knop eller mer. Med en slik fart vil man kunne komme ned mot 45 minutters reisetid. Det er ikke usannsynlig at det i de nærmeste årene vil komme flere teknologiske nyvinninger innenfor dette transportområdet, slik at det kan utvikles forbedringer innenfor både hastighet og miljø.

---

<sup>9</sup> For mer informasjon om denne undersøkelsen se kapittel 4.4 i rapporten fra Rambøll "Ørland / Bjugn-regionen, lokalsamfunn i en storbyregion".

## **6 Støy og miljø, samfunnsmessige forhold**

Flyplasser representerer generelt en betydelig støykilde. Militære kampfly støyer betydelig mer enn sivile rutefly, og innføringen av nye kampfly vil få betydelige konsekvenser for støy lokalt, uavhengig av hvilken lokalisering som velges, - så også for Ørland. Imidlertid viser rapporten "Ørland hovedflystasjon, beregning av støy med nytt kampfly" (vedlegg 3) at antall bygninger i den mest støyutsatte sonen (rød sone) reduseres med endret flymønster. Det forutsettes imidlertid at de berørte beboerne innen for rød sone blir ivaretatt på en god måte ifm en eventuell innløsning eller støyisolering av bolig. Norge har i internasjonal sammenheng et relativt omfattende regelverk av forskrifter og retningslinjer for å regulere støy.

### **6.1 Utendørs støy**

Utendørs støy i et tettbefolket sentrumsområde er i svært liten grad vurdert i utredningsrapporten. Dette er en faktor som vil ha betydelig ulik innvirkning avhengig av lokalisering/løsning. Det er også sannsynlig at dette er en faktor det er viktig at departementet ser nærmere på. Utendørs flystøy er allerede i dag et problem i Bodø. I en rapport<sup>10</sup> utarbeidet på oppdrag fra Team Bodø kommer det frem at flystøyen påvirker bo- og utemiljø, trivsel, velvære, støyrelaterte helseplager, medisinbruk samt konsentrasjon og skolerresultater hos barn. I Bodøs tilfelle forverres dette siden sivil lufttrafikk "aldri" er fraværende, og den berørte befolkningen får heller aldri skikkelige hvileperioder. Se også neste punkt.

### **6.2 Gjennomsnittstøy er en misvisende målestokk**

Bruken av gjennomsnittstøy gjennom døgnet ved støyberegningene på de ulike alternativene skaper ikke et godt bilde av støybelastningen alene. Kontinuerlig støy fra sivil flytrafikk gjennom hele dagen, også utenfor arbeidstid og på helge- og helligdager, er ikke tilstede på Ørland.

I tillegg kan Ørland hovedflystasjon basere sortieavviklingen på en driftsmodell<sup>11</sup> som i hovedsak baserer seg på flyging innenfor normalarbeidstiden. Begge disse forholdene styrker argumentet om at støy vil være et vesentlig mindre problem på Ørland enn i Bodø.

### **6.3 Minimere bruken av miljøskadelige stoffer**

Bruk av miljøskadelige stoffer som UREA/AVIFORM L-50 kan planlegges brukt på en lang bedre og miljøgunstig måte på en flyplass med lite sivil trafikk. Stoffene gis bedre tidsmessige forutsetninger for å virke som tiltenkt samtidig som bruk av mekaniske metoder som brøyting og skraping lettere kan komme til erstatning for bruk av kjemiske midler.

### **6.4 Minimere transittflyging**

Kampflyvirksomhet forurenses. Det er derfor avgjørende at flytimene gir optimal treningseffekt og minst mulig behov for transittering og annet effektreduserende innhold.

---

<sup>10</sup> Side 20 i rapporten Samfunnsøkonomiske konsekvenser av ny rullebane i Bodø, Nordlandsforskning og Handelshøgskolen i Bodø

<sup>11</sup> Se punkt 3.1 i dette høringssvaret om ulike driftsmodeller

Lang avstand til øvings- og skytefelt er en type effektreduserende innhold. Det er svært kort transittid til skyte- og øvingsområdene som kampfly fra Ørland bruker i det daglige.



## **7 Økonomi – investeringer**

I tillegg til beslutning om kampflybase(r) er den viktigste forestående beslutningen knyttet til antallet nye kampfly som skal anskaffes. En reduksjon i antallet fly på grunn av ekstra store investeringer for å tilrettelegge infrastruktur på én eller flere kampflybaser, vil være svært uheldig, medføre redusert nytteverdi av investeringen, og vil som konsekvens føre til en uønsket reduksjon i ambisjonsnivået for nye kampfly. En slik reduksjon i kampflykapasitetens evne til å levere trygghet og handlefrihet er ikke ønskelig. Derfor er økonomiske konsekvenser av kampflybasevalg viktig i et større perspektiv.

I Forsvarsdepartementets utredningsrapport kommer det frem at investeringsutgiftene ved valg av en enebase er vesentlig billigere for Forsvaret enn å investere på to baser. Videre kommer det frem at Ørland som enebase er det økonomisk mest gunstige valget sammenlignet med de øvrige alternativene.

Vi bringer her frem vesentlige momenter som viser at Ørland er enda mer økonomisk gunstig enn departementet så langt har beregnet.

### **7.1 Endret avgangsprosedyre hindrer investeringsbehov på 2 milliarder kroner**

I departementets rapport er det lagt til grunn at det er nødvendig å bygge ny rullebane 900 meter vest for eksisterende rullebane på Ørland, for å vri støy bort fra befolkningstette områder. Beregninger gjort av SINTEF på oppdrag fra Ørland kommune viser at denne støyvridningen kan oppnås ved å endre kampflyenes avgangsprosedyrer<sup>12</sup> fra eksisterende rullebane på Ørland, slik at investeringer i helt ny rullebane ikke blir nødvendig. De endrede avgangsprosedyrene som er lagt til grunn i SINTEFs rapport er de samme avgangsprosedyrer som i dag benyttes av kampflyene stasjonert i Bodø. I departementets rapport er ny rullebane kostnadsberegnet til 2 milliarder kroner. SINTEFs rapport er lagt ved denne høringsuttalelsen.

Selv om det ikke er behov for å bygge ny rullebane vil det likevel være behov for å gjøre utbedringer på eksisterende rullebane på Ørland. Det anbefales å forlenge begge baneender med 136 meter slik at det oppnås god nok sikkerhet spesielt ved avbrutt avgang av kampfly<sup>13</sup>. Et realistisk anslag på kostnad for å gjennomføre en slik utbedring ligger rundt 22,5 millioner kroner.

### **7.2 Salgsverdi ved eventuell baseavvikling som følge av enbaseløsning**

Forsvarsdepartementets rapport reflekterer ikke den eventuelle avhendingsverdien som salg av eiendom ved valg av enbaseløsning har. Vi er kjent med beregninger som viser at vurdert salgsverdi av militært område på flystasjonene Evenes og Ørland er 0 kroner. Mens vurdert salgsverdi av militært område ved Bodø flystasjon er 2,5 milliard kroner. Det kan ligge

---

<sup>12</sup> Avgangsprosedyrene kan endres på Ørland slik at kampflyene etter take-off vrir 30 grader bort fra tettbebyggelsen på Ørland. I følge SINTEF vil en slik endret avgangsprosedyre virke tilsvarende støyreducerende på tettbebyggelsen som å bygge helt ny rullebane slik Forsvarsdepartementet har lagt til grunn i sin utredningsrapport.

<sup>13</sup> Behovet for utbedring av rullebanen kommer frem av høringsinnspillet fra Ørland hovedflystasjon.

nyanser i dette som er utenfor vårt kompetanseområde, men det er viktig at avhendingsverdi er med i departementets regnestykke for de ulike basealternativene. Er vurderingen korrekt, vil en avhending av militært område ved Bodø flystasjon bidra til å gjøre enbasealternativene Evenes og Bodø 2,5 milliard kroner billigere, fordi overskuddet fra salg av en avviklet base bidrar til å finansiere fremtidig basevalg.

Det bes derfor om at Forsvarsdepartementet legger disse momentene til grunn, og foretar nye økonomiske beregninger for de ulike alternativene.

### 7.3 Korrigerte investeringsutgifter

Før det kan fremlegges nye regnestykker må momentene som her bringes frem kvalitetssikres i Forsvarsdepartementet. Men vi tillater oss likevel å legge inn disse tallene uten videre bearbeiding for å vise hvilken effekt disse momentene har på kostnadsbildet for netto investeringer. Tabellen viser korrigert kostnadsbilde for investeringer ved valg av de ulike alternativene som enebase.

	Støy	Flyoperative flater	EBA	Avhendingsverdi	Sum
<b>Ørland</b>	0,3 mrd	0,02 mrd <sup>14</sup>	3,4 mrd	-2,5 mrd	<b>1,2 mrd</b>
<b>Evenes</b>	0,3 mrd	2,1 mrd	5,0 mrd	-2,5 mrd	<b>4,9 mrd</b>
<b>Bodø</b>	0,0 mrd	3,0 mrd	5,3 mrd	0,0 mrd	<b>8,3 mrd</b>

Tabellen viser at det er betydelige økonomiske forskjeller mellom disse enbasealternativene. Departementets beregninger av investeringsutgifter for tobasealternativer viser at det billigste alternativet beløper seg til investeringer på 9,9 milliarder kroner, mens det dyreste tobasealternativet beløper seg til 12,3 milliarder kroner<sup>15</sup>. Selv om økonomisk gevinst ved avhending av den militære delen *ikke* legges inn i regnestykket, så er Ørland det klart rimeligste alternativet, slik vi ser i tabellen under.

	Støy	Flyoperative flater	EBA	Sum
<b>Ørland</b>	0,3 mrd	0,02 mrd <sup>16</sup>	3,4 mrd	<b>3,4 mrd</b>
<b>Evenes</b>	0,3 mrd	2,1 mrd	5,0 mrd	<b>7,4 mrd</b>
<b>Bodø</b>	0,0 mrd	3,0 mrd	5,3 mrd	<b>8,3 mrd</b>

### 7.4 Ikke behov for nytt rullebanesystem for å håndtere sivil luftfart i Bodø

Det kan se ut som det er skapt et inntrykk av at det uansett må bygges nytt rullebanesystem i Bodø. Dette er ikke riktig. Det er en eventuell innfasing av nye kampfly i Bodø som av støymessige årsaker kan føre til at bygging av nytt rullebanesystem blir en tvingende nødvendighet.

<sup>14</sup> Utbedring av eksisterende rullebane kostnadsberegnet til 22,5 millioner kroner.

<sup>15</sup> For de tobasealternativ der Ørland inngår kan beregningene reduseres med 2,0 milliarder jfr punkt 2.1 i denne høringsuttalelsen.

<sup>16</sup> Utbedring av eksisterende rullebane kostnadsberegnet til 22,5 millioner kroner.

Dagens rullebanesystem i Bodø trenger kun utbedringer for å tilfredsstille de sikkerhetskrav som stilles.

Dette er situasjonen både med en enbase- og en tobase-løsning som involverer Bodø.

#### **7.4 Kostnadsberegning av nytt rullebanesystem for dekning av militære behov i Bodø**

Vi stiller spørsmålsteget til realismen i at nytt rullebanesystem i Bodø vil koste 3 milliarder kroner. Etablering av nytt banesystem (Alternativ S2) innebærer blant annet grunnarbeider i et større sjøområde. I høringsuttalelsen fra 138 Luftving er bygging av nytt rullebanesystem i Bodø estimert til 6,7 milliarder kroner.

## **8 Økonomi – drift**

Departementets utredningsrapport viser at det er billigere å drifte en enbaseløsning enn en tobaseløsning.

Vi presenterer i det følgende momenter som er vesentlig i vurderingen av Ørland som enebase på dette vurderingsområdet.

### **8.1 Ørland hovedflystasjon kan håndtere normalaktiviteten innenfor ordinær arbeidstid**

Å avvikle alle kampflysorties fra kun én base innenfor normal arbeidstid er synliggjort som en utfordring i departementets høringsrapport. I rapporten står det at denne utfordringen forsterkes hvis dette skal foregå fra en base med betydelig sivil lufttrafikk.

Forsvarsdepartementets utredningsrapport synliggjør tre modeller for daglig drift og produksjon av sortieavvikling<sup>17</sup>, men departementet har ikke kostnadsberegnet hvilke konsekvenser disse ulike driftsmodellene får.

Ørland hovedflystasjon har svært få sivile flybevegelser og viser i sitt høringssvar at de kan gjennomføre sortieavviklingen med en driftsmodell som baserer seg på at normalaktiviteten foregår innenfor ordinær arbeidstid. Baser med betydelig sivil lufttrafikk må fordele sortieavviklingen utover dagen slik at det må innføres arbeidsskiftsordninger. Dette vil medføre både økt arbeidsbelastning og økte driftskostnader. Dette momentet må utredes og kostnadsberegnes nærmere av departementet. Det er sannsynlig at Ørland har et stort fortrinn i denne sammenhengen på grunn av den operative handlefriheten som er gjeldende.

### **8.2 Lave driftskostnader for QRA-element i Nord-Norge, og stor pay-off**

Ørland som eneste base for nye kampfly betinger en permanent beredskap, såkalt QRA (Quick Reaction Alert), i Nord-Norge. Departementet har beregnet dette til å koste mellom 40 og 100 millioner i året. Vi viser til Ørland hovedflystasjons høringssvar som på en realistisk måte viser at utgiftene vil ligge nær nedre del av departementets anslag. Det endelige kostnadsbildet avhenger også av hvor en eventuell QRA i Nord-Norge plasseres, og departementet bør gå nærmere inn i hva som er det mest lønnsomme i så måte.

Alternativet til en QRA i Nord-Norge er å ha en kampflybase i Nord-Norge, som selvsagt vil medføre mye høyere driftskostnader enn en QRA. Ørland som enebase beliggende i Midt-Norge og et QRA-element i Nord-Norge vil være det i særklasse billigste alternativet, både med tanke på drift og investering, og som samtidig gir kampflydekning i hele Norge. Dette vil være med på å gi Forsvaret et større økonomisk handlingsrom enn ved valg av en annen løsning.

---

<sup>17</sup> Sortieavvikling er basens evne til å håndtere nødvendig antall flybevegelser. Det totale antallet flybevegelser fra en base vil være summen av militære og sivile flybevegelser.

## **9 Fremtidsmuligheter ved Ørland hovedflystasjon**

Luftforsvarets basestruktur har i beskjeden grad blitt redusert etter den kalde krigens slutt. Reduksjonene har primært vært foretatt i antallet kontroll- og varslingsstasjoner, med grunnlag i et redusert behov og de muligheter som har oppstått som følge av den teknologiske utvikling. Antallet flystasjoner har også blitt redusert, men dette har primært vært stasjoner med liten fredsoperativ drift, som for eksempel Torp, Lista, Flesland, Værnes og Evenes, og derav begrenset gevinst mht innsparing av årsverk og driftsutgifter.

I Forsvaret erkjennes det i dag at Luftforsvarets basestruktur er for stor i forhold til de operative strukturelementene og de økonomiske rammene som forsvarsgrenen tildeles. Som vi skrev i innledningen har vi i dette høringssvaret valgt ikke å gå inn i vurderingene av om Luftforsvaret i fremtiden skal ha en eller to kampflybaser, men valget av fremtidig kampflybasestruktur må ta høyde for en tilpasning av basestrukturen for å kunne videreføre dagens operative strukturelementer. Fremtidige muligheter for ytterligere restrukturering må ikke begrenses av et kampflybasevalg som forhindrer dette, for eksempel ved konflikt med en økende sivil lufttrafikk eller begrenset med tilgjengelig areal til disposisjon for Forsvaret. Vi ser derfor i det følgende på hvilke fremtidsmuligheter som finnes på en eventuell fremtidig enebase for norske kampfly ved Ørland hovedflystasjon.

Ørland hovedflystasjon har ingen konflikt med sivil lufttrafikk og store tilgjengelige områder på stasjonen som gir grunnlag for ytterligere aktivitet utover en samling av kampfly, luftvern og basesett. Det er ingen operative eller arealmessige begrensninger som forhindrer at flere av Luftforsvarets strukturelementer kan samles på Ørland. En effektivisering av Luftforsvarets basestruktur vil sikre at de operative strukturelementene utvikles slik at Luftforsvarets stridsevne relativt sett vil øke innenfor en forventet utvikling av driftsbudsjettet.

Skulle det bli en samling av alle norske kampfly på Ørland hovedflystasjon vil det medføre en betydelig kraftsamling av kompetanse på taktiske luftoperasjoner. Kombinert med Ørlands anseelse i NATO som vertsbasis for alliansens største luftmilitære øvelser, vil dette legge forholdene til rette for en økt satsing på alliert virksomhet. Dette bør ikke begrenses til øvelser i regi av NATO, men også gi muligheter for multinasjonal virksomhet knyttet til kampfly utover alliansens øvingsvirksomhet. Et godt eksempel på dette er Fighter Weapons Instructor Training (FWIT) som er et samarbeid mellom fem europeiske F-16 operatører (European Participating Air Forces – EPAF). Taktikkfasen på dette kurset krever tilgang på tilfredsstillende luftrom, muligheter for nattflyving, samt skytefelt for luft-til-bakke levering av våpen fra kampfly. FWIT bygger på avanserte taktikker og vil ikke operere utenfor alliansen eller benytte skytefelt i ikke-deltakende nasjoner. Med nye F-35 kampfly til Luftforsvaret vil EPAF-samarbeidet slik det eksisterer i dag, enten opphøre eller endres til de europeiske nasjonene som vil operere F-35. Med den kompetansen som en eventuell samling av norske kampfly representerer, vil det være naturlig at Norge tilbyr Ørland som permanent base for et tilsvarende kurs for europeiske F-35 flygere og kontrollører.

Sannsynligvis har Luftforsvarets begrensede økonomiske rammer til øvingsvirksomhet bidratt til at Norge ikke har vært vertskap for større luftmilitære øvelser i regi av NATO siden 2007. Denne type øvelser har tidligere vært arrangert fem ganger på Ørland med inntil 100 deltakende fly og helikoptre. Med en effektivisering av Luftforsvarets basestruktur, vil det forhåpentligvis frigjøres midler som kan nyttes til igjen å være vertskap for NATO. Med den formidable kapasiteten som kampfly representerer, vil det sannsynligvis være et økende behov for øvelser hvor et større antall fly fra flere nasjoner kan øve sammen. Dette krever en base med tilgang på tilfredsstillende oppstillingsplass for 100 fly, luftrom uten konflikt med sivil lufttrafikk, skytefelt og militær innkvartering og forpleining. Ørland hovedflystasjon kan tilby dette. Det vil være sammenfattende med nasjonale ambisjoner om økt alliert tilstedeværelse og fokus mot NATOs nordområder, dersom Norge tilbyr Ørland som vertsbase for NATO-øvelser som Bold Avenger og Loyal Arrow (sertifiseringsøvelse for luftkomponenten til NATO Response Force – NRF) med regelmessig mellomrom. En fortsatt satsning på Ørland som alliert treningscenter og økte ambisjoner om et kompetansesenter for taktisk luftmakt, vil også gjøre Ørland til en attraktiv base for et utvidet nordisk samarbeid. Et godt eksempel på dette er FWIT i 2008, hvor finske F-18 Hornet kampfly opererte fra Ørland.

En samling av Luftforsvarets kampfly, luftvern og basesett på Ørland vil også gi muligheter for en økt satsning på alliert og bilateralt samarbeid innen luftvern. Luftforsvarets luftvern er i dag delt i to relativt små miljøer, men bør snarest samles på en base for å forvalte den luftvernfaglige kompetansen på en tilfredsstillende måte. En nødvendig restrukturering av Luftforsvarets basestruktur vil også gi gode muligheter for en videreutvikling og styrkning av luftvernet slik Forsvarsdepartementets iverksettelsesbrev for Forsvarssektoren (2009-2012) legger opp til. En økt flyaktivitet som følge av en samling av kampfly, vil også være gunstig for luftvernets styrkeproduksjon, samt attraktivt for internasjonal aktivitet og samarbeid rundt luftvern. En fortsatt utvikling av skytefeltene i umiddelbar nærhet av Ørland, vil også gi gode muligheter for skarpskyting med luftvernssystemer.

På samme måte som for kampfly og luftvern vil en samling av den basesettfaglige kompetansen på Ørland, legge til rette for utvidet nasjonalt og internasjonalt samarbeid. Ørland hovedflystasjon har vært vertskap for Volcanex, en større basesettøvelse i regi av European Air Group (EAG) i 2008, og vil på nytt arrangere dette på Ørland i 2010 med deltakelse fra ti nasjoner. Dette viser at Ørland allerede er et attraktivt sted for internasjonale basesettøvelser, noe som kan videreutvikles ved valg av Ørland som enebase.

Norske spesialstyrker har gjentatte ganger benyttet Ørland hovedflystasjon som base for øving og trening, for eksempel øvelser som Gemini og Virgo. Trening med utgangspunkt i skytefeltet på Tarva har også gitt stort utbytte, med bakgrunn i nærheten til flystasjonen. Elementer fra både Hærens og Sjøforsvarets spesialstyrker har deltatt på denne type øving og trening. En kraftsamling av flere strukturelementer på Ørland vil legge grunnlag for en betydelig økning i denne fellesoperative aktiviteten. Med feltet på Tarva, samt utmerkede skytefelt i gunstig avstand på Giskås, Leksdal og Haltdalen, kan det legges opp til høyverdige øvelser for spesialstyrker med utgangspunkt i Ørland.

Vi har beskrevet betydelige fremtidsmuligheter ved valg av Ørland hovedflystasjon som enebase. I denne sammenheng er det viktig å understreke at kombinasjonen av disse mulighetene ikke er gjensidig ekskluderende, men tvert imot skaper en solid faglig og operativ synergieffekt. Forsvarsdepartementet bør klargjøre om tilsvarende muligheter eksisterer ved andre alternativer. Operativ handlefrihet, tilfredsstillende luftrom, nærhet til skytefelt, gjenbruk av infrastruktur, tilgjengelig areal for økt aktivitet, utmerket renommé blant allierte, er alle faktorer som samlet sett gir Ørland store fortrinn med tanke på fremtidige muligheter.