



**Høringsuttalelse fra Bodø kommune til
Forsvarssjefens Fagmilitære råd av 24. november 2011**

1 Innledning

Dette er Bodø kommunes høringsuttalelse til Forsvarssjefens fagmilitære råd som ble lagt fram 24. november 2011 (heretter kalt "FMR").

Forsvarsdepartementets (FD) har samtidig (25. november 2011) lagt fram en utredning om "Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 (Konseptuell løsning)" – videre i dokumentet forkortet "KL" (Konseptuell Løsning).

Etter ønske fra Forsvarsdepartementet (jf. møte 16.12.2011), har Bodø kommune utarbeidet to separate høringsuttalelser; en for KL og en for FMR. Likevel henger KL og FMR i stor grad tematisk sammen. De to høringsuttalelsene overlapper derfor i stor grad, samtidig som det oppfordres at leser ser på begge uttalelsene.

2 Tidligere vedtak og innspill

Gjeldende langtidsplan for Forsvaret ble vedtatt i Stortinget juni 2008 (basert på St.prp. 48 2007-2008). Forut for denne ble det utarbeidet Forsvarssjefen en forsvarsstudie (FS07).

I Forsvarssjefens forsvarsstudie (FS07) ble følgende anbefalt:

- "Kampflyene og et samlokalisert luftvern og basesett anbefales samlet på Bodø hovedflystasjon."
- "Ledelsen for 330-skvadron flyttes til Bodø".
- Etablering av FOH i Bodø.

I forbindelse med langtidsplanen (St.prp. 48 2007-2008) ble det sagt:

- "Regjeringen legger derfor opp til å vurdere fremtidig lokalisering av kampfly, luftvern og basesett i lys av prosessen knyttet til fremskaffelse av nye kampfly."
- "Generalinspektøren for Luftforsvaret, med tilhørende stabsfunksjoner, videreføres derfor i Oslo inntil videre, og den nye lokaliseringen vil bli sett i sammenheng med ovennevnte prosesser."
- "Forsvarets operative hovedkvarter anbefales lokalisert til Reitan ved Bodø, ikke minst av hensyn til nordområdenes sentrale betydning også i fremtiden."
- Lokalisering av ledelsen av 330-skvadronen ble ikke endret.

Etablering av FOH er gjennomført. Generalinspektøren for Luftforsvaret er midlertidig flyttet til Rygge. Når det gjelder kampfly, er det gjennom bl.a. St.prp. 36 2008-09: Nye kampfly til Forsvaret, foretatt valg av ambisjonsnivå og type kampfly.

Forsvarsdepartementet (FD) har gjennomført et eget prosjekt knyttet til å utrede lokaliseringalternativer for nye kampfly. Bodø kommune gjorde ifm med høringsuttalelse til FDs rapport av 17. mars 2010 (jf. høringsuttalelse fra Bodø kommune datert 20. mai 2010) følgende vedtak i Bodø bystyre:

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

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

I høringsuttalelsen fra mai 2010 pekte bystyret videre på at:

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

3 Forhold som berører Bodø i FMR

Bodø kommune velger å kommentere kun de områder i FMR som sterkest berører aktivitet knyttet til Bodø. Dette vurderes primært å være:

- Lokalisering av kampfly, luftvern og basesett. FMR anbefaler dette lokalisert til Ørland og at Bodø hovedflystasjon legges ned.
- Etablering av et nytt luftkommando- og kontrollkonsept (ARS) tilknyttet Forsvarets Operative Hovedkvarter (FOH) på Reitan, og samtidig nedlegging av CRC ved Sørreisa og Mågerø.
- Videreføring dagens lokalisering av Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) og hans staber (Luftforsvarets øverste ledelse – LØL) på Rygge.
- Avvente lokalisering av ledelse for 330-skvadronen og se dette i lys av anskaffelsen av nye redningshelikoptre, samt å vurdere dette i sammenheng med fellesoperativ innretning på bruken av disse redningshelikoptrene.

4 Kommentarer fra Bodø kommune

Bodø kommunes kommentarer omhandler først og fremst lokalisering av nye kampfly.

Bodø kommune reagerer meget sterkt på forslaget om å legge ned Bodø hovedflystasjon, og mener at forslaget har en rekke svakheter:

- Forslaget innebærer å trekke alle kampfly ut av Nord-Norge, og basere tilstedeværelse i nord på en fleksibel/situasjonsbestemt deployeringsløsning, hvor man flytter flyene dit man trenger dem når behovet oppstår. Bodø kommune mener at dersom man skal velge kun en base, må de operative krav (dvs. hvor, hvordan og hva flyet skal brukes til) tillegges avgjørende vekt.
- Forsvarssjefen synes ikke å ha tatt hensyn til dagens uttalte forsvars-, sikkerhets- og utenrikspolitikk i nordområdene, som i all hovedsak peker på Norges behov og ansvar for ivaretagelse av tilstedeværelse, overvåkning, sikkerhet og suverenitetshevdelse i nord. Dette er retningslinjer som er gitt til Forsvarssjefen så sent som i Forsvarsministerens rammeskriv for FMR i januar 2011.
- Bodø ligger 250 Nm nord for Ørland, og kampflyene vil fra Bodø få en rekkevidde som dekker hele Fastlands-Norge (også hele Sør-Norge), og i tillegg det aller meste av landets havområder, med rekkevidde til både Svalbard, Jan Mayen, Bjørnøya og mot Island. Fra Ørland dekkes ikke engang Øst-Finnmark. Det kan på ingen måte hevdes at Ørland ligger i eller dekker nordområdene, verken i form av daglig tilstedeværelse eller i form av å løse QRA-oppdrag på en tilfredsstillende måte.
- Norges ansvar for ivaretagelse av nærområder i nord (jf. bl.a. NATOs nye strategiske konsept), følges ikke opp. Norge har her et spesifikt ansvar for oppfølging av nordområdene, både mht miljø, marine ressurser, energiresurser, militærstrategiske forhold, og ikke minst områdene som framtidig strategisk viktig transportåre.
- Forsvarssjefen har ikke vektlagt betydningen av *daglig* tilstedeværelse, overvåkning og suverenitetshevdelse i nord. Gjennom deployeringskonseptet, øker faren for eskalering av i utgangspunktet små hendelser/episoder fordi man legger opp til å flytte fram fly for å håndtere slike situasjoner. Realiteten kan bli at man ved små hendelser ikke kan benytte kampflyene, nettopp av frykt for å eskalere situasjonen. Man legger i praksis store deler av Nord-Norge og hele korridoren mellom Nord-Norge og Svalbard åpen.
- Forslaget til lokalisering av kampfly, følger ikke opp det nye kampflyets tiltenkte rolle og kapasitet. Formålet med anskaffelsen av nye kampfly, framgår bl.a. av prosjekt KL7600 om Konseptuell løsning for nye kampfly, med påfølgende St.prp. 36 2008-09: Nye kampfly til Forsvaret. Her understrekes bl.a. Norges ansvar og behov i nordområdene og hvordan dette ivaretas med kampflyenes kapasitet " ...med stor innsamlings-, formidlings- og virkeevne." Det handler bl.a. om sensorteknologi, dokumentasjon, kommunikasjon, overvåkning, suverenitetshevdelse, høyde, hastighet og rekkevidde.

- Nordisk samtrening (Cross Border Training) mellom flystasjoner i hhv. Norge (Bodø), Sverige (Luleå) og Finland (Rovaniemi) er ikke vektlagt. Dette er en omfattende, økende og kosteffektiv trening som i praksis kun kan drives fra Bodø. Dette oppfyller også en politisk målsetting om nordisk forsvarssamarbeid.
- Den deployeringsløsningen FMR skisserer, hviler på en skjør forutsetning. Løsningen forutsetter bruk av baser som i Forsvarsdepartementets utredning av Konseptuell løsning (KL) vurderes å være uegnet, eller som krever omfattende tilrettelegging. Videre forutsettes at sivil sektor overtar, vedlikeholder og drifter flyplasser som Forsvaret kan benytte. Dette gjelder flyplasser med svakt kommersielt grunnlag hvor man også må ta hensyn til at sivil sektor ikke vil ha behov for samme rullebanelengde som kreves av F35. Deployeringsløsningen er i det hele tatt svakt utredet med tanke på kostnader, usikkerhet og operative begrensninger knyttet til støy, miljø, tilgjengelighet, operative forhold for øvrig og kapasitet ved de ulike flyplassene.
- Forhold knyttet til personell, rekruttering og kompetanse er lite vektlagt. Det ligger en implisitt forutsetning om at personell kan flyttes, men vi snakker her om den kanskje største flyttingen av en forsvarsinstusjon (7-1100 pers). Risikoen for tap av kompetanse er stor¹. I tillegg til dette kommer at den foreslåtte løsningen i liten grad er egnet for å rekruttere og/eller tilrettelegge for tokarrierefamilier eller kvinner i Forsvaret. Bl.a. vil langvarige pendlerløsninger være en klar ulempe i denne sammenhengen. Den valgte løsningen innebærer også at Luftforsvarets største base varsles nedlagt 10 år før den skal legges ned. Kompetanseflukten i denne perioden vil bli vesentlig.
- Forsvarssjefens konklusjoner knyttet til kampflybasevalg bærer preg av å ha vært tatt tidlig i prosessen, før de endelige resultater av Forsvarsdepartementets basevalgutredning har vært klare. Bl.a. viser Forsvarsdepartementets endelige rapport av 25. november 2011 at det er marginale kostnadsforskjeller mellom de to enbaseløsningene, og at Bodø som enbase gir klart best driftsøkonomi på sikt. Basert på dette, burde Forsvarssjefen legge betydelig større vekt på de operative sidene ved basevalget enn det som framgår av FMR.
- Forsvarsdepartementets utredning viser at Bodø som lokaliseringssted:
 - oppfyller alle krav til styrkeproduksjon
 - er klart best egnet når det gjelder å imøtekomme krav til operasjoner
 - er den klart beste løsningen med tanke på å rekruttere og holde på personell og kompetanse
 - oppfyller alle krav til støy og miljø og har den mest robuste støyløsningen – det er ingen forhold som hindrer en videreføring av Luftforsvarets viktigste base i Bodø
 - det er ingen potensielle konflikter mellom sivil og militær lufttrafikkavvikling på bakken eller i lufta, på kort eller lang sikt, ved en samling av kampflyene til Bodø
 - det er marginale forskjeller mellom de to enbaseløsningene når det gjelder økonomi.

¹ Dette er på størrelse med den samlede utflyttingen av tilsyn fra Oslo – til en kommune (Ørland) med 5000 innbyggere.

- Påstanden i FMR s. 19 om at etableringen av en kampflybase på Ørland gir en årlig driftsinnsparing på ca 210 mill kr kan isolert sett være riktig, men besparelsene i driftskostnader er vesentlig større ved å velge Bodø enn ved å velge Ørland som enbase.

Bodø kommune savner en utredning av det mest åpenbare alternativet mht kampflylokalisering, nemlig Bodø som utgangsløkalisering med fast stasjonering av kampfly, kombinert med Ørland (og eventuelt Banak) som faste deployeringsbaser.

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

Bodø kommune mener at de endringer i forutsetninger som har skjedd siden Forsvarsstudien 07 (FS07) gjør det ennå mer relevant å velge Bodø som kampflybase enn det var ved behandling av forrige langtidsplan:

- Bodø kommune minner om konklusjonene i FS07 når det gjelder samling av kampfly, luftvern og basesett til Bodø. Konklusjon om basevalg ble satt på vent ifm St.prp. 2007-2008 som følge av usikkerhet knyttet til nye fly generelt og støysituasjonen spesielt.
- Støysituasjonen er nå avklart, og Bodø har en løsning som vurderes som svært robust.

- Betydningen av tilstedeværelse i nordområdene har økt ytterligere siden FS07, noe som gjør det enda mer relevant med basen i nord (jf. bl.a. Forsvarsministerens rammeskriv for Forsvarssjefen av januar 2011).
- Betydningen av å rekruttere og holde på personell i Forsvaret, herunder kvinner og tokarrierefamilier har økt siden FS07.
- Det er ikke avdekket noen andre vesentlige forhold som skulle tilsi at man ikke kan eller bør videreføre Bodø som Luftforsvarets viktigste base.

Bodø kommune mener at det vil gi stor synergi å flytte GIL og LØL til Bodø.

- Forsvarssjefen anbefaler å videreføre Generalinspektøren og Luftforsvarets øverste ledelse (GIL/LØL) på Rygge. Det vises til vurdering av operative, styrkeproduksjonsmessige og økonomiske forhold, men begrunnes utelukkende med økonomiske vurderinger.
- Vurderingen står i kontrast til den utflytting som ellers er gjort av generalinspektørene for de øvrige våpengreinene.
- Luftforsvarets rolle med operasjoner som i stor grad gir støtte til, er integrert med eller i nært samarbeid med de øvrige forsvarsgreiner, tilsier at det ville være relevant å plassere GIL sammen med FOH på Reitan. Dersom Bodø velges som enbaseløsning for kampfly, forsterkes argumentet for å flytte GIL og LØL til Bodø ytterligere.
- Bodø er Norges flyhovedstad med nasjonale funksjoner knyttet til sivilt tilsyn, kontrollsentral, m.m. En samling av også Luftforsvarets øverste ledelse i samme by, vil gi store synergier og vil videreutvikle et sterkt nasjonalt kompetansemiljø på luftfart. En slik samling vil også styrke luftfartsklyngen med tanke på mulighet for utdanning, karriereskift, kompetanseutveksling osv.

Bodø kommune mener at ledelsen av 330-skvadronen (redningshelikoptre) bør legges til Bodø

- Forsvarssjefen ønsker å avvente lokalisering av 330-skvadronens ledelse.
- Ledelsen av 330-skvadronen (redningshelikoptre) bør legges Bodø, i nærheten av det største flyoperative miljøet, Hovedredningssentralen for Nord-Norge, sikkerhets- og overvåkningsmiljøet på FOH og både sivil og militært tilsyn/inspektorat og øvrige myndighetsutøvelse innenfor luftfart.
- 330-skvadronens ledelse var også foreslått flyttet ifm FS07. Bodø kommune kan ikke se at det har skjedd vesentlige endringer siden FS07 som skulle endre denne vurderingen.

5 Utdypende kommentarer

5.1 Generelt om basevalg

Bodø kommune har utarbeidet en egen høringsuttalelse til Forsvarsdepartementets analyse av basealternativer for F35. De momenter som framføres her er også relevante for Forsvarssjefens vurdering av basevalg i sitt fagmilitære råd.

Sammendrag av Bodø kommunes høringsinnspill til Konseptuell løsning (KL) for basevalg følger nedenfor:

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

Bodø kommune er tilfreds med at KL konkluderer med at **Bodø er en relevant løsning både som enbase eller som del av en tobaseløsning.** Bodø kommune mener at:

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

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

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

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

- Det er ikke tatt nok hensyn til overordnede strategiske føringer knyttet til bl.a. nordområdene ved nedvalg av relevante basealternativ i KL.

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

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

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

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

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

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

- Dersom man regner inn hele Trondheimsregionen (inkl. Trondheim by) som et mulig rekrutteringsområde, må også det samme regionområdet trekkes inn når man ser på distriktsmessige konsekvenser. I dette perspektivet blir de relative konsekvensene ved nedlegging av Ørland vesentlig lavere.

- På samme måte bør hele Salten-regionen telle inn for Bodøalternativet.
- Ringvirkningene fra flystasjonen i Bodø havner i Bodø, mens en del av ringvirkningene på Ørland havner i Trondheim. Dette må justeres for i et distriktsmessig perspektiv.
- De negative ringvirkningene en nedlegging av Bodø vil ha for det nasjonale flymiljøet i Bodø er ikke problematisert i KLs analyser.
- En eventuell nedlegging i Bodø representerer en svært stor flytting med store konsekvenser (på linje med samlet tilsynsutflytting fra Oslo på 2000-tallet).

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

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

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

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

- Forskjellene mellom enbase Bodø og enbase Ørland ikke er signifikante nok til at økonomi kan tillegges avgjørende vekt i valget mellom Ørland eller Bodø.
- Det er i Bodø en vilje til å få til et spleiselag som kan bidra til å finansiere den sivile andelen av en påkrevd framtidig rullebane. Tomtesalg, massebidrag (fra tunnel/havn), private og offentlige utviklingsmidler, kan sammen med Avinors egeninvestering utgjøre opp mot 2 mrd kr.
- I tillegg bør det gjøres justeringer i beregningene for Bodø i det framlagte materialet:
 - Salg av arealer hvor dagens rullebane ligger i Bodø er ikke tatt med i KLs analyse. Dette kan gi Forsvaret en inntekt opp mot 1,2 mrd kr.
 - Forutsetningen om videre drift av Ørland gir Bodøalternativet en kostnad på 1,5 mrd, og er dermed en kritisk størrelse i sammenligning av økonomi som ikke er diskutert.
 - Kostnader på 675 mill kr for sivil sektor ifm økt taksing i Bodø må fjernes.
 - Avinors alternative kostnader for "reovering av rullebane" er lagt inn med 513 mill. Dette synes lavt, sammenlignet med for eksempel utbygging av V1-alternativet på Ørland. Dette indikerer at det ikke er benyttet sammenlignbare regnemåter i Forsvaret og Avinor – en klar metodisk svakhet. Avinors tall foreløpig viser 700 mill kr.
 - Verdiøkning på eiendommer rundt rullebanen som følge av flytting av rullebanen bør tas inn som en indirekte inntekt. Dette er tidligere beregnet til 350 mill kr.
 - Det er i tillegg påpekt andre positive forhold ved Bodø som ikke er tatt med under indirekte kostnader
 - **Oppsummert** bør Sum kostnader (Forsvaret) for Bodø justeres ned med 1,2 – 2,7 mrd kr

til 31,2- 32,7 mrd kr, mens indirekte kostnader bør justeres ned med minst 1,225 mrd kr, slik at sum kostnader blir 30,2-31,7 mrd kr.

- For alternativet Ørland, spilles følgende inn:
 - Forutsetningen om salg av eiendommer i Bodø for 1,3 mrd må tas ut.
 - Kostnader knyttet til deployeringsbaser i nord bør vurderes og legges inn i regnestykket. Dette er en klar svakhet, og har stor økonomisk usikkerhet i seg.
 - Kostnadene ved tilrettelegging av eventuelle QRA-baser antas å bli vesentlig høyere enn dokumentert, fordi analysene i KL bygger på for få antall QRA-relaterte sorties.
 - Driftskostnader knyttet til pendlerløsninger er ikke dokumentert, og antas vesentlige for Ørland-alternativet.
 - Indirekte kostnader knyttet til pendlerløsninger (hurtigbåt-, ferge-, vegløsninger) antas å være store, og er ikke tatt med i kostnadsoppstillingen.
- For tobasealternativet Bodø – Ørland spilles følgende inn:
 - Posten "Materielldrif" er uforholdsmessig høy, og bør sjekkes opp.
 - Tobasealternativet framstår i KL som svært kostbart, men kan tenkes å være mer aktuelt dersom kravene til utbygging av flyoperative flater på Ørland reduseres og behovet for deployeringsbaser (og QRA-baser) bortfaller som følge av at man har to tilrettelagte baser.

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

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

5.2 Nærmere om Forsvarets rolle i nord generelt og kampflyenes rolle spesielt

Teksten nedenfor er likelydende med en del av detaljeringen i Bodø kommunes høringsinnspill til Konseptuell løsning for basevalg, og også relevant for Forsvarssjefens fagmilitære råd.

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

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

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

Dette gir et meget klart uttrykk for formålet med kampflyanskaffelsen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Norges interesseområder i nord består av enorme områder hvor mange forhold er i endring og hvor mange aktører (både tilgrensende og andre) viser interesse. Områdene har store ressurser innenfor petroleum, mineraler, fiskeri og annen marin utnytting. De er viktige i en geopolitisk og forsvarsmessig sammenheng med stor aktivitet innenfor forsvar, overvåkning, samband osv. Områdene er viktige i miljøsammenheng og gjennomgår samtidig store forandringer som

følge av klimaendringer. Og ikke minst vil områdene få en utvikling innenfor transport og logistikk, både som følge av økt ressursutnyttelse og mulighet for seiling gjennom områdene.

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

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

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

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

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

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

Nærmere om Cross Border Training (CBT):

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

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

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

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

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

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

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