



Innst. 489 S

(2012–2013)

**Innstilling til Stortinget
fra utenriks- og forsvarskomiteen**

Prop. 136 S (2012–2013) (unntatt kapittel 4)

**Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2013
under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker)**

Vedlegg 5: Referat fra åpen høring

Beriktiget



Innst. 489 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra utenriks- og forsvarskomiteen

Prop. 136 S (2012–2013) (unntatt kapittel 4)

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringer i Forsvaret og andre saker)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Hensikten med denne proposisjonen er å be om Stortingets godkjenning for kjøp av kampfly med baseløsninger, herunder informere Stortinget om ulike sider ved denne investeringen. Investeringen omfatter kjøp av seks F-35 fly med forventet levering i 2017, herunder nødvendig tilleggsutstyr og tjenester for hovedanskaffelsen. Kostnaden for denne delen av tiltaket er på 12,9 mrd. kroner. Av dette utgjør om lag 4,5 mrd. kroner forventet kostnad for de seks flyene. De resterende kostnadene fordeler seg mellom nødvendig integrasjonsarbeid samt anskaffelse av simulatorer, IKT og logistikk- og utdanningsvirksomhet. I tillegg tilkommer 3 mrd. kroner i usikkerhetsavsetning for programmet.

Det fremmes også forslag til investeringer knyttet til spesialstyrkene, samt informeres om endret gjennomføringsplan for logistikkprosjektet LOS.

Proposisjonen fremmer syv konkrete investeringsprosjekter over kapittel 1710. Disse er:

1. Bardufoss – helikopterbase. Prosjektet omfatter nye hangarer, kontor og oppstillingsplasser for helikopter i tilknytning til eksisterende helikopterbase på Bardufoss. Tiltaket har en kostnadsramme på 512 mill. kroner.
2. Bardufoss – fornying og kapasitetsøkning av infrastruktur Rusta leir. Prosjektet omfatter ei

total fornying og økning av kapasiteten på vann, avløp, overvann, lav og høyspent strøm og tele/data i bakken. Tiltaket har en kostnadsramme på 172 mill. kroner.

3. Haakonsvern – etablering av helikopterdetasjement. Prosjektet omfatter hangarer, kontor og plasser for oppstilling av helikopter på Store Bogøy på Haakonsvern. Tiltaket har en kostnadsramme på om lag 275 mill. kroner.
4. Haakonsvern – administrasjonsbygg og flerbrukshaller til Marinejegerkommandoen (MJK). Prosjektet omfatter bygging av et nytt administrasjonsbygg og to flerbrukshaller. Tiltaket har en kostnadsramme på 296 mill. kroner.
5. Haakonsvern – nytt administrasjonsbygg for Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO). Prosjektet omfatter et nytt bygg med kontorarbeidsplasser, kartlager og arkiv. Tiltaket har en kostnadsramme på 112 mill. kroner.
6. Rena – nytt bygg for dropp- og fallskjermmaterieell. Prosjektet omfatter bygging av et tradisjonelt industribygg som blir plassert nær Rena flyplass. Tiltaket har en kostnadsramme på 108 mill. kroner.
7. Bodø hovedflystasjon – utbedring av hovedrullebanen med å legge epoxybelegg med friksjonsdekke på eksisterende overflate. Tiltaket har en kostnadsramme på 162 mill. kroner.

For ytterligere detaljer henvises det til Prop. 136 S (2012–2013).

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Laila Gustavsen, Eva Kristin Hansen, Svein Roald Hansen, Sverre Myrli, Tore Nordtun og Helga Peder-

sen, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen, Siv Jensen, Sylvi Listhaug, Helge André Njåstad og Tom Staahle, fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark, Ivar Kristiansen og lederen Ine M. Eriksen Søreide, fra Sosialistisk Venstreparti, Snorre Serigstad Valen, fra Senterpartiet, Lars Peder Brekk, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Arvid Svendsen, viser til at formålet med proposisjonen er å få Stortingets godkjenning til å starte opp syv nye investeringsprosjekter, starte opp hovedanskaffelsen av kampfly, og å orientere Stortinget om noen andre prosjekter og tiltak.

Komiteen har gjennomført høring med forsvarsministeren og forsvarssjefen i forbindelse med denne proposisjonen. Referat fra høringen er vedlagt innstillingen. I tillegg har komiteen stilt en rekke spørsmål til Forsvarsdepartementet (FD). Spørsmålene og svar fra departementet er også vedlagt innstillingen.

2.1 Nye prosjekter for godkjenning (kapittel 1710)

2.1.1 Bardufoss – helikopterbase

Komiteen viser til at det ved behandlingen av St.prp. nr. 48 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 318 (2007–2008), ble vedtatt at 334-skvadronen, 337-skvadronen og 339-skvadronen skulle organiseres under felles ledelse på Bardufoss. Det vises videre til at det i Prop. 73 S (2011–2012) ble lagt til grunn at Bardufoss flystasjon videreføres som hovedbase for Forsvarets helikoptre.

Komiteen merker seg at prosjektet omfatter nye hangarer, kontor og oppstillingsplasser for helikopter i tilknytning til eksisterende helikopterbase på Bardufoss. Komiteen støtter etableringen av helikopterbasen innenfor en kostnadsramme på 512 mill. kroner, og merker seg at totalprosjektet inkludert de prosjekter som blir gjennomført innenfor Forsvarsdepartementets fullmakter, er beregnet til om lag 600 mill. kroner.

Komiteen vil understreke at det må stilles til rådighet nødvendige ressurser for å fylle Bardufoss sin rolle som hovedbase for Forsvarets helikoptre, og at organiseringen må sikre at hovedbasen på Bardufoss blir den reelle ledelsen for alle helikopterskvadronene. Komiteen forutsetter at Stortinget holdes orientert om størrelsen på støtte- og basefunksjoner for samtlige detasjement underlagt Bardufoss.

2.1.2 Bardufoss – fornying og økning av kapasiteten til infrastrukturen i Rusta leir

Komiteen merker seg at Forsvaret legger opp til en samling av virksomheten i Rusta leir på bak-

grunn av en helhetlig gjennomføringsplan for Bardufoss, og at det er behov for oppdatering og fornying av eksisterende infrastruktur i leiren. Komiteen merker seg at prosjektet omfatter en total fornying og økning av kapasiteten på vann, avløp, overvann, lavspent, høgspent og tele/data i bakken. Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 172 mill. kroner

2.1.3 Haakonsvern – etablering av helikopter-detasjement

Komiteen viser til at Stortinget i Prop. 1 S (2010–2011) ble informert om at Haakonsvern ble valgt som beste alternativ for å plassere et helikopter-detasjement i Sør-Norge for å støtte Kystvakten og fregattvåpenet. Komiteen viser videre til at det i Prop. 1 S (2010–2011) ble informert om at detasjementet på Haakonsvern vil kunne operere seks NH90-helikoptre med en total bemanning på om lag 60 personer, og at investeringene var beregnet til om lag 280 mill. kroner.

Komiteen merker seg at prosjektet omfatter hangarer, landingsplass, taksebane og oppstillingsplasser for helikopter, nytt bygg med plass for vedlikehold, garasje og klargjøring av NH90-helikoptre, samt at kontor og rom for operative funksjoner vil bli etablert i eksisterende kontorbygg. Komiteen merker seg at denne delen skal gjennomføres innenfor en kostnadsramme på 275 mill. kroner. Videre merker komiteen seg at det under prosjekteringen har kommet frem behov for endringer for å dekke de funksjonelle behovene for helikopter-detasjementet. Dette gjelder blant annet investeringer i vei, kontorbygg, boligkvarter og verkstedutrustning, som er prosjekter som vil bli gjennomført innenfor Forsvarsdepartementets fullmakter.

Komiteen viser til at totalkostnadene for helikopter-detasjementet nå er på om lag 435 mill. kroner, noe som utgjør en kostnadsøkning på 155 mill. kroner etter at Stortinget ble informert om prosjektet i Prop. 1 S (2010–2011). Dette er en betydelig kostnadsøkning, men komiteen velger likevel å støtte prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er bekymret over kostnadsutviklingen knyttet til helikopter-detasjementet. Disse medlemmer er forundret over at det i forbindelse med utredelsen av det beste alternativet for plassering av detasjementet ikke ble gjennomført en bedre kostnads- og behovsanalyse. Disse medlemmer mener dette gir grunn til å stille spørsmålsteget ved beslutningsgrunnlag og rutiner knyttet til denne type utredninger. At det gjennom prosjekteringen fremkommer helt åpenbare svakheter i forarbeidet, tyder på manglende rutiner og kunnskap om prosjektering.

Forsvarsdepartementet har i en rekke saker som omfatter innkjøp og infrastrukturprosjekter, vist til at det i større prosjekter er kvalitetssikringsrutiner. Det synes ikke å innbefatte dette prosjektet. Disse medlemmer vil vise til at det er Forsvarsdepartementet som er ansvarlig for at prosjektene holdes innenfor de gitte rammer. For at Stortinget skal kunne fatte vedtak, må beslutningsgrunnlaget være korrekt. Det er derfor viktig at det i alle prosjekter er foretatt grundige analyser og vurderinger før saken legges frem for Stortinget. Dersom det er slik at kostnader knyttet til nødvendige funksjoner holdes utenfor beregningene i beslutningsgrunnlaget, vil det etter disse medlemmers oppfatning kunne sås tvil om riktig vedtak blir fattet.

2.1.4 Haakonssvern – administrasjonsbygg og flerbrukshaller til Marinejegerkommandoen (MJK)

Komiteen viser til at det ved behandlingen av St.prp. nr. 48 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 318 (2007–2008), ble lagt til grunn at MJK skal være lokalisert på Haakonssvern orlogsstasjon, i tillegg til at enhet for styrkeproduksjon, trening og øving er ved Ramsund orlogsstasjon. Komiteen merker seg behovet til MJK om å ha en funksjonell bygningsmasse, og at prosjektet omfatter bygging av nytt administrasjonsbygg og to flerbrukshaller på Haakonssvern.

Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 296 mill. kroner.

2.1.5 Haakonssvern – nytt administrasjonsbygg for Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO)

Komiteen merker seg at det er nødvendig å erstatte FLO sitt gamle depotbygg med nye kontorer og lagerfasiliteter, og at prosjektet omfatter et nytt administrasjonsbygg med kontorarbeidsplasser, kartlager og arkiv, i nærheten av logistikkenteret på Haakonssvern.

Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 112 mill. kroner.

2.1.6 Rena – nytt bygg for dropp- og fallskjermmateriell

Komiteen merker seg at for å ivareta spesialstyrkenes krav til de operative kapasitetene til innsetting fra luften er det nødvendig å bygge et tradisjonelt industribygg for dropp- og fallskjermmateriell i tilknytning til Rena flyplass. Komiteen merker seg at i det nye bygget vil det være plass for å rigge last, og rom for å oppbevare, pakke og tørke droppmateriell og fallskjermmer.

Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 108 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet er opptatt av at spesialstyrkene må ha tilgang på egnede lokaler for teknisk- og annen bruk også på lokasjoner som ikke er begrenset til Rena. Disse medlemmer ser det nye prosjektet som en nødvendig utvidelse av tilgangen til lokaliteter for spesialavdelingene. Disse medlemmer forventer at behov for lagring og klargjøring av materiell kan gjennomføres ved ulike lokaliteter, uavhengig av stedstilknytning til spesialstyrkenes faste tilholdssted og lokalisering.

2.1.7 Bodø hovedflystasjon – utbedring av hovedrullebanen

Komiteen merker seg at hovedrullebanen ved Bodø hovedflystasjon har alvorlige skader og mangler, og at det er nødvendig med en utbedring av hovedrullebanen for å opprettholde sikkerheten for personell og materiell, samt unngå ytterligere verdiforring og risiko for driftsavbrudd. Komiteen merker seg videre at kostnadene til utbedringsprosjektet vil bli fordelt mellom Forsvaret og Avinor i henhold til etablert samarbeidsavtale.

Komiteen støtter prosjektet innenfor en kostnadsramme på 162 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet forutsetter at det tilføres nok midler til å sikre en fullgod rullebanekapasitet ved Bodø hovedflystasjon. Disse medlemmer er opptatt av Luftforsvarets operative evne, og vil således påpeke at det ikke må oppstå situasjoner der rullebanekapasiteten er til hinder for Forsvarets beredskap og oppdrag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke behovet for at rullebanen i Bodø utbedres på en god måte, gitt den slitasje og de skader som er på dagens dekke. Disse medlemmer merker seg likevel at dette er et betydelig kostnadselement, som ikke lå inne i de regnestykker og kostnadsanalyser som ble presentert for Stortinget i forbindelse med Prop. 73 S (2011–2012), jf. Innst. 388 S (2011–2012), hvor Bodø hovedflystasjon ble vedtatt nedlagt og dagens militære aktivitet flyttet.

Disse medlemmer har merket seg redegjørelsen for valg av metode og tekniske alternativ som er gitt i Forsvarsdepartementets skriftlige svar til komiteen, og at dette alternativet er valgt fordi det er enkelt å gjennomføre, har kort gjennomføringstid og i liten grad vil påvirke flytrafikken. Disse med-

le m m e r viser til at også Avinor og Bodø kommune har gitt sin tilslutning til løsningen.

Disse medlemmer vil likevel særlig understreke at løsningen ikke skal legge bindende føringer eller begrensninger for videreutviklingen av flyplassen i Bodø, og er opptatt av at det sikres en mulighet til langsiktig videreutvikling av flyplassen, uavhengig av hvilken statlig etat som eier arealene. Disse medlemmer vil peke på behovet for at regjeringen utarbeider hensiktsmessige løsninger, på kort og lang sikt, for utviklingen av Bodø lufthavn og Bodø kommune. Dette betinger en robust flyplassløsning som legger til rette for å videreføre eksisterende funksjoner, samt utvikle nye.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til sine merknader i Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012), vedrørende videre militær aktivitet i Bodø, og regjeringens vedtak om å etablere en fremskutt operasjonsbase på Evenes. Disse medlemmer har i den forbindelse særlig merket seg at generalinspektøren for Luftforsvaret har anbefalt en løsning hvor QRA og fremskutte operasjoner videreføres fra Bodø ut F-16s operative levetid. Disse medlemmer mener at en slik løsning synes hensiktsmessig, og dessuten vil avhjelpe risikoen for et betydelig kompetansetap i de flytekniske fagmiljøene, med potensielle reduksjoner i operativ evne som konsekvens.

2.2 Nye kampfly med baseløsning (kapittel 1761)

Komiteen viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Prop. 73 S (2011–2012), jf. Innst. 388 S (2011–2012), ga sin tilslutning til anskaffelse av inntil 52 F-35 Lightning II kampfly, samt at regjeringen i Prop. 1 S (2012–2013) varslet at de ville komme tilbake til Stortinget med forslag til fullmakt til å bestille F-35 for levering i 2017 som første del av hovedleveransen for nye kampfly.

Komiteen viser videre til at Stortinget i Prop. 110 S (2010–2011), jf. Innst. 441(2010–2011), også ga sin tilslutning til å anskaffe de fire første treningsflyene.

Komiteen merker seg at regjeringen i denne proposisjonen ber om en fullmakt til å bestille seks F-35 kampfly, medberegnet nødvendig tilleggsutstyr og tjenester, med forventet levering av de seks flyene i 2017. Komiteen merker seg at kostnaden for denne delen av anskaffelsen er på 12,9 mrd. kroner, hvorav 4,5 mrd. kroner utgjør de seks flyene, mens resten av kostnadene fordeler seg mellom nødvendig integrasjonsarbeid, anskaffelse av simulator, IKT, logistikk og utdanningsvirksomhet.

Komiteen merker seg også at Forsvarsdepartementet understreker at kostnadene for den norske kampflyanskaffelsen fortsatt ligger innenfor de estimatene som det ble redegjort for i Prop. 1 S (2012–

2013). Komiteen registrerer at den forventede totale kostnaden for anskaffelsen av inntil 52 fly med tilleggsutstyr, utgjør 62,6 mrd. 2013-kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gir sin tilslutning til at regjeringen får fullmakt til å bestille seks F-35 kampfly medberegnet nødvendig tilleggsutstyr og tjenester, med forventet levering av de seks flyene i 2017.

Komiteen er opptatt av at kampflyanskaffelsen skal ha en positiv innvirkning på norsk industri- og teknologiutvikling, noe Stortinget har slått fast ved flere anledninger. Komiteen merker seg at det så langt ikke er inngått industrikontrakter i samme størrelsesorden som de totale anskaffelseskostnadene.

Komiteen mener regjeringen må sikre norsk industri avtaler som gjenspeiler de forutsetninger som lå til grunn før en anskaffelse skulle gjennomføres. Komiteen vil derfor vise til behandlingen av Kapittel 3 «Nye prosjekter for godkjenning» (kapittel 1760) i Innst. 441 S (2010–2011), jf. Prop. 110 S (2010–2011), og følgende utdrag av innstillingen:

«Komiteen viser videre til at flere av høringsinstansene mente at en burde bruke tiden fra vedtak foreligger om anskaffelse av treningsfly og utvikling av JSM trinn 2, og frem til endelig vedtak om hovedanskaffelse i 2012, til å få på plass flere kontrakter for norsk industri. Komiteen deler høringsinstansenes oppfatning om at industrielle leveranser for norsk industri er svært viktig, og vil nok en gang understreke betydningen av at den industrielle verdiskapingen i tilknytning til anskaffelse av nye kampfly med tilhørende system for Norge, må være i samme størrelsesorden som anskaffelseskostnadene.»

Videre vil komiteen vise til omtalen av industriprogrammet i Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) kapittel 222 «Luftforsvaret», med følgende utdrag av innstillingen:

«Komiteen legger, som regjeringen, stor vekt på etableringen av et industrisamarbeid mellom norsk og amerikansk industri i tilknytning til anskaffelsen av nye kampfly. Komiteen viser til at regjeringens målsetting for industrisamarbeidet er å sikre en nasjonal verdiskaping over tid i samme størrelsesorden som anskaffelseskostnaden for flyene, i tråd med Stortingets ambisjon slik denne kom til uttrykk gjennom behandlingen av St.prp. nr. 36 (2008–2009), jf. Innst. S. 299 (2008–2009). Komiteen legger fortsatt denne ambisjonen til grunn.»

Videre sa komiteen i Innst. 388 S (2011–2012):

«Komiteen har oppfattet at regjeringen gjennom hele prosessen knyttet til anskaffelsen av nye kampfly har lagt til grunn at anskaffelseskravene som var

knyttet til industrielle forhold innebar at verdiskapningen, gjennom norsk industri, skulle være av samme størrelsesorden som det anskaffelsen av kampfly utgjør i kostnad. Komiteen ser det som hensiktsmessig både for norsk industri og kontraktspartnerne at disse avtaler er på plass før endelig undertegnelse av kjøp av hovedleveransen av F-35. Komiteen oppfatter at det er slik at dersom JSM skal bli integrert på F-35, er det viktig at amerikanske myndigheter gir sin tilslutning til dette. Komiteen vil derfor understreke viktigheten av at Norge får på plass en slik beslutning i forkant av endelig bestilling av flyene.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at regjeringen, gjennom den fremlagte proposisjon og de svar komiteen har fått på sine spørsmål, er sikker på at F-35-programmet er under kontroll. Disse medlemmer har i flere år fulgt programmet nøye og har således gjennomgått de rapporter som kommer fra U.S. Government Accountability Office (GAO), senest i april i år, som omhandler F-35-prosjektet. Disse medlemmer ser store utfordringer i de påstander som fremkommer i GAOs rapporter, selv om flere av utfordringene nå ser ut til å ha en mer positiv utvikling. Disse medlemmer registrerer at det er snakk om vesentlige økonomiske usikkerhetsmomenter i prosjektet, og det signaliseres betydelige pris- og driftskostnadsøkninger. Videre registrerer disse medlemmer at visse tekniske spesifikasjoner for flyet endres i negativ retning med hensyn til operativ evne og kapabilitet. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen følger prosjektets utvikling nøye og at det ikke forekommer avvik med hensyn til kapasiteter og kapabiliteter. I motsatt fall skal dette meddeles Stortinget umiddelbart. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at det ble lagt inn et bredt spekter av tekniske krav til nettopp kapasiteter og kapabiliteter for valg av kampflytype. Det var, slik disse medlemmer oppfatter det, disse kriteriene som ble avgjørende for valget av flytype. I tillegg er F-35, ifølge regjeringen, det rimeligste alternativet. Det er derfor viktig å opplyse Stortinget om endrede egenskaper ved F-35 som vil kunne ha innvirkning på evnen til å løse de oppdrag som ble gjennomført simuleringsmessig i utvelgelsesprosessen. Disse medlemmer ser behovet for nær oppfølging av programmet under hele programmets levetid. Disse medlemmer registrerer at regjeringen gjennom sine usikkerhetsanalyser hevder å ha full økonomisk oversikt og kontroll vedrørende kostnadsbildet for F-35-anskaffelsen. Disse medlemmer viser også til regjeringens gjentatte forsikringer overfor komiteen om at rammen for anskaffelsen holdes. I motsatt fall vil disse medlemmer påstå at regjeringens informasjon til Stortinget har vært feilaktig og gitt på sviktende grunnlag.

Disse medlemmer er, med bakgrunn i de tekniske utfordringer som beskrives i GAO-rapporten fra 17. april 2013, skeptiske til anskaffelse av nye kampfly tidlig i utviklingsfasen. Disse medlemmer ser utfordringer knyttet til mulige begrensninger i operativ bruk og kapabiliteter. Disse medlemmer ser òg økonomiske utfordringer knyttet til anskaffelse i perioder med lav produksjon og midlertidige tekniske løsninger.

Hovedanliggendet for komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er å bidra til å sikre at Norge anskaffer et kampflyvåpen med operativ evne i tråd med den ambisjon for kampflyvåpenet som ligger til grunn for utviklingen av den norske forsvarsstrukturen, og som utgjør en sentral komponent i et reelt terskelforsvar med høy operativ evne og fleksibilitet. Disse medlemmer viser til at regjeringen i proposisjonen ber om fullmakt til å bestille seks F-35 kampfly med tilhørende utstyr og infrastruktur som første del av den norske hovedleveransen av nye kampfly.

Disse medlemmer vil uttrykke sin fortsatte støtte til anskaffelsen av F-35, basert på den informasjon regjeringen i denne proposisjonen, i tidligere saker, i skriftlige svar og i høringer har presentert for Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil i den forbindelse særlig vise til merknadene fra forsvarskomiteens medlem fra Høyre i Innst. S. nr. 299 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 36 (2008–2009), samt egne merknader i Innst. 441 S (2010–2011), jf. Prop. 110 S (2010–2011) og Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012), og de forutsetninger som siden 2009 har ligget til grunn for Høyres støtte til anskaffelsen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke regjeringens særlige ansvar for at en så viktig sak er belyst på en tilstrekkelig god måte, og for å sette Stortinget i stand til å fatte en opplyst beslutning på et realistisk grunnlag.

Disse medlemmer vil i den forbindelse peke på at regjeringen i denne saken fortsatt står ved at den norske anskaffelsen vil finne sted innenfor vedtatte økonomiske rammer og i tråd med den reviderte leveranseplanen, at den generelle utviklingen i programmet er positiv, og at flyenes teknologiske og operative evne vil leve opp til det nivået man fra norsk side har lagt til grunn. Disse medlemmer må forutsette at regjeringens informasjon til Stortinget i så måte er korrekt.

Disse medlemmer merker seg likevel at det fortsatt er et ikke ubetydelig avvik mellom det bildet

regjeringen presenterer og informasjon som kommer frem gjennom andre lands offisielle dokumenter, som riksrevisjonsrapporter, tekniske vurderinger med videre, samt i internasjonale medier og fagpresse. Dette gjelder fremdrift og produksjonstakt, teknologiutvikling og kostnader. På det nåværende tidspunkt synes utviklingen og integrasjonen av programvare og den høyteknologiske hjelmen som særskilt sårbar og belemret med betydelig risiko med tanke på flyets endelige operative kapasitet. Disse medlemmer viser til at Forsvarsdepartementet likevel i sitt svar av 22. mai 2013, på skriftlig spørsmål nr. 8 fra komiteen, skriver at de teknologiske utfordringene er identifisert og at det er utviklet løsninger. Disse medlemmer forutsetter at disse forholdene følges opp særlig nøye.

Disse medlemmer merker seg også at det blant alle de andre partnerlandene i F-35-programmet diskuteres reduksjoner i antall, forsinkede leveranser eller kansellering av hele anskaffelsen, noe disse medlemmer vurderer som særlig bekymringsfullt med tanke på fremdriften i programmet og enhetskostnadene pr. fly. Eventuelle reduksjoner eller forsinkelser hos programmets hovedkunde, USA, vil kunne få spesielt store konsekvenser.

Disse medlemmer vil understreke at støtten til forslaget om anskaffelsen av seks F-35 kampfly bygger på regjeringens gjentatte forsikringer om at flyenes tekniske og operative kapasiteter og kostnadsrammer holder. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i tidligere innstillinger om kampflyanskaffelsen, herunder Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012).

Komiteens medlemmer fra Høyre vil i lys av den fortsatte usikkerheten rundt programmet igjen sette et spørsmålstegn ved hvorvidt det er optimalt at Norge, som eneste land, fremskynder sin anskaffelse samtidig som den strekkes ut over flere år. Disse medlemmer viser til at bestillingsprosedyrene for anskaffelsen er regulert gjennom Production Sustainment & Follow-on Development Memorandum of Understanding (PSFD MoU), som alle partnerlandene har underskrevet. De formelle prosedyrene for den videre anskaffelsen skal naturligvis etterleves, men disse medlemmer legger likevel til grunn at takten i og tidsrommet for den norske anskaffelsen løpende må tilpasses eventuelle endringer i forutsetningene for å sikre en mest mulig optimal prosess.

2.3 Saker til informasjon

2.3.1 Kampflykjøpet

Komiteen merker seg at utbetalingene på produksjons- og oppfølgingsavtalen på F-35-partnerskapet fra 2007 til 2012 er på 493 mill. kroner, og at det

for resten av investeringsperioden frem til 2025 forventes en kostnad på om lag 800 mill. kroner, hvorav 146 mill. kroner vil bli utbetalt i 2013.

Komiteen merker at utviklingen av JSM-misilet er positiv og at trinn 2 er ventet ferdigstilt medio 2013, og at arbeidet med å ferdigstille vedtaksgrunnlaget for den siste delen av utviklingen, JSM utviklingsstrinn 3, pågår. Komiteen merker seg også at arbeidet med å få på plass en kostnadsdeling for integrering av JSM med andre nasjoner hittil har vist seg svært vanskelig.

Komiteen merker seg at Nammo på Raufoss arbeider videre med utviklingen av APEX-ammunisjonen, og at målet med denne delen er å bringe ammunisjonen frem til et ferdig utviklet produkt som er klar for serieproduksjon og kvalifisert for integrasjon på F-35. Komiteen merker seg videre at etter gjeldende planer vil 25 mm APEX bli integrert på F-35 i utviklingsfasen sammen med to andre ammunisjonstyper, noe som vil kunne gi et godt potensial for salg av APEX til andre F-35-nasjoner.

Komiteen merker seg at for å sikre nødvendig vern av F-35-flyene er det nødvendig å anskaffe ulike former for vernetiltak (motmidler), blant annet narremidler mot varme- og radarsøkende missiler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at dette skal anskaffes og implementeres, men håper dette ikke er en nyhet i prosjektet men en kjent forsterkning av kampflyets egenskaper.

Komiteen merker seg at det er behov for å etablere et programmeringslaboratorium i USA for å holde F-35-flyenes elektroniske system oppdaterte, og at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med et kostnadsbilde når partnerlandene er blitt enige om organisering og finansiering.

Komiteen merker seg at norsk industri hittil har klart å konkurrere seg frem til industrikontrakter i F-35-programmet til en verdi av om lag 2,2 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er klar over at det i dette prosjektet ikke er et ordinært gjenkjøpsregime, men vil her vise til tidligere behandlinger av kampflyanskaffelsen og de klare krav som har vært fremmet av samlede komiteer vedrørende størrelse og forventning til industrikontrakter i sammenheng med kampflyanskaffelsen. Disse medlemmer ser frem til at JSM er operativt og integrert i F-35, og at dette skjer innenfor de rammer som er lagt. Disse medlemmer ønsker en orientering fra regjeringen om hvilke andre land som ønsker å anskaffe JSM og i hvilket tidsperspektiv leveransene vil skje.

2.3.2 Logistikkprosjektet i LOS-programmet

Komiteen merker seg at logistikkprosjektet i LOS-programmet vil bli forsinket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at de ulike delene av LOS-programmet gjentatte ganger har blitt forsinket og at kostnadene ved utviklingen har økt betydelig fra de opprinnelige planene. Logistikkprosjektet er ytterligere et eksempel på dette. Flertallet finner dette uheldig og kritikkverdig, og mener at erfaringen nå viser at programmet ikke har vært tilstrekkelig godt planlagt eller fulgt opp av de ansvarlige. Flertallet viser til at kostnadene øker med ytterligere 210 mill. kroner, men at risikoen i prosjektet gjennom nye prosedyrer skal reduseres, og forutsetter at regjeringen tar sitt ansvar for at prosjektet nå ferdigstilles og implementeres raskest mulig og innenfor kostnadsrammen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg utfordringene leverandøren har med å gjennomføre prosjektet og at det er

risiko for at kostnadsrammen ikke lenger er tilstrekkelig for å gjennomføre hele omfanget. Disse medlemmer ser positivt på at det er iverksatt tiltak for å redusere risikoen i gjennomføringen og sikre kontroll med kostnadsutviklingen. Disse medlemmer merker seg at regjeringen vil ta stilling til det endelige omfanget når de viktigste elementene i prosjektet er på plass.

3. Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2013 kan starte opp nye investeringsprosjekt, medrekna større egedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 Nye prosjekt for godkjenning i den framlagde proposisjonen, innanfor dei gjevne kostnadsrammene.

II

Tingingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2013 kan gjere tingingar ut over dei gjevne løyvingane. Den samla ramma for nye tingingar og gammalt ansvar skal ikkje overstige følgjande beløp:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1761		Nye kampfly med baseløysing	
	45	Store nyskaffingar, vert auka med	12 900 000 000
		frå kr 3 500 000 000 til kr 16 400 000 000	

Oslo, i utenriks- og forsvarskomiteen, den 12. juni 2013

Ine M. Eriksen Søreide

leder

Sverre Myrli

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra utenriks- og forsvarskomiteen v/leder til Forsvarsdepartementet, datert 14. mai 2013****Flere spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen til Prop. 136 S (2012–2013) – Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker)**

I forbindelse med utenriks- og forsvarskomiteens behandling av Prop. 136 S (2012–2013) – Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker), anmoder komiteen om departementets svar på vedlagte spørsmål gitt i vedlegg A.

Av hensyn til sakens fremdrift anmodes det om hurtig tilbakemelding og senest tirsdag 21. mai 2013.

Vedlegg A

Spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen til Prop. 136 S (2012–2013):

KAMPFLY:

1. I proposisjonens punkt 3.1.2 redegjøres det for utviklingen i partnerlandenes anskaffelsesprogrammer. Canada, Tyrkia, Danmark og Nederland trekkes frem. Alle de nevnte partnerlandene skyver på anskaffelsesbeslutninger og/eller tidspunkt for anskaffelsen. I tillegg «kan det heller ikke utelukkes at USA kjøper noen av flyene senere». Italia og UK, hvor det også er vedtatt eller diskuteres betydelige reduksjoner i antall, er ikke nevnt i proposisjonen. Er regjeringens vurdering likevel at summen av endringene i fremdriftsplaner hos partnerlandene ikke får noen negative konsekvenser for den norske anskaffelsen?
2. I høringen 7. mai uttalte programdirektør Melheim følgende: «Det er fire partnere som får fly før oss. To har fått det allerede. Det er britene og nederlenderne, henholdsvis tre til britene og to til nederlenderne – i henholdsvis 2011 og 2012. I 2014 vil Australia få to og Italia få tre. Når vi får våre første i 2015, blir vi partnerland nr. 5, etter planene.»
 - Er flyene som er levert / skal leveres de nevnte partnerlandene å regne som del av testprogrammet eller som del av landenes hovedanskaffelser?
 - Når fattet partnerlandene de respektive beslutninger om anskaffelse av fly som er gjort pr. i dag?
- Hvilke formelle beslutninger for tidsplan og antall har alle partnerland pr. i dag fattet for sine hovedanskaffelser?
3. Hvordan vurderer Forsvarsdepartementet evalueringen av F-35 som kommer frem i rapporten *DoD Systems Engineering FY 2012 Annual Report*, særlig med tanke på programvareutviklingen for flyet? I rapporten står det blant annet: «*DASD(SE) parametric software analysis indicates the full-capability delivery of Block 3F software at the end of System Development and Demonstration will not support planned milestone dates.*» Videre: “*Software delivery for the remainder of Blocks 2 and 3 is a challenge because of the sheer size and complexity of software. Achieving all planned Block 3 capabilities before the end of development poses a risk. DASD (SE) forecasts show the potential for several-month delays for both Blocks 2 and 3 and potential for delays and functionality to cascade into subsequent blocks.*”
4. I samme rapport står det: “Although the program has mitigated many production risks and issues over the past 2 years, FRP (full rate production) will be a challenge. Composite manufacturing processes are immature, parts shortages still exist, and quality (rework and escapes) shows only slow improvement. Three production risks remain, and the program has yet to demonstrate its ability to meet yearly production goals (13 of 20 in CY 2011 and on track for only 30 of 40 in CY 2012).” Hvordan vurderer Forsvarsdepartementet fremdriften i den videre produksjonstakten?
5. 24. april uttalte programdirektøren, generalløytnant Bogdan, følgende til den amerikanske Kongressen: “However, I am less optimistic about Block 3F, our final capability. Without some form of payback of the SDD money we will lose to Congressional cuts and sequestration, we will not be able to deliver 3F on time with full capability. Additionally, if the Department and the Services decide to take reductions to procurement funding, fewer aircraft may be ordered in LRIP Lot 7 (FY13 budget) for Department of the Navy and the Air Force. While this would slightly lessen the cost burden imposed by concurrency, fewer aircraft in LRIP Lot 7 would increase the unit cost of the remaining aircraft in Lot 7. Our international partners are closely

- watching unit cost and are highly sensitive to cost increases. These increases may result in reduction of their aircraft quantities” Bogdan uttrykker altså bekymring for kapasitetene til block 3F, med levering i 2017 og for konsekvensene av amerikanske budsjettreduksjoner.
- Er dette samme produksjons-block som de seks norske flyene skal leveres fra?
 - Deler Forsvarsdepartementet generelløyt-nantens bekymring for følgeeffektene av amerikanske budsjettkutt og «sequestration» for enhetskostnadene for internasjonale partnere?
6. I proposisjonen legges fortsatt 2019 til grunn for å oppnå Initial Operational Capability for de norske flyene. Dette ble bekreftet i høringen 7. mai. I samme høring uttalte programdirektør Melheim: «Vi trenger ikke 3F for å fly de flyene som kommer i 2017»
 - Betyr dette at det amerikanerne definerer som full IOC (blokk 3F SW) ikke er et krav for den norske leveransen av seks fly i 2017?
 - Hvilke konsekvenser har dette for flyenes operative kapasitet?
 - Hvilke konsekvenser har dette for det norske kampflyvåpenets samlede operative evne?
 - Endrer dette forutsetningen om at de norske flyene skal ha IOC i 2019 og full operativ evne i 2024?
 7. Hva er status for kostnader, utvikling og integrasjon av den særnorske bremseskjermen for F-35? Hva er estimert endelig kostnad for utvikling og integrasjon som må dekkes av Norge?
 8. Ser Forsvarsdepartementet noen risiko for at summen av gjenstående teknologiske problemer knyttet til blant annet utviklingen av hjelmen og programvaren vil medføre at F-35s endelige operative kapasiteter blir dårligere enn det man fra norsk side la til grunn ved valget av flyet? Hvilke konsekvenser vil det i så tilfelle ha for norsk forsvarsevne?
 9. Regjeringen skriver i proposisjonen, pkt. 3.1.4, at Norge, med dagens leveringsplan, vil betale inntil 62,6 milliarder kroner (2013-verdi) for anskaffelsen av 52 fly. Hvilke kostnadselementer (f.eks. flyskrog, motorer, våpen og motmidler, programvare, simulatorer, logistikk) ligger nå inne i denne summen, og vil det påløpe noen andre kostnader knyttet til selve anskaffelsen?
 10. I proposisjonens punkt 5.1.3, vedrørende våpenanskaffelse, skriver regjeringen at man vil starte anskaffelsen av motmidler og vernetiltak for flyene med tanke på etablering av initiell operativ evne i 2019. Vil anskaffelsen av våpen og vernetiltak medføre ytterligere kostnader utover hva som tidligere er presentert for Stortinget?
 11. Det vises til proposisjonens punkt 5.1.4, vedrørende programmeringslaboratorium. Hvilke kostnad til etablering og drift av et slikt laboratorium ligger inne i de samlede anskaffelses- og levetidskostnadene for F-35-anskaffelsen som tidligere er lagt frem for Stortinget?
 12. Er det gjort noen endringer eller oppdateringer i estimerte drifts- og levetidskostnader for det norske F-35-programmet, utover hva som tidligere har vært presentert for Stortinget?
 13. Regjeringen skriver i proposisjonens pkt. 3.1.4 at «[Kostnads]auken skuldast i hovudsak at leveringa vert gjennomført over nokre fleire år enn tidligare lagt til grunn». Hva er den samlede kostnadsøkningen ved endringene i den oppdaterte leveringsplanen, sammenlignet med den opprinnelige?
 14. Med regjeringens foreslåtte leveringsplan skal det bestilles og mottas fly med løpende levering fra 2017 til 2024. Hva er beregnet merkostnad ved at Luftforsvaret må drifte F-16 og F-35 parallelt fra 2017, sammenlignet med en leveringsplan hvor hovedleveransen av F-35 skjer i større kvanta over færre år, f.eks. over tre år?
 15. Regjeringen har lagt mye vekt på den eksterne kvalitetssikringen man gjorde i 2008. Ser man for seg ny ekstern kvalitetssikring nå som prosjektet fra norsk side har gjennomgått så omfattende endringer?
 16. I proposisjonens romertallsvedtak II anmodes det om bestillingsfullmakt på 12.9 milliarder på kapittel 1761. Hvordan planlegges dette finansiert?
 17. Gjennom Proposisjon 28 S (2012–13), er det omdisponert 3.5 milliarder til kampflyanskaffelser til kapittel 1761. Hvordan vil departementet sikre at prosjekter som midlertidig eller permanent mister midler, og konsekvensene av dette blir gjort kjent for Stortinget?
 18. I proposisjonens punkt 5.1.2, vedrørende nasjonal våpenutvikling, skriver departementet at det er «svært vanskelig» å få til kostnadsdeling på integreringen av JSM. I høringen uttalte programdirektør Melheim om JSM: «Sånn sett har ikke de noen formell forpliktelse i dag, og det er ingen nasjoner som sånn sett har forpliktet sitt system og gått frem og sagt at vi skal ha den. Men det er stor interesse også for den.»
 - Hva er estimerte kostnader for integreringen av JSM på F-35, som Norge eventuelt må dekke uten samarbeid med andre partnere?

SPESIALSTYRKENE:

19. Komiteen ber om å få oversendt den mulighetsstudien som ligger til grunn for anbefalingene knyttet til omorganiseringene av spesialstyrkene.

20. Er den modellen som nå foreslås i fullstendig utredet som del av den forutgående mulighetsstudien?
21. Vil forslaget om å opprette et eget DIF for spesialstyrker også medføre opprettelsen av et eget budsjettkapittel for å sikre Stortingets innsyn og kontroll på området?
22. Hvilke konsekvenser vil forslaget om omorganisering ha for personellrammer, årsverkshjemler og gradsstruktur sammenlignet med i dag? Hvordan tenkes fordelingen mellom stabs- og ledelsestillinger og operatører sammenlignet med i dag?
23. I høringen 7. mai uttalte Forsvarssjefen at omorganiseringen av spesialstyrkene og samlingen under en ledelse på nivå II skjer for «å knytte spesialstyrkene inn under én ledelse for å ha en enhetlig styrkeproduksjon, for å ha en materiellanskaffelse hvor vi får mest mulig ut av både materiellanskaffelsene, av teknikk, taktikk og operasjoner, av økonomi, en bedre økonomisk styring gjennom egne budsjetter og rapporteringsansvar, gjennom like sikkerhetsbestemmelser for å ivareta personellens sikkerhet og rammer og gi synergier i dette.» og videre at «Denne ledelsen skal stå for budsjett og resultatstyring av denne virksomheten og synliggjøre og kunne muliggjøre prioritering av denne styrken. Det betyr styrkeproduksjon, teknikk, taktikk, operasjoner, materiell, sikkerhet, økonomi og synergier.»

I « Instruks for sjef Spesialoperasjonsavdelingen i Forsvarsstaben» fremgår det at Sjef SOA i dag har følgende myndighet og ansvarsområder:

«Sjef FST/SOA har følgende myndighet:

- Utarbeide og formidle militærstrategiske rammer, ordrer og direktiver på vegne av FSJ for spesialstyrkenes virksomhet
- Koordinere og utarbeide overordnede rammer og føringer for utvikling og styrkeproduksjon av kapasiteten på tvers av forsvarsgrenene
- Koordinere overfor respektive generalinspektører oppfølging av aktiviteter og ressursbehov, herunder trening, øving, investering av EBA og materiell og flernasjonalt samarbeid.

Sjef FST/SOA har følgende ansvar:

- Fagansvar for spesialoperasjoner og spesialstyrkenes virksomhet
- Bistå FSJ i å utforme fagmilitære råd innen eget ansvarsområde
- Planlegge og anbefale bruk av nasjonale militære spesialstyrker i operasjoner på militærstrategisk nivå .

- På ordre planlegge operasjoner og utøve operativ kommando direkte fra militærstrategisk nivå.
- Ivareta helhetlig styring av spesialstyrkene
- Forsterke det operasjonelle kommandonivået ved Forsvarets operative hovedkvarter (FOH)
- Utarbeide militærstrategiske krav, rammer og regelverk
- Støtte krisehåndtering for Forsvarsdepartementet (FD) og FSJ gjennom tiltak som Krisehåndteringsgruppen beslutter på vegne av Forsvarsministeren og FSJ
- Samarbeide med FD innen sitt ansvarsområde. I saker av prinsipiell karakter påligger informasjonsplikt ovenfor FSJ/Sj FST
- Samarbeide med sivile myndigheter og organisasjoner om oppgaver av betydning for ansvarsområdet.»

Det synes ut fra dette som om det eneste etableringen av et nytt virksomhetsområde vil oppnå er muligheten til å omstrukturere avdelingene og slå sammen seleksjon og styrkeproduksjon, noe Forsvarsministeren i samme høring eksplisitt uttrykte at ikke skal gjøres.

- Hvilke oppgaver, som i dag ikke kan utøves av Sjef SOA innenfor gjeldende instruks, skal utøves av ledelsen for et eventuelt nytt virksomhetsområde?
- Forsvarsministeren antydte i høringen at det var nødvendig med en felles ledelse for at avdelingene skal kunne tilnærme seg beredskap likt. All den tid det er Sjef FOH som definerer operative behov og krav som avdelingene skal styrkeproduseres i henhold til og hvilke operasjonelle konsepter som skal legges til grunn, synes dette merkelig. Mener forsvarsministeren at det ikke kan utvikles og gjennomføres identiske operative kapasiteter i avdelinger uten organisatorisk sammenslåing i samme DIF?
- Hvilken operativ gevinst oppnås med en sammenslåing som ikke kan oppnås innenfor dagens organisering?
- 24. Hvordan vil man sikre at spesialstyrkenes evne til å løse sine rene militære oppdrag til støtte for hhv Hærens og Marinens operasjoner opprettholdes dersom de fjernes fra overordnet styrkeproduksjon og doktrineutvikling i egen forsvarsgren?
- 25. Forsvarssjefen uttaler at han ønsker å knytte spesialstyrkene inn under én ledelse for å få mest mulig ut av materiellanskaffelsene. Ville det ikke i så fall ville vært mer naturlig å etablere en avdeling i FLO med ansvar for spesialstyrkekapasiteter, slik man f eks har det for maritime kapasiteter osv.?
- 26. Ut fra det foreliggende forslaget synes det klart at ambisjonsnivået for SOF-området nå øker utover

- hva som er lagt til grunn i LTP. Hvordan er denne ambisjonsøkningen tenkt finansiert, hva er de estimerte kostnadene og økonomiske konsekvensene av forslaget og hvordan vil tilhørende prosjekter som kommer og som i utgangspunktet ikke ligger inne i LTP budsjettmessig, bli behandlet?
27. Hva er bakgrunnen for at spørsmålet om organisering av spesialstyrkene tas inn i en sak som omhandler investeringer i Forsvaret, og ikke fremmes som en egen sak?
 28. I hvilken grad er tillitsvalgte i MJK og FSK/HJK tatt med i diskusjonene, og har de i tilstrekkelig grad fått anledning til å mene noe om den nye organisasjonsmodellen som foreslås?
 29. Gitt at formålet med ny organisasjonsmodell er å oppnå en administrativ innsparing. Hva vil det medføre av nye operative årsverk i MJK/FSK i form av operatører?
 30. Er dette å anse som et steg på veien for å slå sammen MJK og FSK i fremtiden? Dersom dette ikke er planen hva vil hindre at MJK ved neste korsvei slås sammen med FSK/HJK?
 31. I hvilken grad vil de maritime kapasiteter svekkes ved å ta MJK ut av Sjøforsvaret?
 32. Hvordan skal man sikre at Norge fortsatt har en maritim spesialstyrke hvis det nye virksomhetsområdet domineres av hæroffiserer med høyere grad enn sjøoffiserene?
 33. Hvilken merverdi gir et virksomhetsområde/driftsenhet i Forsvaret (DiF) for spesialstyrkene sammenlignet med den situasjonen vi har i dag?
 34. Det fremkommer ikke av Prop 136 hvor mye et nytt virksomhetsområde vil koste og om dette vil medføre økte kostnader sammenlignet med i dag, eller om dette gir reelle innsparinger. Hvilke tanker har FD rundt dette spørsmålet?
 35. Hvis effektivisering har vært et mål, hvorfor har man ikke vurdert en domeneavklaring der MJK kan fokusere på det maritime og FSK/HJK på land?
 36. I hvilken grad anser man at spesialstyrkenes operative evne styrkes eller svekkes med foreslått organisasjonsendring?
 37. Hvis målsetningen er en reell styrking er det grunn til å stille spørsmål ved hvorfor forslaget ikke fokuserer på hvordan spesialstyrkene kan styrkes, men kun på det administrative. Hva er årsaken til dette?
 38. Hvilke faglige råd bygger forslaget om endringer i organiseringen på?
 39. Finnes det andre nasjoner som har tilsvarendeorganisering, i så tilfelle hvilke og hvilke erfaringer har man eventuelt gjort?
 40. Hvor mye vil et nytt virksomhetsområde koste, og vil de bli billigere eller dyrere i drift enn dagens løsning?
 41. Regjeringen skriver i proposisjonen at endringene kan gjøre det nødvendig å styrke bevilningene til Sjøforsvaret over kapittel 1732, men at man vil komme tilbake til Stortinget med inndekning for dette. Det samme gjelder informasjon om flere tiltak som for å styrke kapasiteten og utholdenheten i spesialstyrkene. I høringen 7. mai uttalte forsvarsministeren om de økonomiske og administrative konsekvensene av omorganiseringen og hvilken økonomisk beregning som ligger til grunn at «Når det gjelder kostnadene, vil vi komme tilbake til det i forbindelse med budsjettet.» På det amerikanske nettstedet for forsvarsnyheter, DefenseNews, ble det 11. mai publisert en omfattende artikkel om den foreslåtte omstruktureringen av de norske spesialstyrkene: [<http://www.defensenews.com/article/20130511/SHOWSCOUT01/305110011/Norway-Revamps-Special-Operations-Capacity>]. I artikkelen er forsvarsministeren og forsvarssjefen sitert, og foruten å ta Stortingets eventuelle beslutning om vedta en omorganisering av spesialstyrkene på forskudd, har åpenbart en eventuell ny ledelse fått navn (National Readiness Command) og et budsjett som ikke er presentert for Stortinget.
 - Er Forsvaret/Forsvarsdepartementet kilden til den nevnte artikkelen på www.defensenews.com?
 - I artikkelen er det beskrevet at «National Readiness Command» i 2016 skal ha et budsjett på 257 millioner USD, ca. 1490 millioner NOK, og at budsjettet «vil øke med ca. 10 pst fra 2013 til 2018». Er dette tall DefenseNews har fått fra Forsvaret eller Forsvarsdepartementet?
 - Er tallet eventuelt korrekt?
 - De økonomiske størrelsene knyttet til spesialstyrkenes aktivitet har hverken i Prop 136 eller tidligere vært presentert for Stortinget. I svar på skriftlig spørsmål 509 fra Høyres gruppe i forbindelse med statsbudsjettet for 2013 svarte departementet at svaret på spørsmål knyttet til MJKs budsjett var gradert. Hvordan er DefenseNews kjent med dette tallet og hvorfor er det ikke gjort kjent for Stortinget i Prop. 136 S?

BASE OG STØTTESTRUKTUR:

42. Regjeringen foreslår i proposisjonens pkt. 2.7 å utbedre hovedrullebanen ved Bodø hovedflystasjon gjennom å legge et epoxybelegg med friksjonsdekke over dagens nedslitte banedekke.

- Hvilke faglige vurderinger ligger bak valget av denne løsningen?
 - I høringen 7. mai ble det nevnt at en slik løsning har fungert på Flesland og Evenes. Hvor sammenlignbare er disse eksemplene med hensyn til antall flybevegelser, værforhold og det faktum at belegget i Bodø skal legges over et allerede slitt og skadet dekke?
 - Hvilke andre alternativ er vurdert for utbedring av rullebanen i Bodø, og hvilke kost/nytte-vurderinger ble gjort av de ulike alternativene?
 - Departementet skriver i proposisjonen at drifts- og investeringskostnaden vil bli fordelt mellom Forsvaret og Avinor. Basert på antallet flybevegelser i år og Forsvarets planlagte aktivitet i Bodø fremover, hvordan vil denne fordelingen være?
 - Gjennom behandlingen av Prop. 73 S (2011–2012), jf. Innst. 388 S (2011–2012) vedtok Stortinget å legge ned Bodø hovedflystasjon og avhende det arealet som i dag er militære områder. Hva er status for fremdrift og identifisert kostnadsutvikling for miljøsanering, destruksjon av bygninger og sheltere og klarføring for avhending av arealet?
43. I følge daværende forsvarsminister skulle «spaden i jorda» på Evenes dagen etter Stortingets beslutning 14. juni i fjor. Hva er gjeldende tids- og fremdriftsplan for utbygging av nødvendig EBA for å drive en fremskutt operasjonsbase på Evenes?
44. Ved behandlingen av Prop 73 S for et år siden vurderte Forsvarsdepartementet merkostnaden ved Evenes som fremskutt operasjonsbase til 59 MNOK i investeringer og 76 MNOK til drift.
- Gjelder dette estimatet fortsatt?
 - Hva er eventuelt oppdatert kostnadsbilde for å etablere og drive fremskutt operasjonsbase på Evenes?
45. Hva er gjeldende tidsplan for overføring av QRA fra Bodø til Evenes?
46. Hva er status, fremdriftsplan og oppdatert kostnadsbilde knyttet til etableringen av hovedkampflybase på Ørland sammenlignet med Prop 73 S?
47. I Prop. 73 S (2011–2012) la regjeringen til grunn en beregnet kostnad for flytting fra Rygge til Bodø av Generalinspektøren for Luftforsvaret med stab og Luftforsvarets inspektorater på 350 mill. kroner, med påfølgende nøytral driftskostnad sammenlignet med dagens lokalisering. Hva er estimert kostnad for flyttingen, samt påfølgende driftskostnader, oppdatert pr. i dag?
48. Kan FD legge fram dokumentasjon for Stortinget som viser det kostnadsbilde som er brukt for å underbygge forslaget?
49. Kan man på noen måte bekrefte for Stortinget om at det ikke ligger store skjulte kostnader bak opprettelsen av et virksomhetsområde?
50. Hva er status for P3 flyene, de var tildelt 2400 timers flytid for 2013, dette virker å være redusert til 1800 timer?
51. Hvordan påvirker denne eventuelle reduksjonen Kystvaktens operative tjeneste og deres forhold til 333 skvadronen?

Vedlegg 2

Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til utenriks- og forsvarskomiteen, datert 31. mai 2013

Svar på spørsmål til Prop. 136 S (2012-2013) oversendt i brev av 14. mai 2013 fra utenriks- og forsvarskomiteén

Kampfly

SPØRSMÅL 1:

I proposisjonens punkt 3.1.2 redegjøres det for utviklingen i partnerlandenes anskaffelses-programmer. Canada, Tyrkia, Danmark og Nederland trekkes frem. Alle de nevnte partnerlandene skyver på anskaffelsesbeslutninger og/eller tidspunkt for anskaffelsen. I tillegg «kan det heller ikke utelukkes at USA kjøper noen av flyene senere». Italia og UK,

hvor det også er vedtatt eller diskuteres betydelige reduksjoner i antall, er ikke nevnt i proposisjonen. Er regjeringens vurdering likevel at summen av endringene i fremdriftsplaner hos partnerlandene ikke får noen negative konsekvenser for den norske anskaffelsen?

SVAR:

Den offisielle leveranseplanen (PSFD MoU, Annex A) reflekterer gjeldende anskaffelsesplaner for de ulike partnerne, inkludert justeringer foretatt frem til nå. Denne oppdateres årlig, og er sist oppdatert i mars 2013. Som tidligere beskrevet vil ytterligere endringer i anskaffelsesplanene fra partnerne

kunne ha påvirkning på prisen Norge må betale for sine fly, men det må større forskyvninger til for at dette skal ha noen signifikant påvirkning. Bestillinger fra FMS-kunder, der Japan foreløpig har bestilt 42 fly, og hvor det pt. er muligheter for salg til både Sør-Korea og Singapore, vil bidra positivt inn i et slikt bilde.

SPØRSMÅL 2:

I høringen 7. mai uttalte programdirektør Melheim følgende: «Det er fire partnere som får fly før oss. To har fått det allerede. Det er britene og nederlenderne, henholdsvis tre til britene og to til nederlenderne – i henholdsvis 2011 og 2012. I 2014 vil Australia få to og Italia få tre. Når vi får våre første i 2015, blir vi partnerland nr. 5, etter planene.»

- Er flyene som er levert/skal leveres de nevnte partnerlandene å regne som del av testprogrammet eller som del av landenes hovedanskaffelser?
- Når fattet partnerlandene de respektive beslutninger om anskaffelse av fly som er gjort pr. i dag?
- Hvilke formelle beslutninger for tidsplan og antall har alle partnerland pr. i dag fattet for sine hovedanskaffelser?

Delivery Year	LRIP 1	LRIP 2	LRIP 3	LRIP 4	LRIP 5	LRIP 6	LRIP 7	LRIP 8	LRIP 9	LRIP 10	LRIP 11	MYB1					MYB2					MYB3/4	
	2010	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	30-39	Total
US total	2	12	14	30	32	31	29	29	44	66	76	110	110	110	130	130	130	130	130	130	130	838	2443
UK			2	1			1	4	6	3	1	3	3	5	8	8	8	8	8	9	10	50	138
AUS						2				8	8	15	15	15	15	15	7						100
CAN									4	9	13	13	13	13									65
DEN												2	4	8	8	8							30
IT total						3	3	4	4	6	6	8	6	6	9	11	11	11	2				90
NL			1	1								10	10	10	10	10	10	10	3				85
NOR							2	2	6	6	6	6	6	6	6	6							52
TU									2	10	12	12	12	10	10	8	8	8	8				100

SPØRSMÅL 3:

Hvordan vurderer Forsvarsdepartementet evalueringen av F-35 som kommer frem i rapporten DoD Systems Engineering FY 2012 Annual Report, særlig med tanke på programvareutviklingen for flyet? I rapporten står det blant annet: «DASD(SE) parametric software analysis indicates the full-capability delivery of Block 3F software at the end of System Development and Demonstration will not support planned milestone dates.» Videre: “Software delivery for the remainder of Blocks 2 and 3 is a challenge because of the sheer size and complexity of software. Achieving all planned Block 3 capabilities before the end of development poses a risk. DASD (SE) forecasts show the potential for several-month delays for both Blocks 2 and 3 and potential for delays and functionality to cascade into subsequent blocks.”

SVAR:

Flyene som leveres partnerlandene vil i utgangspunktet benyttes til å starte utdanning av deres flygere på samme måte som Norge. Imidlertid vil UK og Nederland i tillegg delta i den planlagte Initial Operational Test & Evaluation (IOT&E) som planlegges gjennomført ved utgangen av utviklingsfasen (SDD). For å delta i denne testingen er det et krav at nasjonene bidrar med fly som har en noe utvidet instrumentering for testformål. Norge har valgt å ikke selv delta i denne testfasen pga. kostnader ved å anskaffe instrumenterte fly, men vil få nødvendig tilgang til testresultatene i ettertid.

Alle partnerne må forholde seg til prosedyrene i PSFD MoU når det gjelder bestilling av fly og dette er også reflektert i når deres beslutninger om anskaffelse er blitt truffet. Flyene settes i bestilling 4 år før leveranse, mens inngåelse av hovedkontrakt inngås 2 år før leveranse. Siste godkjente leveranseplan for partnerne (iht. til oppdatering av PSFD MoU Annex A, godkjent i fm. F-35 Joint Executive Steering Board – JESB i mars 2013) er som følger:

SVAR:

Forsvarsdepartementet vurderer at det er risiko forbundet med utviklingen av programvare. Imidlertid har erfaringene den siste tiden vist en positiv trend hvor de to siste programvarestegene er levert iht. plan og med det innhold som var forutsatt. Programvareversjon 2B som planlegges ferdig i 2015 vil gi flyet kapasitet til å løse oppdrag i både luft-til-luft og luft-til-bakke roller. United States Marine Corps (USMC) planlegger å etablere sin initielle operative evne (IOC) med F-35 med denne programvaren i andre halvdel av 2015, fire år før Norge planlegger sin IOC. Etter planen skal programvareversjon 3F være ferdigstilt før Norge planlegger sin IOC i 2019, men versjon 2B vil ha tilstrekkelig ytelse til å understøtte Norges IOC. Samtidig planlegges det med kontinuerlige oppgraderinger av flyparken slik at så fort ny programvare foreligger vil alle fly, inkludert de nor-

ske, oppgraderes fortløpende med siste programvareversjon.

SPØRSMÅL 4:

I samme rapport står det: “Although the program has mitigated many production risks and issues over the past 2 years, FRP (full rate production) will be a challenge. Composite manufacturing processes are immature, parts shortages still exist, and quality (rework and escapes) shows only slow improvement. Three production risks remain, and the program has yet to demonstrate its ability to meet yearly production goals (13 of 20 in CY 2011 and on track for only 30 of 40 in CY 2012).” Hvordan vurderer Forsvarsdepartementet fremdriften i den videre produksjonstakten?

SVAR:

Siden omstruktureringen av programmet i 2010 har Lockheed Martin (LM) levert fly iht plan, med unntak av en 3 måneders periode våren 2012, der bedriften opplevde streik. Likevel leverte LM fly iht plan for 2012. Gjennom de siste 12 måneder har produksjonen og leveransene av fly vært stabile. Kvaliteten på produktene øker iht. forventningene i lavrateproduksjons-fasen (LRIP), og antallet feil på produktene går ned. Dette kommer som en følge av tiltak som ble innført i de deler av produksjonen man før 2010 hadde identifisert utfordringer. Lærekurven er stabilisert iht planen for oppbygging mot ”full rate production”. Forsvarsdepartementet har ingen grunn til å tro at ikke den videre produksjonstakten vil følge forventet plan.

SPØRSMÅL 5:

24. april uttalte programdirektøren, generalløytnant Bogdan, følgende til den amerikanske Kongressen: “However, I am less optimistic about Block 3F, our final capability. Without some form of payback of the SDD money we will lose to Congressional cuts and sequestration, we will not be able to deliver 3F on time with full capability. Additionally, if the Department and the Services decide to take reductions to procurement funding, fewer aircraft may be ordered in LRIP Lot 7 (FY13 budget) for Department of the Navy and the Air Force. While this would slightly lessen the cost burden imposed by concurrency, fewer aircraft in LRIP Lot 7 would increase the unit cost of the remaining aircraft in Lot 7. Our international partners are closely watching unit cost and are highly sensitive to cost increases. These increases may result in reduction of their aircraft quantities” Bogdan uttrykker altså bekymring for kapasitetene til block 3F, med levering i 2017 og for konsekvensene av amerikanske budsjettreduksjoner.

- *Er dette samme produksjons-block som de seks norske flyene skal leveres fra?*
- *Deler Forsvarsdepartementet generalløytnantens bekymring for følgeeffektene av amerikanske budsjettkutt og «sequestration» for enhetskostnadene for internasjonale partnere?*

SVAR:

De første seks norske flyene i hovedleveransen leveres i LRIP-9 i 2017, og planlegges levert med software block 3F. Denne softwareversjonen er, som det fremgår i svar på spørsmål 3, ikke nødvendig for å tilfredsstille de norske kravene til flyene som leveres til Norge i 2017. Norge planlegger leveranse av de første to flyene fra LRIP-7, levert i andre halvdel av 2015. Forsvarsdepartementet følger den videre utviklingen av mulige amerikanske budsjettkutt nøye, men samtidig har amerikanske myndigheter understreket viktigheten av F-35-programmet og at dette programmet så langt som mulig vil skjermes for budsjettkutt. Dette understreket også general Bogdan i sitt møte med UFK den 15. mai.

SPØRSMÅL 6:

I proposisjonen legges fortsatt 2019 til grunn for å oppnå Initial Operational Capability for de norske flyene. Dette ble bekreftet i høringen 7. mai. I samme høring uttalte programdirektør Melheim: «Vi trenger ikke 3F for å fly de flyene som kommer i 2017».

- *Betyr dette at det amerikanerne definerer som full IOC (blokk 3F SW) ikke er et krav for den norske leveransen av seks fly i 2017?*
- *Hvilke konsekvenser har dette for flyenes operative kapasitet?*
- *Hvilke konsekvenser har dette for det norske kampflyvåpenets samlede operative evne?*
- *Endrer dette forutsetningen om at de norske flyene skal ha IOC i 2019 og full operativ evne i 2024?*

SVAR:

De forskjellige partnernasjonene i programmet har ulike definisjoner av initiell operativ evne (IOC). USMC planlegger å etablere sin IOC i andre halvdel av 2015 med programvareversjon 2B. For Norge er definisjonen av IOC koblet til når F-35 kan etablere og ivareta et oppdrag om nasjonal beredskap i både en luft-til-luft og luft-til-bakke rolle. For å være i stand til dette kreves et antall F-35 med tilhørende piloter og vedlikeholdspersonell som er tilstrekkelig øvet og trent for oppgaven. F-35 vil med programvareversjon 2B være i stand til å løse slike oppdrag, med et begrenset utvalg av våpentyper. Programvareversjon 3F er derfor ikke et krav for de flyene som leveres i 2017, og heller ikke for etablering av IOC

for Norge. Fly som allerede er levert vil også fortløpende oppdateres med ny programvare når denne blir tilgjengelig. Dette endrer ikke planene om IOC i 2019 og FOC i 2025.

SPØRSMÅL 7:

Hva er status for kostnader, utvikling og integrasjon av den sønorske bremseskjermen for F-35? Hva er estimert endelig kostnad for utvikling og integrasjon som må dekkes av Norge?

SVAR:

Kampflyprogrammet har samarbeidet med Canada og Nederland om å ta frem bremseskjerm-løsningen. De oppdaterte kostnadene for utvikling og integrasjon av bremseskjerm er innenfor gjeldende kostnadsberegninger. Som en konsekvens av revidert fremdriftsplan forseres utvikling og integrering av bremseskjerm. Utviklingen av bremseskjermssystemet gjennom LRIP-7 kontrakten har god fremdrift og skal kunne ta frem en tilfredsstillende løsning for bremseskjerm på våre fly.

De estimerte kostnadene er basert på at de totale kostnadene kan deles mellom Norge, Canada og Nederland og den norske andelen har en forventet verdi på om lag 626 mill. kroner.

SPØRSMÅL 8:

Ser Forsvarsdepartementet noen risiko for at summen av gjenstående teknologiske problemer knyttet til blant annet utviklingen av hjelmen og programvaren vil medføre at F-35s endelige operative kapasiteter blir dårligere enn det man fra norsk side la til grunn ved valget av flyet? Hvilke konsekvenser vil det i så tilfelle ha for norsk forsvarsevne?

SVAR:

Når det gjelder de kjente teknologiske utfordringene knyttet til hjelmen og andre forhold, er det identifisert og utviklet løsninger for disse. Det er derfor ingenting som tyder på at F-35 flyene Norge anskaffer ikke vil være i stand til å løse de oppgavene som er forutsatt.

SPØRSMÅL 9:

Regjeringen skriver i proposisjonen, pkt. 3.1.4, at Norge, med dagens leveringsplan, vil betale inntil 62,6 milliarder kroner (2013-verdi) for anskaffelsen av 52 fly. Hvilke kostnadselementer (f.eks. flyskrog, motorer, våpen og motmidler, programvare, simulatorer, logistikk) ligger nå inne i denne summen, og vil det påløpe noen andre kostnader knyttet til selve anskaffelsen?

SVAR:

62,6 mrd. kroner inkluderer alle forventede kostnader knyttet til selve anskaffelsen av inntil 52 F-35 kampfly. Investeringskostnadene inkluderer ikke allerede påløpte kostnader fra beslutningen i 2008 til og med 2011. Regnet opp til 2013-verdi utgjør dette 1,43 mrd. kroner, og består bl.a. av medlemskap i det flernasjonale partnerskapet og påløpte investeringskostnader til nasjonal våpenutvikling.

Følgende kostnadselementer inngår i forventet kostnad på 62,6 mrd. kroner:

- Flyinvestering
- Simulatorer og trenere
- Logistikkutstyr
- Våpeninvesteringer
- PRL (programmeringslaboratorium)
- ALIS (Logistikkstøttesystem)
- Nasjonal NBF (Nettverksbasert forsvar)
- Deployable Spares Package
- Initielle reservedeler
- Initielle transport- og handling-kostnader
- Etablering og initiell drift av ALGS (Logistikkorganisasjonen)
- Logistikkrelaterte driftskostnader i investeringsfasen
- HLB (Høy luftberedskap)
- Initiell utdanning
- Nasjonal våpenutvikling
- Generelle gjennomføringskostnader over post 45

SPØRSMÅL 10

I proposisjonens punkt 5.1.3, vedrørende våpenanskaffelse, skriver regjeringen at man vil starte anskaffelsen av motmidler og vernetiltak for flyene med tanke på etablering av initiell operativ evne i 2019. Vil anskaffelsen av våpen og vernetiltak medføre ytterligere kostnader utover hva som tidligere er presentert for Stortinget?

SVAR:

Anskaffelsen av de planlagte våpen og vernetiltak til F-35 vil ikke medføre ytterligere kostnader utover det som tidligere har vært presentert Stortinget.

SPØRSMÅL 11

Det vises til proposisjonens punkt 5.1.4, vedrørende programmeringslaboratorium. Hvilke kostnad til etablering og drift av et slikt laboratorium ligger inne i de samlede anskaffelses- og levetidskostnadene for F-35-anskaffelsen som tidligere er lagt frem for Stortinget?

SVAR:

Det er satt av om lag en 1 mrd. kroner til etablering av et programmeringslaboratorium for F-35, jf. Prop. 1 S (2012–2013). I levetidskostnadene er det i tillegg beregnet driftsutgifter på om lag 90 mill. kroner årlig gjennom levetiden.

SPØRSMÅL 12

Er det gjort noen endringer eller oppdateringer i estimerte drifts- og levetidskostnader for det norske F-35-programmet, utover hva som tidligere har vært presentert for Stortinget?

SVAR:

Stortinget ble i Prop. 73 S (2011–2012) informert om levetidskostnadene for programmet. I 2013-kroner utgjør dette om lag 235 mrd. kroner. Levetidskostnadene har, som opplyst i Prop. 73 S (2011–2012), økt noe pga. utvidet leveranseperiode, som igjen gir en lengre driftsperiode. Investeringskostnadene med basis i ny leveranseplan ble presentert i Prop. 1 S (2012–2013).

Beregning av levetidskostnader er et viktig redskap programmet bruker i sin kontinuerlige styring og oppfølging. Arbeidet med en ny kostnadsanalyse er startet og Forsvarsdepartementet vil igjen komme tilbake til Stortinget i Prop. 1 S høsten 2013 når disse kostnadene er oppdatert og kvalitetssikret.

SPØRSMÅL 13:

Regjeringen skriver i proposisjonens pkt. 3.1.4 at «[Kostnads]auken skuldast i hovudsak at leveringa vert gjennomført over nokre fleire år enn tidligare lagt til grunn». Hva er den samlede kostnadsøkningen ved endringene i den oppdaterte leveringsplanen, sammenlignet med den opprinnelige?

SVAR:

I Prop. 1 S (2012–2013) ble det informert om at med en leveringsplan som strekker seg fra 2015 til 2024 vil den forventede investeringskostnaden for inntil 52 fly øke fra om lag 60 mrd. kroner til 61,2 mrd. kroner. Den samlede økningen som følge av en lengre leveringsperiode er således om lag 1,2 mrd. 2012-kroner.

SPØRSMÅL 14

Med regjeringens foreslåtte leveringsplan skal det bestilles og mottas fly med løpende levering fra 2017 til 2024. Hva er beregnet merkostnad ved at Luftforsvaret må drifte F-16 og F-35 parallelt fra 2017, sammenlignet med en leveringsplan hvor hovedleveransen av F-35 skjer i større kvanta over færre år, f.eks. over tre år?

SVAR:

Operasjons- og styrkeproduksjonsmønsteret for F-16 vil tilpasses innføringstakten for F-35 slik at akseptabel operativ evne opprettholdes og at innsparinger som følge av utfasing av F-16, kan bidra til å finansiere driften av F-35 som forutsatt. Slik det er gjort rede for i Prop. 73 S (2011–2012), vil merkostnadene for full drift av F-35 beløpe seg til om lag 375 mill. 2012-kroner årlig sammenlignet med driften av F-16. En leveringsplan hvor hovedleveransen av F-35 skulle skje i store kvanta over få år, ville – ved siden av den budsjettmessige utfordringen – vært organisatorisk og personellmessig svært krevende å gjennomføre når det samtidig skal opprettholdes en kontinuerlig nasjonal kampflyevne slik Stortinget har forutsatt.

SPØRSMÅL 15:

Regjeringen har lagt mye vekt på den eksterne kvalitetssikringen man gjorde i 2008. Ser man for seg ny ekstern kvalitetssikring nå som prosjektet fra norsk side har gjennomgått så omfattende endringer?

SVAR:

All de sentrale programdokumentene som lå til grunn for anbefalingene i Prop. 73 S (2011–2012) om anskaffelsen av F-35 var underlagt ekstern kvalitetssikring. Ekstern kvalitetssikrer ferdigstilte sitt arbeid i februar 2012. Justeringen som en endret leveranseprofil medfører er beregnet etter ekstern kvalitetssikrers metodikk. Det er således ikke behov for en ny ekstern kvalitetssikring av investeringsrammen.

SPØRSMÅL 16:

I proposisjonens romertallsvedtak II anmodes det om bestillingsfullmakt på 12.9 milliarder på kapittel 1761. Hvordan planlegges dette finansiert?

SVAR:

Proposisjonens kostnader vil, avhengig av hvilket kostnadselement den dekker, forfalle til betaling i hele investeringsperioden, fra og med 2013 og helt til 2025. Kostnader som forfaller i 2013 og 2014 finansieres utelukkende med midler omdisponert fra Forsvarets ordinære investeringsbudsjett. Fra og med 2015 vil deler av kostnadene også finansieres med den midlertidige styrkingen av forsvarsbudsjettet for kampflyanskaffelsen.

SPØRSMÅL 17:

Gjennom Proposisjon 28 S (2012–13), er det omdisponert 3.5 milliarder til kampflyanskaffelser til kapittel 1761. Hvordan vil departementet sikre at

prosjekter som midlertidig eller permanent mister midler, og konsekvensene av dette blir gjort kjent for Stortinget?

SVAR:

Gjennom Stortingets behandling av Innst. 157 S (2012–2013) jf. Prop. 28 S (2012–2013) - om endringer i statsbudsjettet for 2012, ga Stortinget sin tilslutning til at det kunne holdes tilbake 3,185 mrd. kroner på kapittel 1760 post 45 til kampflyinvestering i etterfølgende år. Konsekvensene av de tiltak som ble gjort for å kunne frigjøre disse midlene ble gjort kjent for Stortinget gjennom svar på spørsmål nr. 5 fra Utenriks- og forsvarskomiteén til forsvarsministeren. Spørsmål og svar er vedlagt Innst 157 S (2012–2013).

SPØRSMÅL 18:

I proposisjonens punkt 5.1.2, vedrørende nasjonal våpenutvikling, skriver departementet at det er «svært vanskelig» å få til kostnadsdeling på integreringen av JSM. I høringen uttalte programdirektør Melheim om JSM: «Sånn sett har ikke de noen formell forpliktelse i dag, og det er ingen nasjoner som sånn sett har forpliktet sitt system og gått frem og sagt at vi skal ha den. Men det er stor interesse også for den.»

– *Hva er estimerte kostnader for integreringen av JSM på F-35, som Norge eventuelt må dekke uten samarbeid med andre partnere?*

SVAR:

Dersom det blir nødvendig at Norge går alene med integreringen, må det gjennomføres en kostnadsanalyse for denne situasjonen. En forutsetning for å kunne gjennomføre en slik analyse, er at forhandlingene om integreringskostnader for JSM mellom Forsvaret og KDA er gjennomført. Disse forhandlingene er planlagt sommeren 2013. Det er således for tidlig å gi et estimat på kostnader ved en slik situasjon. Regjeringen planlegger å fremme en egen proposisjon for JSM trinn 3 hvor kostnadene vil bli behandlet.

Spesialstyrkene

SPØRSMÅL 19:

Komiteen ber om å få oversendt den mulighetsstudien som ligger til grunn for anbefalingene knyttet til omorganiseringen av spesialstyrkene.

SVAR:

Dokumentene som lå til grunn for anbefalingene knyttet til omorganiseringen av spesialstyrkene er

gradert informasjon og er oversendt i egen ekspedisjon datert 16. mai 2013.

SPØRSMÅL 20:

Er den modellen som nå foreslås fullstendig utredet som del av den forutgående mulighetsstudien?

SVAR:

Forsvarssjefens anbefaling om den videre utviklingen av spesialstyrkene av 1. februar 2013 med senere justeringer i notat av 8. februar 2013, utgjorde hovedgrunnlaget for regjeringens vurdering av aktuelle tiltak knyttet til utvikling av spesialstyrkene. Den organiseringen av spesialstyrkene som er foreslått i Prop. 136 (2012–2013) den 26. april 2013 har følgende tatt utgangspunkt i de foreliggende fagmilitære tilrådingene med tilhørende utredningsgrunnlag. Det vises i denne sammenhengen til de dokumenter som ble oversendt komitéen i brev av 16. mai 2013 som svar på spørsmål 19. Det har i den grundige prosessen i månedene etter at departementet mottok forsvarssjefens tilråding, vært gjennomført besøk hos begge avdelinger og gjennomført møter med de tiltsvalgte.

SPØRSMÅL 21:

Vil forslaget om å opprette et eget DIF for spesialstyrker også medføre opprettelsen av et eget budsjettkapittel for å sikre Stortingets innsyn og kontroll på området?

SVAR:

Forsvarets spesialstyrker planlegges budsjettet på kapittel 1720 på lik linje med FOH, FSAN, CYFOR og FHS, som alle er nivå 2-sjefer og vil bli gitt tilsvarende budsjett- og resultatansvar som disse.

SPØRSMÅL 22:

Hvilke konsekvenser vil forslaget om omorganisering ha for personellrammer, årsverkshjemler og gradsstruktur sammenlignet med i dag? Hvordan tenkes fordelingen mellom stabs- og ledelsestillinger og operatører sammenlignet med i dag?

SVAR:

Omorganiseringen, som følge av etableringen av et eget virksomhetsområde, vil ikke endre personellrammer, årsverkshjemler eller gradsstruktur i de to taktiske avdelingene, MJK og FSK/HJK. Virksomhetsledelsen etableres med basis i dagens Spesialoperasjonsavdeling i Forsvarsstaben samt stabsoffiserer fra forsvarsgrenene. Forholdet mellom stabs-/ledelsestillinger og operatører forblir i praksis uendret.

SPØRSMÅL 23:

I høringen 7. mai uttalte Forsvarssjefen at omorganiseringen av spesialstyrkene og samlingen under en ledelse på nivå II skjer for «å knytte spesialstyrkene inn under én ledelse for å ha en enhetlig styrkeproduksjon, for å ha en materiellanskaffelse hvor vi får mest mulig ut av både materiellanskaffelsene, av teknikk, taktikk og operasjoner, av økonomi, en bedre økonomisk styring gjennom egne budsjetter og rapporteringsansvar, gjennom like sikkerhetsbestemmelser for å ivareta personellens sikkerhet og rammer og gi synergier i dette.» og videre at «Denne ledelsen skal stå for budsjett og resultatstyring av denne virksomheten og synliggjøre og kunne muliggjøre prioritering av denne styrken. Det betyr styrkeproduksjon, teknikk, taktikk, operasjoner, materiell, sikkerhet, økonomi og synergier.»

I «Instruks for sjef Spesialoperasjonsavdelingen i Forsvarsstaben» fremgår det at Sjef SOA i dag har følgende myndighet og ansvarsområder:

«Sjef FST/SOA har følgende myndighet:

- Utarbeide og formidle militærstrategiske rammer, ordrer og direktiver på vegne av FSJ for spesialstyrkenes virksomhet
 - Koordinere og utarbeide overordnede rammer og føringer for utvikling og styrkeproduksjon av kapasiteten på tvers av forsvarsgrenene
 - Koordinere overfor respektive generalinspektører oppfølging av aktiviteter og ressursbehov, herunder trening, øving, investering av EBA og materiell og flernasjonalt samarbeid.
- Sjef FST/SOA har følgende ansvar:
- Fagansvar for spesialoperasjoner og spesialstyrkenes virksomhet
 - Bistå FSJ i å utforme fagmilitære råd innen eget ansvarsområde
 - Planlegge og anbefale bruk av nasjonale militære spesialstyrker i operasjoner på militærstrategisk nivå .
 - På ordre planlegge operasjoner og utøve operativ kommando direkte fra militærstrategisk nivå.
 - vareta helhetlig styring av spesialstyrkene
 - Forsterke det operasjonelle kommandonivået ved Forsvarets operative hovedkvarter (FOH)
 - Utarbeide militærstrategiske krav, rammer og regelverk
 - Støtte krisehåndtering for Forsvarsdepartementet (FD) og FSJ gjennom tiltak som Krisehåndteringsgruppen beslutter på vegne av Forsvarsministeren og FSJ
 - Samarbeide med FD innen sitt ansvarsområde. I saker av prinsipiell karakter påligger informasjonsplikt ovenfor FSJ/Sj FST

- Samarbeide med sivile myndigheter og organisasjoner om oppgaver av betydning for ansvarsområdet.»

Det synes ut fra dette som om det eneste etableringen av et nytt virksomhetsområde vil oppnå er muligheten til å omstrukturere avdelingene og slå sammen seleksjon og styrkeproduksjon, noe Forsvarsministeren i samme høring eksplisitt uttrykte at ikke skal gjøres.

- *Hvilke oppgaver, som i dag ikke kan utøves av Sjef SOA innenfor gjeldende instruks, skal utøves av ledelsen for et eventuelt nytt virksomhetsområde?*
- Forsvarsministeren antydte i høringen at det var nødvendig med en felles ledelse for at avdelingene skal kunne tilnærme seg beredskap likt. All den tid det er Sjef FOH som definerer operative behov og krav som avdelingene skal styrkeproduseres i henhold til og hvilke operasjonelle konsepter som skal legges til grunn, synes dette merkelig. Mener forsvarsministeren at det ikke kan utvikles og gjennomføres identiske operative kapasiteter i avdelinger uten organisatorisk sammenslåing i samme DIF?
- Hvilken operativ gevinst oppnås med en sammenslåing som ikke kan oppnås innenfor dagens organisering?

SVAR:

Etableringen av en felles ledelse for Forsvarets spesialstyrker markerer en tydelig styrking av dette miljøet. Den koordinerende funksjonen vi i dag finner i Forsvarsstaben gjennom Spesialoperasjonsavdelingen gir ikke grunnlag for å plassere et enhetlig ansvar innenfor tildelte ressurser.

Sjefen for Forsvarets spesialstyrker vil kunne fastsette felles faglige standarder og utvikle felles teknikker, taktikker og prosedyrer. Dette gir større fleksibilitet i bruk av styrkene, legger til rette for rotasjon av oppdrag og beredskap og danner grunnlag for felles operasjoner på tvers av avdelingene.

Opprettelse av et virksomhetsområde, der MJK og FSK/HJK overføres fra henholdsvis Sjøforsvaret og Hæren, legger til rette for en fleksibel bruk av hele strukturen og en helhetlig utvikling av spesialstyrkene. Opprettelse av et virksomhetsområde bidrar til økt operativ evne og effektivitet gjennom en styrket evne til å nytte de to avdelingenes særegne støttkapasiteter (*combat support* og *combat service support*) og kompetanse som understøtter hele spesialstyrkestrukturen.

Et eget virksomhetsområde legger også til rette for utnyttelse av felles ressurser fra øvrige deler av Forsvaret samt felles konseptutvikling innenfor spesialstyrkene. Materiell- og konseptutvikling med for-

svarsgrener og felleskapasitetene finner sted i allerede etablerte programområder og brukerforum på tvers av alle Forsvarets kapasiteter.

Sjefen for Forsvarets spesialstyrker vil ha ansvaret for det totale budsjettet for spesialstyrkene. Budsjett- og resultatansvaret innebærer at vedkommende sjef holdes ansvarlig for måloppnåelsen innenfor sitt område. Dette ansvaret utøves på DIF-nivå i Forsvaret, som også er det reelle nivået for tverrprioriteringer og økonomiske satsninger. Forsvarets spesialstyrker vil eventuelt bli budsjettet på kapittel 1720, på lik linje med FOH, FSAN, CYFOR og FHS, og vil bli gitt tilsvarende budsjett- og resultatansvar som disse.

Etablering av et virksomhetsområde for spesialstyrkene gjøres gjennom omprioriteringer innenfor det gjeldende ressursgrunnlag knyttet til stabs- og støttefunksjoner i dagens spesialstyrker. Dette muliggjør en helhetlig utvikling, bedret ressursutnyttelse og rasjonell drift.

Det er sjef FOH som utleder de operative behovene, men det er forsvarssjefen som fastsetter de operative kravene.

SPØRSMÅL 24:

Hvordan vil man sikre at spesialstyrkenes evne til å løse sine rene militære oppdrag til støtte for hhv Hærens og Marinens operasjoner opprettholdes dersom de fjernes fra overordnet styrkeproduksjon og doktrineutvikling i egen forsvarsgren?

SVAR:

Hæren og Sjøforsvaret leder ikke operasjoner. Militære operasjoner er av natur fellesoperative, normalt med bidrag fra to eller flere forsvarsgrener og er helt avhengig av fellesressurser. Slike operasjoner ledes av Forsvarets operative hovedkvarter (FOH). Spesialstyrkeoperasjoner kan gjennomføres selvstendig eller til støtte for andre operasjoner og bygger på NATOs doktriner og operative konsepter, tilpasset norske forhold og særskilte behov. Spesialstyrkene er en strategisk ressurs med evne til å integrere og samordne ressurser og innsats med konvensjonelle kapasiteter, som eksempel den maritime kapasiteten *Norwegian Task Group* eller *Brigade Nord*.

SPØRSMÅL 25:

Forsvarssjefen uttaler at han ønsker å knytte spesialstyrkene inn under én ledelse for å få mest mulig ut av materiellanskaffelsene. Ville det ikke i så fall ville være mer naturlig å etablere en avdeling i FLO med ansvar for spesialstyrkekapasiteter, slik man f.eks. har det for maritime kapasiteter osv.?

SVAR:

Forsvarssjefens uttalelse knytter seg til muligheten for effektiv utnyttelse av spesialstyrkemateriellet som anskaffes når spesialstyrkene kommer under en felles ledelse.

Det anses ikke nødvendig eller hensiktsmessig å endre organiseringen i FLO med bakgrunn i etableringen av en felles ledelse for spesialstyrkene.

SPØRSMÅL 26:

Ut fra det foreliggende forslaget synes det klart at ambisjonsnivået for SOF-området nå øker utover hva som er lagt til grunn i LTP. Hvordan er denne ambisjonsøkningen tenkt finansiert, hva er de estimerte kostnadene og økonomiske konsekvensene av forslaget og hvordan vil tilhørende prosjekter som kommer og som i utgangspunktet ikke ligger inne i LTP budsjettmessig, bli behandlet?

SVAR:

Behovet for en videreutvikling av spesialstyrkene er omtalt i de to siste langtidspanene St.prp. nr. 48 (2007–2008) og Prop. 73 S (2011–2012). I Prop. 1 S (2012–2013) ble Stortinget informert om at “*Forsvarsdepartementet har gitt forsvarssjefen (FSJ) i oppdrag å vurdere fremtidig beredskap og tiltak i spesialstyrkene for å sikre best mulig operativ effekt av disse.*”

Etablering av en egen driftsenhet i Forsvaret for spesialstyrkene gjøres gjennom omprioriteringer innenfor det gjeldende ressursgrunnlaget knyttet til stabs- og støttefunksjoner i dagens spesialstyrker og forsvarsgrenene.

Tiltaket som knytter seg til å sette MJK på nasjonal beredskap er beregnet til å ha en årlig merutgift på 8,5 mill. 2014-kroner. Som regjeringen har informert Stortinget om i Prop. 136 S (2012–2013) kan tiltaket medføre et behov for bevilgningsendringer. Regjeringen vil i så fall komme tilbake til Stortinget i den alminnelige budsjettprosessen.

Regjeringen har så langt ikke tatt stilling til en eventuell ytterligere styrking av spesialstyrkene.

SPØRSMÅL 27:

Hva er bakgrunnen for at spørsmålet om organisering av spesialstyrkene tas inn i en sak som omhandler investeringer i Forsvaret, og ikke fremmes som en egen sak?

SVAR:

I tråd med den mer kontinuerlige tilnærmingen i langtidspanleggingen, som Stortinget er orientert om i St.prp. nr. 48 (2007–2008) og Prop. 73 S (2011–2012), vurderes det fortløpende hvilke saker som det er grunnlag for å presentere for Stortinget. Bl.a. på

denne bakgrunn var det naturlig for regjeringen å fremme forslag om tiltak knyttet til spesialstyrkene med utgangspunkt i de fagmilitære tilrådingene fra forsvarssjefen i en allerede planlagt proposisjon, hvor også EBA-prosjekter for spesialstyrkene inngår.

SPØRSMÅL 28

I hvilken grad er tillitsvalgte i MJK og FSK/HJK tatt med i diskusjonene, og har de i tilstrekkelig grad fått anledning til å mene noe om den nye organisasjonsmodellen som foreslås?

SVAR:

Forsvarssjefens anbefaling av 1. februar 2013 ble utarbeidet med bred involvering fra forsvarsgrenene, fellesavdelinger og de taktiske avdelingene. Anbefalingene ble også behandlet i forsvarssjefens ledergruppe. Utredningen ble videre gjennomført i henhold til Hovedavtalen, og med deltagelse fra de tillitsvalgte i alle arbeidsgrupper. De tillitsvalgte i MJK og FSK/HJK har deltatt i disse arbeidsgruppene og har hatt tilgang til utredningsmateriale som lå til grunn for det fagmilitære rådet.

Som del av den politiske beslutningsprosessen har statsråden gjennomført besøk til de taktiske avdelingene og hatt dialog med tillitsvalgte om de fagmilitære tilrådingene i sakens anledning.

SPØRSMÅL 29:

Gitt at formålet med ny organisasjonsmodell er å oppnå en administrativ innsparing. Hva vil det medføre av nye operative årsverk i MJK/FSK i form av operatører?

SVAR:

Etableringen av et eget virksomhetsområde er ikke anbefalt for å gi en administrativ innsparing. Årsverksrammene i MJK og FSK/HJK endres ikke, og derav endres heller ikke antall operatører. Operative årsverk er imidlertid ikke bare operatører. En spesialstyrkeenhet fungerer først når det er et riktig forhold mellom ledelse, operatører og støttekapasiteter. Den totale kapasiteten i spesialstyrkene kan derfor øke, selv om antall operatører ikke øker.

SPØRSMÅL 30:

Er dette å anse som et steg på veien for å slå sammen MJK og FSK i fremtiden? Dersom dette ikke er planen hva vil hindre at MJK ved neste korsvei slås sammen med FSK/HJK?

SVAR:

Det vises her til at regjeringen i Prop. 136 S (2012–2013) tydelig har lagt til grunn at «FSK/HJK

og MJK vert vidareførte som to separate avdelingar og lokalisert som i dag.».

SPØRSMÅL 31:

I hvilken grad vil de maritime kapasiteter svekkes ved å ta MJK ut av Sjøforsvaret?

SVAR:

Maritime kapasiteter styrkeproduseres i Sjøforsvaret og disponeres av sjef FOH for operasjoner. Dersom slike operasjoner krever spesialstyrkebidrag, fra MJK eller FSK/HJK, stilles disse i fremtiden av Forsvarets spesialstyrker. Disse vil være trent og utrustet for å operere sammen med alle typer avdelinger, fartøyer eller transportmidler gjennom samordnet styrkeproduksjon og tette bånd til de respektive forsvarsgrener. De maritime kapasitetene svekkes derfor ikke, tvert i mot er hensikten at disse skal styrkes.

SPØRSMÅL 32:

Hvordan skal man sikre at Norge fortsatt har en maritim spesialstyrke hvis det nye virksomhetsområdet domineres av hæroffiserer med høyere grad enn sjøoffiserene?

SVAR:

MJK og FSK/HJK produserer i dag svært kompetente offiserer og mannskaper, med gode muligheter for vertikal og horisontal karriere. Rekrutteringsgrunnlaget for stillinger i hele spesialstyrkestrukturen er derfor meget godt. Ved opprettelsen av en felles ledelse for virksomhetsområdet vil stillingene være åpne for søkere fra alle forsvarsgrener. Tilsetting av personellet må balansere flere forhold, herunder erfaring, kompetanse, mangfold og faglig balanse, slik det praktiseres både i Forsvarsstaben og ved FOH, hvor målsettingen er en optimal sammenstilling av personellet.

SPØRSMÅL 33:

Hvilken merverdi gir et virksomhetsområde/driftsenhet i Forsvaret (DIF) for spesialstyrkene sammenlignet med den situasjonen vi har i dag?

SVAR:

Viser til svar på spørsmål nr. 23.

SPØRSMÅL 34:

Det fremkommer ikke av Prop. 136 hvor mye et nytt virksomhetsområde vil koste og om dette vil medføre økte kostnader sammenlignet med i dag, eller om dette gir reelle innsparinger. Hvilke tanker har FD rundt dette spørsmålet?

SVAR:

Etablering av et eget virksomhetsområde for spesialstyrkene gjøres gjennom omprioriteringer innenfor det gjeldende ressursgrunnlag knyttet til stabs- og støttefunksjoner i dagens spesialstyrker. Det vises for øvrig til svar på spørsmål nr. 23.

SPØRSMÅL 35:

Hvis effektivisering har vært et mål, hvorfor har man ikke vurdert en domeneavklaring der MJK kan fokusere på det maritime og FSK/HJK på land?

SVAR:

En domeneavklaring ble vurdert som ett av flere alternativer i grunnlaget for forsvarssjefens anbefaling av 1. februar 2013. En slik løsning ble ikke anbefalt, bl.a. i lys av at den ikke ville være i tråd med NATOs konseptuelle grunnlag som fokuserer på at spesialstyrkene skal være full-spektrum, det vil si kunne operere i alle domener.

SPØRSMÅL 36:

I hvilken grad anser man at spesialstyrkenes operative evne styrkes eller svekkes med foreslått organisasjonsendring?

SVAR:

Det vises til svar på spørsmål 23.

SPØRSMÅL 37:

Hvis målsetningen er en reell styrking er det grunn til å stille spørsmål ved hvorfor forslaget ikke fokuserer på hvordan spesialstyrkene kan styrkes, men kun på det administrative. Hva er årsaken til dette?

SVAR:

Spesialstyrkene har vært et satsningsområde over flere år. De taktiske enhetene er utviklet fra små nisjekapasiteter til en viktig strategisk ressurs med betydelige kapasiteter både for militær innsats og for kontraterroroperasjoner nasjonalt. Når spesialstyrkene nå samles i ett virksomhetsområde er ikke dette kun en administrativ organisering av virksomheten, men en bevisst satsning for å videreutvikle spesialstyrkene ytterligere gjennom helhetlig prioritering og ressursbruk.

SPØRSMÅL 38:

Hvilke faglige råd bygger forslaget om endringer i organiseringen på?

SVAR:

Forsvarssjefens anbefaling om den videre utviklingen av spesialstyrkene av 1. februar 2013 med påfølgende justering i notat av 8. februar 2013 utgjør hovedgrunnlaget for regjeringens vurdering av aktuelle tiltak og de forslagene som er fremmet i proposisjonen.

SPØRSMÅL 39:

Finnes det andre nasjoner som har tilsvarende organisering, i så fall hvilke og hvilke erfaringer har man eventuelt gjort?

SVAR:

Forsvarsdepartementet viser til at NATO Special Operations Headquarters (NSHQ) i 2008 utarbeidet *NATOs Special Operations Forces Study* som peker på betydningen av en klar og tydelig ledelse av spesialstyrkene forankret på strategisk nivå. Studien anbefalte at nasjonene etablerte en organisasjon som ivaretar en helhetlig styring av denne strategiske kapasiteten, samt et ledelselement som har direkte tilgang til militær og politisk ledelse.

Videre pekte studien på at ledelsen av spesialstyrkene må tilrettelegges slik at den sikrer en effektiv styring og måloppnåelse for styrkeproduksjon av spesialstyrkeavdelingene, herunder evne og mulighet til nødvendig tverrprioritering. Dette innebærer blant annet forsterket samarbeid mellom avdelinger og tilrettelegging av kompetansetilgang innenfor rammen av NATO og bilateralt samarbeid.

Forsvarssjefen opprettet på bakgrunn av dette Spesialoperasjonsavdelingen i Forsvarsstaben (FST/SOA), 1. jan 2012 på strategisk nivå. Tiltaket har bidratt til en gjenkjennbar organisasjon som styrker samvirket mellom nasjonenes strategiske nivåer. I forbindelse med etableringen på strategisk nivå så man også på hvordan organisering og utvikling av spesialstyrkene har blitt løst hos andre NATO nasjoner.

Storbritannia

Storbritannia etablerte i 1988 en Director of Special Forces (DSF) som en overbygning for de britiske spesialstyrkene. DSF er en del av Ministry of Defence og samordner all aktivitet for spesialstyrkene fra et strategisk nivå. Det operasjonelle nivået ivaretar operasjoner fra det fellesoperative nivå og samordner fellesoperative støtteressurser for spesialstyrkene.

Spesialstyrkene har tilknytning til sine forsvarsgrener, men har siden midten av 1990-tallet hatt en samordnet seleksjon og grunnutdanning. Denne utviklingen har bidratt til en styrket samhandling mellom spesialavdelingene, noe som igjen har med-

ført at det er en flyt av kompetanse, nøkkelpersonell og karriereoffiserer på tvers av forsvarsgrenene.

Danmark

De danske spesialstyrkene er fordelt på Frømannskorpset i Søforsvaret og Jægerkorpset i Hæren. De danske spesialstyrkene har frem til i dag ikke hatt en dimensjonert strategisk ledelse, men et spesialstyrkeelement ved Forsvarskommandoen har støttet den strategiske styringen av spesialstyrkene.

I 2012 besluttet den danske regjeringen å slå sammen Frømannskorpset og Jægerkorpset og i tillegg etablere en strategisk overbygning for på denne måten ivareta en helhetlig og styring av denne strategiske ressursen. Forsvarskommandoen har fått i oppdrag å starte omorganiseringen av spesialstyrkene i løpet av 2013.

Polen

Polen har samordnet spesialstyrkene innenfor et eget virksomhetsområde. Strategisk ledelse ivaretas av POLSOFCOM som har ansvaret for operasjoner, styrkeproduksjon og støttevirksomhet. Polen har valgt å slå Sjøforsvarets og Hærens avdelinger sammen innenfor et virksomhetsområde, men har beholdt strukturene i den nye organisasjonen.

Litauen

Litauen har etablert sine spesialstyrker i tråd med de anbefalinger som NSHQ gav i sin NATOs Special Operations Forces Study. Litauen har organisert alle spesialstyrkene innenfor et eget virksomhetsområde som ivaretar operativ ledelse, styrkeproduksjon og støttevirksomhet. Den strategiske spesialstyrkeledelsen er direkte underlagt forsvarssjefen. Avdelingene, med sin opprinnelige tilhørighet i Hæren og Sjøforsvaret, er i dag samlet innenfor virksomhetsområdet.

Tyskland og Nederland vurderer modeller hvor man ser på å samle styrkene under en helhetlig ledelse.

SPØRSMÅL 40:

Hvor mye vil et nytt virksomhetsområde koste, og vil de bli billigere eller dyrere i drift enn dagens løsning?

SVAR:

Etableringen av et virksomhetsområde bygger på en omdisponering av allerede eksisterende ressurser i form av personell og kompetanse i Forsvaret og kan realiseres innenfor den gjeldende forsvarsrammen.

SPØRSMÅL 41:

Regjeringen skriver i proposisjonen at endringene kan gjøre det nødvendig å styrke bevilgningene til Sjøforsvaret over kapittel 1732, men at man vil komme tilbake til Stortinget med inndekning for dette. Det samme gjelder informasjon om flere tiltak som for å styrke kapasiteten og utholdenheten i spesialstyrkene. I høringen 7. mai uttalte forsvarsministeren om de økonomiske og administrative konsekvensene av omorganiseringen og hvilken økonomisk beregning som ligger til grunn at «Når det gjelder kostnadene, vil vi komme tilbake til det i forbindelse med budsjettet.» På det amerikanske nettstedet for forsvarsnyheter, DefenseNews, ble det 11. mai publisert en omfattende artikkel om den foreslåtte omstruktureringen av de norske spesialstyrkene: [<http://www.defensenews.com/article/20130511/SHOWSCOUT01/305110011/Norway-Revamps-Special-Operations-Capacity>]. I artikkelen er forsvarsministeren og forsvarssjefen sitert, og foruten å ta Stortingets eventuelle beslutning om vedta en omorganisering av spesialstyrkene på forskudd, har åpenbart en eventuell ny ledelse fått navn (National Readiness Command) og et budsjett som ikke er presentert for Stortinget.

- *Er Forsvaret/Forsvarsdepartementet kilden til den nevnte artikkelen på www.defensenews.com?*
- *I artikkelen er det beskrevet at «National Readiness Command» i 2016 skal ha et budsjett på 257 millioner USD, ca. 1490 millioner NOK, og at budsjettet «vil øke med ca. 10 pst fra 2013 til 2018». Er dette tall DefenseNews har fått fra Forsvaret eller Forsvarsdepartementet?*
- *Er tallet eventuelt korrekt?*
- *De økonomiske størrelsene knyttet til spesialstyrkenes aktivitet har hverken i Prop 136 eller tidligere vært presentert for Stortinget. I svar på skriftlig spørsmål 509 fra Høyres gruppe i forbindelse med statsbudsjettet for 2013 svarte departementet at svaret på spørsmål knyttet til MJKs budsjett var gradert. Hvordan er DefenseNews kjent med dette tallet og hvorfor er det ikke gjort kjent for Stortinget i Prop. 136 S?*

SVAR:

Departementet er ikke kjent med grunnlaget for de beskrivelser og tall som fremkommer i artikkelen i Defense News.

Artikkelen blander tilsynelatende sammen flere forhold. «National readiness command (NRC)», som det henvises til, er ikke sammenfallende med virksomhetsledelsen for Forsvarets spesialstyrker som foreslås opprettet gjennom Prop. 136 S (2012–2013). Et nytt beredskapssenter for politiets nasjonale ressurser beskrives i Meld. St. 21 (2012–2013) Terrorberedskap i pkt. 8.9.1 fra Justis- og beredskapsdepar-

teamentet, hvilket antas å kunne være journalistens tolkning av et NRC.

Base og støttestruktur

SPØRSMÅL 42:

Regjeringen foreslår i proposisjonens pkt. 2.7 å utbedre hovedrullebanen ved Bodø hovedflystasjon gjennom å legge et epoxybelegg med friksjonsdekke over dagens nedslitte banedekke.

- *Hvilke faglige vurderinger ligger bak valget av denne løsningen?*

SVAR:

Hovedårsakene til at det har oppstått skader i betongdekket på Bodø hovedflystasjon er fryse-/tineprosesser i betong med høy fuktighet. Skadene består i hovedsak av at dekket forvitrer, sprekker opp og at biter av dekket løsner. Forsvarsbygg har benyttet spesialrådgivere med bred internasjonal kompetanse innenfor flyplassdekker til å vurdere de tekniske alternativene. Det er gjort laboratorieanalyse av kjerneprøver av betongdekket. Anbefalt løsning er diffusjonsåpen slik at fuktighet slipper ut av betongen, noe som vil bidra til å redusere vanninnholdet og forebygge problemet med fryse-/tineskader. Overflatens friksjon vil økes betydelig.

Alternativet er relativt enkelt å gjennomføre, har kort gjennomføringstid, og vil i liten grad påvirke flytrafikken. Avinor og Bodø kommune har gitt sin tilslutning til anbefalt løsning. Løsningen vil ikke legge føringer eller begrensninger for Avinors og Bodø kommunes fremtidige planer for videreutvikling av flyplassen i Bodø.

- *I høringsen 7. mai ble det nevnt at en slik løsning har fungert på Flesland og Evenes. Hvor sammenlignbare er disse eksemplene med hensyn til antall flybevegelser, værforhold og det faktum at belegget i Bodø skal legges over et allerede slitt og skadet dekke?*

SVAR:

Både på Flesland, Evenes og Værnes er det lagt epoxybelegg på slitte og forvitrede betongoverflater for å forlenge dekkenes levetid og bedre flysikkerheten. Flesland har vesentlig flere flybevegelser enn Bodø. Det er mer nedbør og noe mildere klima. Evenes har færre flybevegelser enn Bodø. Nedbør og klima er sammenlignbart. Værnes har flere flybevegelser enn Bodø og sammenlignbart klima. På disse flyplassene er løsningen benyttet på deler av de flyoperative flatene. Disse flyoperative flatene er mindre i utstrekning enn i Bodø, men områdene er utsatt for belastning og slitasje som kan sammenlignes med områdene som skal fornyes i Bodø.

- *Hvilke andre alternativer er vurdert for utbedring av rullebanen i Bodø, og hvilke kost/nyttevurderinger ble gjort av de ulike alternativene?*

SVAR:

I tillegg til valgt løsning, har Forsvarsbygg vurdert fem alternative løsninger for å utbedre hovedrullebanen ved Bodø hovedflystasjon. Investerings- og driftskostnadene for alle alternativene er vurdert med en tidshorisont på 7 år og 15 år. Med denne tidshorisonten sikres det at Forsvarets og Avinors behov for å opprettholde en forsvarlig tilstand på hovedrullebanen ivaretas og det legges ikke føringer eller begrensninger for fremtidige planer for videreutvikling av flyplassen i Bodø. De ulike alternativene har forskjellig forventet levetid, og krever ulike tiltak og ev. reinvesteringer for å sikre at hovedrullebanen skal kunne holdes operativ. Følgende alternativer er vurdert i tillegg til det valgte:

- fortsette som i dag ved at det gjennomføres reparasjoner, større vedlikeholdstiltak og hyppige investeringer for å utbedre skader i betongdekket,
- etablering av overlag med 50 mm asfaltdekke,
- etablering av overlag med 200 mm asfaltdekke,
- etablering av overlag med rapid betong og
- avspenningknsning av betongplater og etablering av 200 mm asfaltdekke.

Det er foretatt nåverdiberegninger av de ulike alternativene. Alternativet som innebærer å fortsette som i dag anbefales ikke grunnet meget høy kostnads- og operativ risiko ut over 4-5 års sikt. De resterende alternativene har en nåverdi som i stor grad er minimum dobbelt så høy som valgt alternativ. Basert på en helhetlig vurdering av alternativenes økonomi, risiko og levetid, vurderes derfor etablering av epoxybelegg med friksjonsdekke å være den beste løsningen både i et 7 og 15 års perspektiv.

- *Departementet skriver i proposisjonen av drifts og investeringskostnaden vil bli fordelt mellom Forsvaret og Avinor. Basert på antallet flybevegelser i år og Forsvarets planlagte aktivitet i Bodø framover, hvordan vil denne fordelingen være?*

SVAR:

Når Forsvaret investerer i felles infrastruktur fastsettes et årlig avskrivningsbeløp for investeringsobjektet. Dette fordeles mellom partene etter andel flybevegelser. Det årlige avskrivningsbeløpet baseres på økonomisk levetid og på en lineær avskrivningsmodell. Avinor skal også betale en årlig rente tilsvarende effektiv løpende rente på 10 årige statsobligasjoner på sin andel av det til enhver tid gjeldende avskrivningsgrunnlaget. I 2012 utgjorde militær fly-

trafikk ca. 20 % av den samlede flytrafikken på Bodø. Forsvarets andel av de årlige flybevegelsene vil synke markant utover i omstillingsperioden etter hvert som Forsvarets aktivitet i Bodø avvikles. Utviklingen av den sivile aktiviteten vil også kunne påvirke den prosentvise fordelingen mellom partene. Det er derfor ikke på nåværende tidspunkt mulig å tallfeste fordelingen av kostnadene.

- Gjennom behandlingen av Prop. 73 S (2011-2012), jf. Innst. 388 S (2011-2012) vedtok Stortinget å legge ned Bodø hovedflystasjon og avhende det arealet som i dag er militært område. Hva er status for fremdrift og identifisert kostnadsutvikling for miljøsanering, destruksjon av bygninger og sheltere og klargjøring for avhending av arealet?

SVAR:

Forsvarsbygg er i gang med å klargjøre for avhending av arealet som i dag er militære områder. Dialogen med Avinor AS om eiendomsbehov og planlagt sivil utvikling er etablert, og tilsvarende er det etablert dialog med Bodø kommune om kommunens planer og perspektiver for området. Hensikten med dialogene er å bidra til en vellykket avhendingsprosess.

Som grunnlag for avhendingen av arealer som i dag er militære områder, pågår miljøkartlegging fase 1, herunder informasjonsinnhenting, intervjuer, dokumentgjennomgang og historikk. Den skal være ferdig sommeren 2013. Miljøkartlegging fase 2, som innebærer prøvetaking, gjennomføring av analyser, utvikling av tiltaksplaner med budsjett, og fremsending av nødvendige søknader blant annet til miljøvernmyndighetene, er planlagt gjennomført i perioden august 2013 til desember 2014. Miljøkartleggingen danner grunnlaget for gjennomføringen av miljøtiltak, som planlegges gjennomført i 2015 og 2016. Det planlegges med at avhending for mindre deler av eiendommen kan starte opp i 2015. Den endelige tidsplanen for avhendingen av arealet som i dag er militære områder vil avhenge av resultatene fra miljøkartleggingen.

SPØRSMÅL 43:

Ifølge daværende forsvarsminister skulle «spaden i jorda» på Evenes dagen etter Stortingets beslutning 14. juni i fjor. Hva er gjeldende tids- og fremdriftsplan for utbygging av nødvendig EBA for å drive en fremskutt operasjonsbase på Evenes?

SVAR:

Forsvarsbygg har fått oppdrag om å planlegge og gjennomføre byggingen av en ny kampflybase på Ørland og tilrettelegge for en fremskutt operasjons-

base på Evenes. De første årene etter vedtaket vil planleggings- og prosjekteringsoppgaver være i fokus. Forsvarsdepartementet har i investeringsplanen for eiendom, bygg og anlegg, som er et vedlegg til iverksettelsesbrevet til Forsvarsbygg, lagt til grunn at en fremskutt operasjonsbase på Evenes skal være etablert slik at gjennomføring av QRA-oppgavet kan gjennomføres med F-16 innen utgangen av 2016. Som angitt i svar på spørsmål 45 har Forsvarsdepartementet nå til behandling en anbefaling fra forsvarsjefen vedrørende justering av visse av de tidsfrister som er gitt av departementet i iverksettelsesbrevet for langtidsperioden 2013-2016.

SPØRSMÅL 44:

Ved behandlingen av Prop 73 S for et år siden vurderte Forsvarsdepartementet merkostnaden ved Evenes som fremskutt operasjonsbase til 59 MNOK i investeringer og 76 MNOK til drift.

- Gjelder dette estimatet fortsatt?
- Hva er eventuelt oppdatert kostnadsbilde for å etablere og drive fremskutt operasjonsbase på Evenes?

SVAR:

I svar på spørsmål nummer 34 fra Utenriks- og forsvarskomiteen av 2. mai 2012 redegjorde Forsvarsdepartementet detaljert for kostnadsestimatene som er lagt til grunn for etablering av en fremskutt operasjonsbase for F-35 på Evenes. Estimaten er gjort for hvilke merkostnader en fremskutt operasjonsbase på Evenes innebærer sett i forhold til alle kampfly samlet på Ørland.

Som omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) er det gjort en fornyet vurdering av kostnadene knyttet til basetiltak ved Ørland og Evenes. Her har bygg- og anleggskostnadene fått en mindre justering fra 112 til 120 mill. kroner. Samlet estimert investeringsbehov på Evenes blir da 202 mill. kroner. Driftsestimatet er fortsatt på 81 mill. kroner pr. år etter etablering med F-35 (tall i 2012-kroner). Merkostnaden ved Evenes som fremskutt operasjonsbase blir da 67 mill. kroner i investeringer og 76 mill. kroner til drift.

SPØRSMÅL 45:

Hva er gjeldende tidsplan for overføring av QRA fra Bodø til Evenes?

SVAR:

Forsvarsdepartementet har mottatt og behandler nå en anbefaling fra forsvarsjefen vedrørende justering av visse av de tidsfrister som er gitt av departementet i iverksettelsesbrevet for langtidsperioden 2013–2016. I iverksettelsesbrevet er det gitt oppdrag om å etablere en tilpasset organisasjon for gjennom-

føring av QRA-oppdraget med F-16 samt støtte til gjennomføring av styrkeproduksjon og øvingsaktivitet på Evenes, innen utgangen av 2016. Evenes angis videre å skulle være i stand til å støtte operasjoner med F-16 snarest mulig, og med F-35 senest innen utgangen av 2019.

Forsvarssjefen anbefaling innebærer at tidspunktet for overføring av det faste QRA-oppdraget til Evenes skyves noe ut i tid og at det i noe lengre tid videreføres en viss vedlikeholdsvirksomhet på Bodø ut over det som tidligere har blitt lagt til grunn.

Forsvarssjefens anbefalte justeringer er innenfor de rammer som følger av Stortingets vedtak ved behandlingen av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop 73 S (2011–2012).

En vellykket omstilling av Luftforsvaret avhenger av at ulike satsinger, endringstiltak og prioriteringer som den nye langtidsplanen inneholder, og som henger nært sammen med hverandre, ses innenfor en helhet. Det er således å forvente at det innenfor de overordnede rammer vil kunne skje tilpasninger for å sikre at etableringen av en ny helhetlig basestruktur i Luftforsvaret kan gjennomføres på en godt koordinert og effektiv måte. Ikke minst vil det være viktig at den helhetlige gjennomføringen bidrar til at innføringen av det nye kampflyet F-35 skjer så smidig og rasjonelt som mulig, samtidig som forutsigbarhet for personellet ivaretas i størst mulig utstrekning.

Som angitt er forsvarssjefens anbefaling til behandling i Forsvarsdepartementet.

SPØRSMÅL 46:

Hva er status, fremdriftsplan og oppdatert kostnadsbilde knyttet til etableringen av hovedkampflybase på Ørland sammenlignet med Prop. 73 S?

SVAR:

Forsvarsbygg har fått oppdrag av Forsvarsdepartementet om å planlegge for bygging av en ny kampflybase på Ørland. Som et ledd i forberedelse har Forsvarsbygg etablert kontakt med berørte kommuner, fylkesmannen, fylkeskommunen og andre relevante offentlige myndigheter. Forsvarsbygg og Ørland kommune forbereder nå utarbeidelse av en reguleringsplan med konsekvensutredning for etablering av kampflybasen.

Videre vil det parallelt med nødvendige planprosesser pågå prosjektering av selve byggetiltakene. Forsvarsbygg har opplyst at løsningsalternativer i de første byggeprosjektene forventes å være ferdige høsten 2013. Nødvendige bygg og anlegg planlegges klare i tredje kvartal 2017, dvs. når de første F-35 flyene ankommer Norge.

Med unntak av justeringen av kostnadsbildet knyttet til basetiltak, som Stortinget ble informert om

i Prop. 1 S (2012–2013), er planen for etablering i overensstemmelse med Prop. 73 S (2011–2012).

SPØRSMÅL 47:

I Prop. 73 S (2011–2012) la regjeringen til grunn en beregnet kostnad for flytting fra Rygge til Bodø av Generalinspektøren for Luftforsvaret med stab og Luftforsvarets inspektorater på 350 mill. kroner, med påfølgende nøytral driftskostnad sammenlignet med dagens lokalisering. Hva er estimert kostnad for flyttingen, samt påfølgende driftskostnader, oppdatert pr. i dag?

SVAR:

Tiltaket med flytting av Luftforsvarets staber til Reitan legger grunnlaget for et robust fagmiljø og fremtidsrettede utviklingsmuligheter for styrkeproduksjon av luftkapasiteter og ledelse av luftoperasjoner i en fellesoperativ ramme. Tiltaket skal ses i sammenheng med opprettelsen av et nasjonalt luftoperasjonssenter på Reitan og nedleggelse av Bodø hovedflystasjon. Tiltaket er videre en naturlig oppfølging av Innst. S. nr. 318 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008), der Stortinget sluttet seg til regjeringens anbefaling om at generalinspektørene og deres stabfunksjoner, som lå under Forsvarsstaben, skulle lokaliseres til de respektive tyngdepunkt for deres virksomhet.

Flyttingen omfatter om lag 200 personell som skal skifte tjenestested fra Rygge til Bodø/Reitan. Det er ikke lagt til grunn endringer i total bemanning eller driftsintensitet. Tiltakets kostnader er derfor knyttet til nødvendige investeringer for å etablere virksomheten på ny lokasjon.

Kostnadselementene som er lagt til grunn for det beregnede investeringsbehovet i Bodø/Reitan er bygget opp med utgangspunkt i bygningsrelaterte krav til personell og infrastruktur for den aktuelle virksomheten.

Planlegging og prosjektering av bygg og anlegg for Luftforsvarets totale omstilling er pågående. Basert på en oppdatert gjennomgang av tiltaket, estimeres det i dag en noe lavere investeringskostnad enn oppgitt i Prop. 73 S (2011–2012). Detaljene i denne beregningen fremkommer i svar på spørsmål 48.

SPØRSMÅL 48:

Kan FD legge fram dokumentasjon for Stortinget som viser det kostnadsbilde som er brukt for å underbygge forslaget?

SVAR:

Tiltaket er planlagt gjennomført i to trinn: Først flytter Generalinspektøren med tilpasset stab til Reitan for blant annet å støtte etableringen av nytt

luftoperasjonssenter. Resterende organisasjon flytter i sammenheng med avvikling av aktiviteten på Bodø hovedflystasjon.

For første flyttrinn kreves oppføring av forlegninger for befal. Behov for kontorfasiliteter skal dekkes ved tilpasninger innenfor eksisterende bygningsmasse.

For andre flyttrinn kreves mer omfattende økning i kapasitet innenfor administrasjonsbygg/kontorer og forlegning. Her vil betydelige deler av forlegningsbehovet dekkes av frigjorte kvarter og boliger knyttet til dagens aktivitet ved Bodø hovedflystasjon.

Beregnete investeringskostnader fremkommer som følger:

Flyttrinn	Bygningstype	Prosjekt- kostnad (mill. 2012- kr)
I	Befalsforlegninger	31
II	Administrasjonsbygg	95
II	Messebygg	2
II	Befalsforlegninger	71
II	Mannskapsforlegninger	5
II	Boliger	3
II	Oppgradering Nordvern	13
Sum grunnkalkyle		220
Påslag for infrastruktur, mindre tilleggsprosjekter og usikkerhet		110
Sum		330

SPØRSMÅL 49:

Kan man på noen måte bekrefte for Stortinget om at det ikke ligger store skjulte kostnader bak oppretelsen av et virksomhetsområde?

SVAR:

Etableringen av et virksomhetsområde er ikke et tiltak for å spare penger, men et tiltak for å bedre operativ evne innenfor dagens rammer. Etablering av virksomhetsområdet kan realiseres innenfor den gjeldende forsvarsrammen. Det vises også til svar på spørsmål 23 og 40.

SPØRSMÅL 50:

Hva er status for P3-flyene, de var tildelt 2400 timers flytid for 2013, dette virker å være redusert til 1800 timer?

SVAR:

Maritime patruljefly er en prioritert ressurs i løsningen av Forsvarets militære oppdrag i nordområdene. Flytimer er en av flere variabler som understøtter trening, øving og operative leveranser. I iverksettelsesbrevet til forsvarssektoren for perioden 2013–2016 er det fastsatt en målsetting om flytimeproduksjon for maritime patruljefly på 2100 timer årlig. Forsvarsdepartementet har ikke justert denne målsettingen. I gjennomføring av virksomheten vil imidlertid den faktiske flytimeproduksjonen bli påvirket av en rekke forhold av operativ, teknisk, personellmessig eller ressursmessig karakter. I disse avveiningene vil evnen til å understøtte andre deler av Forsvaret veie tungt. Forsvarets oppdrag ligger fast, og flyaktiviteten for de maritime patruljeflyene vil i 2013 ikke påvirkes av forhold i Prop. 136 S (2012–2013).

SPØRSMÅL 51:

Hvordan påvirker denne eventuelle reduksjonen Kystvaktens operative tjeneste og deres forhold til 333 skvadronen?

SVAR:

Det vises til svar på spørsmål 50.

Vedlegg 3**Brev fra utenriks- og forsvarskomiteen v/leder til Forsvarsdepartementet, datert 31. mai 2013****Spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen til Prop. 136 S (2012–2013) – Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringer i Forsvaret og andre saker)**

I forbindelse med utenriks- og forsvarskomiteens behandling av Prop. 136 S (2012–2013) – Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringer i Forsvaret og andre saker), anmoder komiteen om departementets svar på vedlagte 6 spørsmål gitt i vedlegg A.

Av hensyn til sakens fremdrift anmodes det om hurtig tilbakemelding og senest innen mandag 3. juni 2013.

Vedlegg:A

Spørsmål fra utenriks- og forsvarskomiteen til Prop. 136 S (2012–2013):

1. Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 2. Forsvarsdepartementet skriver at flyene i henhold til PSFD MoU «settes i bestilling 4 år før leveranse, mens inngåelse av hovedkontrakten inngås 2 år før leveranse.» Hvilke betalingsforpliktelser utløser henholdsvis «bestilling» og «inngåelse av hovedkontrakten» pr. fly, og hvilke muligheter har man til å justere anskaffelsen i tid og antall i tidsrommet mellom de to?
2. Amerikanske medier meldte 21. mai at også US Air Force vil fremskynde operativ bruk av F-35 med et år og benytte programvare fra block 2B, fremfor å vente på block 3F i 2017. Hvilke vurderinger gjør Forsvarsdepartementet av denne beslutningen og eventuelle konsekvenser, særlig med tanke på forsinkelser eller endringer i utviklingen og implementeringen av block 3F, for Norge?
3. Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 14. Hvordan er den planlagte leveringsplanen for F-35 lagt opp sammenlignet med den leveringsplanen som i sin tid ble gjennomført for F-16 (antall fly pr. år og tidsrom)?
4. Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 18. Komiteen har forståelse for at det ikke kan gis noe helt nøyaktig svar på spørsmålet på det nåværende tidspunkt, men ber om at det anvises en overordnet tallstørrelse – er det snakk om potensielle kostnader i 100-millionersklassen, milliarder? Finnes det f.eks. erfaringstall fra sammenlignbare prosjekter nasjonalt eller internasjonalt?
5. Komiteen er tidligere gjort kjent med at anskaffelsen av F-35 medfører omfattende omdispenseringer og reduksjoner i andre materiellanskaffelsesprosjekter.
 - a) Hva er gjeldende plan for anskaffelse av nye fartøyer (både flerbruksfartøyer og «småbåter») til Sjøheimevernet (SHV)?
 - b) Hvordan stemmer anskaffelsesplanen med SHVs operative behov?
 - c) Hvilke oppdrag er SHV ment å skulle løse med det materiellet man har pr. i dag og til nye fartøy er anskaffet?
 - d) Medfører det riktighet at Kystjegerkommandoen (KJK) skal overta Sjøheimevernet (SHV) sin oppdragsportefølje innenfor kapasiteten *bording*?
 - e) Hvordan vil man i så tilfelle sikre at denne kapasiteten videreføres på nødvendig nivå og er tilgjengelig ved behov langs hele kysten, gitt KJKs lokalisering i Harstad og avdelingens meget begrensede størrelse, kontra dagens plassering i SHVs innsats-, distrikts- og områdestruktur?
 - f) Hvordan vil en eventuell slik endring bidra til å øke den samlede beredskapen langs kysten?
6. Det vises til forslaget om å slå sammen virksomhetsledelsen for spesialstyrkene. Det gjentas i flere av Forsvarsdepartementets svar at etableringen av et virksomhetsområde skal bygge på eksisterende ressurser i form av personell og kompetanse i Forsvaret og kan realiseres innenfor gjeldende ressursgrunnlag for stabs- og støt-tefunksjoner i dagens spesialstyrker.
 - a) Hvor stor vil en eventuell felles virksomhetsledelse måtte være (antall stillinger), etter som det å flytte MJK og FSK/HJK ut av forsvarsgrenene synes å måtte medføre at et antall administrative og forvaltningsmessige oppgaver knyttet til budsjett, personell, langtidsplanlegging osv. som i dag faller på Sjøforsvars- og Hærstaben flyttes over på det nye virksomhetsområdet?
 - b) Er det utviklet en fullstendig kostnads og konsekvensanalyse av hva etablering av et eget virksomhetsområde vil innebære både for spesialstyrkene og for hhv GIS og GIH?

Vedlegg 4**Brev fra utenriks- og forsvarskomiteen v/leder til Forsvarsdepartementet, datert 4. juni 2013****Svar på spørsmål til Prop. 136 S (2012–2013) oversendt i brev av 31. mai 2013 fra utenriks- og forsvarskomiteén**

SPØRSMÅL 1:

Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 2. Forsvarsdepartementet skriver at flyene i henhold til PSFD MoU «settes i bestilling 4 år før leveranse, mens inngåelse av hovedkontrakten inngås 2 år før leveranse.» Hvilke betalingsforpliktelser utløser henholdsvis «bestilling» og «inngåelse av hovedkontrakten» pr. fly, og hvilke muligheter har man til å justere anskaffelsen i tid og antall i tidsrommet mellom de to?

SVAR:

Bestillingsprosedyrer ifm. anskaffelse av F-35 er regulert gjennom Production Sustainment & Follow-on Development Memorandum of Understanding (PSFD MoU) som alle partnernasjonene har undertegnet. Betalingsprosedyrer er beskrevet i et underliggende dokument til PSFD MoU kalt Financial Management Procedure Document (FMPD). Betaling av en inngått leveranse gjennomføres over flere år. Betalingen for selve flyene (som er det økonomisk dominerende) fordeler seg over fire år med en årlig fordelingsnøkkel på 5% - 30% - 45% - 20%, hvor det siste året er selve leveranseåret for flyene. Noe av grunnlaget for denne betalingsprofilen er bestilling av deler med lang leveringstid, såkalte *long-lead items* som kontraktsfestes gjennom en Advanced Acquisition Contract, som inngås et år før hovedkontrakt inngås. Materiell ut over selve flyleveransen, som utstyr for driftsunderstøttelse m.m., følger en flat betalingsfordeling over tre år, der siste betalingsår er det året materiellet leveres.

Det er muligheter for å justere anskaffelsen frem til hovedkontrakt inngås (ca. to år før levering), men dette kan medføre at utbetalingene for deler med lang leveringstid (5%) må avskrives som «sunk cost». Eventuelle endringer som måtte gjøres etter at den såkalte Consolidated Procurement Request/CPR (programmets felles forespørsel til leverandør og som godkjennes ca. tre år før levering) er godkjent, er juridisk mulig, men vil være uheldig for et lands troverdighet i det flernasjonale partnerskapet.

SPØRSMÅL 2:

Amerikanske medier meldte 21. mai at også US Air Force vil fremskynde operativ bruk av F-35 med et år og benytte programvare fra block 2B, fremfor å vente på block 3F i 2017. Hvilke vurderinger gjør Forsvarsdepartementet av denne beslutningen og eventuelle konsekvenser, særlig med tanke på forsinkelser eller endringer i utviklingen og implementeringen av block 3F, for Norge?

SVAR:

I en rapport til Kongressen den 31. mai 2013 ga amerikanske myndigheter oppdatert informasjon om planlagt operativ bruk av F-35 i de ulike forsvarsgrenene. Rapporten bekrefter at United States Marine Corps (USMC) planlegger en første operative evne med sine F-35B (STOVL) til andre halvdel av 2015, United States Navy (USN) med F-35C (CV) andre halvdel av 2018 og United States Air Force (USAF) med F-35 A (CTOL) andre halvdel av 2016.

Forsvarsdepartementet vurderer en fremskynning av operativ bruk av F-35 i USAF som en tillits-erklæring til status i utviklingen av F-35. USAF indikerer med dette at F-35 innen 2016 vil ha en tilstrekkelig teknisk modenhet og at leveransene av fly og treningen av personell har nådd et nivå hvor flyet samlet kan levere en reell operativ kapasitet. Skulle det bli endringer i implementeringen av Block 3F ventes ikke dette å ha konsekvenser for verken den amerikanske eller den norske introduksjonen av F-35. En utvidet periode med operativ drift av F-35 før en norsk initiell operativ evne (Initial Operating Capability - IOC) i 2019 bidrar også til en bedre forståelse av hvordan man kan best drifte og operere F-35 før Norge skal gjøre det samme.

SPØRSMÅL 3:

Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 14. Hvordan er den planlagte leveringsplanen for F-35 lagt opp sammenlignet med den leveringsplanen som i sin tid ble gjennomført for F-16 (antall fly pr. år og tidsrom)?

SVAR:

Ved anskaffelsen av F-16 ble 72 fly levert over en periode på fem år fra 1980 til 1984. Antallet fly pr. år varierte, fra 9 fly det første året til 17 fly i 1983. Senere ble det levert to erstatningsfly, produsert i 1987, som ga en total anskaffelse av 74 stk. F-16.

Dette er en kortere leveranseperiode enn det som nå er lagt til grunn for F-35. En innføring av F-16 over en kortere tidsperiode lot seg den gang gjennomføre fordi strukturen i Luftforsvaret var annerledes enn i dag med flere operative kampflyavdelinger, samt at Luftforsvaret opererte to kampflytyper når innfasingen av F-16 startet (F-104 og F-5).

SPØRSMÅL 4:

Det vises til Forsvarsdepartementets svar av 22. mai på komiteens spørsmål nr. 18. Komiteen har forståelse for at det ikke kan gis noe helt nøyaktig svar på spørsmålet på det nåværende tidspunkt, men ber om at det anvises en overordnet tallstørrelse – er det snakk om potensielle kostnader i 100-millionersklassen, milliarder? Finnes det f.eks. erfaringstall fra sammenlignbare prosjekter nasjonalt eller internasjonalt?

SVAR:

Som opplyst i Prop. 136 S (2012-2013) er det et pågående arbeid knyttet til beslutningsunderlaget for JSM utvikling trinn 3. Dette arbeidet inkluderer forhandlinger om integreringskostnader for JSM mellom Forsvaret og KDA.

Disse forhandlingene er planlagt med oppstart sommeren 2013. Før forhandlingene mellom Forsvaret og KDA er gjennomført og en oppdatert kostnadsanalyse foreligger, er det på nåværende tidspunkt vanskelig å gi et estimat med tilfredsstillende presisjon.

Utvikling og produksjon av slike missiler er typisk prosjekter i milliardklassen. Det er vanskelig å finne relevante sammenligninger for JSM-utviklingen, da missilet tilbyr egenskaper ingen andre våpen i dag innehar. Det mest relevante vil være Fransk/Italiensk/Britiske Storm Shadow/SCALP. Dette er et missil som kan bæres av fly, har lang rekkevidde og stor presisjon, og som igjen var en videreutvikling av et tidligere våpen kjent som APACHE. Missilet mangler flere avanserte egenskaper som JSM vil inneha, blant annet evnen til å angripe bevegelige sjømål. Kostnadene relatert til missilet er likevel betydelige. Produsenten MBDA ble i 1997 gitt en kontrakt for utvikling og produksjon av missilet av britiske myndigheter, en kontrakt som da var verdt 980 millioner britiske pund. Denne kontrakten gir ikke et godt inntrykk av totalkostnaden for JSM, og tjener kun som en illustrasjon av hvilke kostnader som er forbundet med fremskaffelsen av slike våpen.

SPØRSMÅL 5:

Komiteen er tidligere gjort kjent med at anskaffelsen av F-35 medfører omfattende omdisponerin-

ger og reduksjoner i andre materiellanskaffelsesprosjekter.

- a) *Hva er gjeldende plan for anskaffelse av nye fartøyer (både flerbruksfartøyer og «småbåter») til Sjøheimevernet (SHV)?*

SVAR:

Anskaffelsen av nye fartøyer til Sjøheimevernet vil bli basert på et nytt operativt konsept som fortsatt er under utvikling i Forsvaret. Når det gjelder selve anskaffelsen pågår arbeidet med beslutningsunderlag, herunder er det utviklet prosjektdokumentasjon, både for oppgradering av eksisterende flerbruksfartøyer i Hårek- og Gyda-klassen og for anskaffelse av nye i Shetland-klassen. Videre er det utviklet spesifikasjoner for et antall mindre og enklere båter. Så snart et godkjent operativt konsept foreligger, vil Forsvarsdepartementet ta stilling til omfang og innretning av anskaffelsene til Sjøheimevernet.

- b) *Hvordan stemmer anskaffelsesplanen med SHVs operative behov?*

SVAR:

Jamfør svar på spørsmål a. Sjøheimevernets operative behov vil være dekket av det operative konseptet som er under utvikling. Anskaffelsesplanen vil utvikles i tråd med dette konseptet.

- c) *Hvilke oppdrag er SHV ment å skulle løse med det materiellet man har pr. i dag og til nye fartøyer er anskaffet?*

SVAR:

Oppgavene til SHV er maritim overvåking og kontroll knyttet til sikring av objekter og vil bli videreført. Oppgraderinger av eksisterende, og anskaffelse av nye fartøyer vil gjøre Sjøheimevernet i stand til å videreføre sine oppgaver når eldre materiell fases ut.

- d) *Medfører det riktighet at Kystjegerkommandoen (KJK) skal overta Sjøheimevernet (SHV) sin oppdragsportefølje innenfor kapasiteten bording?*

SVAR:

Bording som begrep favner en bred portefølje fra visitasjon/inspeksjon til det å ta kontroll over fartøyer som motsetter seg slik kontroll (såkalt opposed bording). Førstnevnte er en kapasitet som besittes av flere avdelinger, slik som Kystvakten, SHV og KJK. Denne kapasiteten videreføres. Det sistnevnte er det kun Forsvarets spesialstyrker som gjennomfører.

- e) *Hvordan vil man i så tilfelle sikre at denne kapasiteten videreføres på nødvendig nivå og er tilgjengelig ved behov langs hele kysten, gitt KJKs lokalisering i Harstad og avdelingens meget*

begrensede størrelse, kontra dagens plassering i SHVs innsats-, distrikts- og områdestruktur?

SVAR:

Jamfør svar på spørsmål 5 d. Det er ikke gjort endringer i oppgavefordelingen mellom de nevnte enheter.

f) *Hvordan vil en eventuell slik endring bidra til å øke den samlede beredskapen langs kysten?*

SVAR:

Sjøheimevernet er en viktig beredskapsressurs som skal bidra til kontroll med sjøsiden av prioriterte objekter. Den samlede kapasiteten i Marinen, Kystvakten og SHV gir den nødvendige kapasiteten for å ivareta kontroll i norsk farvann, med en samlet beredskap langs kysten.

SPØRSMÅL 6:

Det vises til forslaget om å slå sammen virksomhetsledelsen for spesialstyrkene. Det gjentas i flere av Forsvarsdepartementets svar at etableringen av et virksomhetsområde skal bygge på eksisterende ressurser i form av personell og kompetanse i Forsvaret og kan realiseres innenfor gjeldende ressursgrunnlag for stabs- og støttefunksjoner i dagens spesialstyrker.

a) *Hvor stor vil en eventuell felles virksomhetsledelse måtte være (antall stillinger), ettersom det å flytte MJK og FSK/HJK ut av forsvarsgrenene synes å måtte medføre at et antall administrative og forvaltningsmessige oppgaver knyttet til budsjett, personell, langtidspanlegging osv. som i dag faller på Sjøforsvars- og Hærstaben flyttes over på det nye virksomhetsområdet?*

SVAR:

Etableringen av en felles virksomhetsledelse for spesialstyrkene tar utgangspunkt i ressursgrunnlaget til dagens spesialoperasjonsavdeling i Forsvarsstaben. Den nye virksomhetsledelsen vil i tillegg til de oppgavene spesialoperasjonsavdelingen har i dag, også få budsjett- og resultatansvar, herunder arbeidsgiveransvaret for personellet i spesialstyrkene. Grunnleggende befals- og offisersutdanning skal fortsatt foregå i forsvarsgrenene og personellet i spesialstyrkene skal opprettholde sin forsvarsgrenvise tilknytning.

I Prop. 1 S (2012–2013) ble Stortinget informert om at *“Forsvarsdepartementet har gitt forsvarssjefen (FSJ) i oppdrag å vurdere fremtidig beredskap og tiltak i spesialstyrkene for å sikre best mulig operativ effekt av disse”,* jf. også svar på spørsmål 26 i brev av 22. mai 2013. I forsvarssjefens utredningsarbeid (SOF-studien 2013) er det lagt til grunn, bl.a. basert

på erfaringer fra andre driftsenheter, at oppgaver knyttet konkret til budsjett- og resultatansvar vil kreve i størrelsesorden ti stillinger for virksomhetsledelsen. Dette ligger også til grunn for kostnadsberegningene. Etablering av en egen driftsenhet i Forsvaret for spesialstyrkene gjøres derfor gjennom omprioriteringer innenfor det gjeldende ressursgrunnlag.

b) *Er det utviklet en fullstendig kostnads og konsekvensanalyse av hva etablering av et eget virksomhetsområde vil innebære både for spesialstyrkene og for hhv GIS og GIH?*

SVAR:

Forsvarssjefens anbefaling om den videre utviklingen av spesialstyrkene av 1. februar 2013 med senere justeringer i notat av 8. februar 2013, utgjorde hovedgrunnlaget for regjeringens vurdering av aktuelle tiltak knyttet til utvikling av spesialstyrkene. Den organiseringen av spesialstyrkene som er foreslått i Prop. 136 (2012–2013) har følgelig tatt utgangspunkt i de foreliggende fagmilitære tilrådingene med tilhørende utredningsgrunnlag.

Forsvarssjefens anbefaling ble utarbeidet med bred involvering fra forsvarsgrenene, fellesavdelinger og de taktiske avdelingene. Anbefalingene ble også behandlet i forsvarssjefens ledergruppe. Utredningen ble videre gjennomført i henhold til Hovedavtalen, og med deltagelse fra de tillitsvalgte i alle arbeidsgrupper. De tillitsvalgte i MJK og FSK/HJK har deltatt i disse arbeidsgruppene og har hatt tilgang til utredningsmateriale som lå til grunn for det fagmilitære rådet. Det vises til svar på spørsmål 28 i brev av 22. mai 2013.

Som del av den politiske beslutningsprosessen har det vært gjennomført en grundig prosess og statsråden har gjennomført besøk til de taktiske avdelingene og hatt dialog med tillitsvalgte om de fagmilitære tilrådingene i sakens anledning. Det er videre gjennomført møter med spesialoperasjonsavdelingen i Forsvarsstaben.

Omorganiseringen, som følge av etableringen av et eget virksomhetsområde, vil ikke endre personellrammer, årsverkshjemler eller gradsstruktur i de to taktiske avdelingene, MJK og FSK/HJK. Virksomhetsledelsen etableres med basis i dagens spesialoperasjonsavdeling i Forsvarsstaben samt stabsoffiserer fra forsvarsgrenene. Tiltaket vil ikke ha vesentlige konsekvenser for generalinspektørens virksomhet. Den endelige fordelingen av stillinger mellom virksomhetsledelsen og forsvarsgrenene vil bli avklart som del av gjennomføringen av tiltaket. Etablering av en egen driftsenhet i Forsvaret for spesialstyrkene gjøres derfor gjennom omprioriteringer innenfor det gjeldende ressursgrunnlaget knyttet til stabs- og støttefunksjoner i dagens spesialstyrker og forsvarsgrenene.

Vedlegg 5

**Referat
fra åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen
om**

**Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet
(Investeringar i Forsvaret og andre saker)**

Høring tirsdag 7. mai 2013:

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen og forsvarssjef Harald Sunde * 3

Åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen torsdag den 7. mai 2013 kl. 14

Møteleder: Ine M. Eriksen Søreide (H)
(komiteens leder)

S a k :

Endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringer i Forsvaret og andre saker)

Møtelederen: Da ønsker jeg velkommen til åpen høring med forsvarssjefen og forsvarsministeren, og saken er Proposisjon 136 S for 2012–2013. Det vil først være anledning for forsvarsministeren og forsvarssjefen til å gi sine innledninger på inntil 15 minutter hver, og deretter åpnes det for spørsmål fra komiteen.

Før vi starter, vil jeg også bare gjøre oppmerksom på at det vil bli ringt til votering, antageligvis en gang mellom 14.30 og 14.45, men da avbryter vi bare høringa midlertidig, voterer og kommer tilbake igjen og fortsetter høringa, bare så alle er innforstått med det. Vi har satt av tidsrammen fram til kl. 16 for høringa, og jeg håper og tror at vi skal ha kommet godt i havn til da.

Da gir jeg ganske straks ordet til forsvarsministeren. Jeg bare minner også om at når man har snakket, må man skru av mikrofonen, for det påvirker lydanlegget i dette lille rommet ganske kraftig hvis det er flere mikrofoner på samtidig. Da kan klare svar bli nokså grøtete i referatet, og det er det vel egentlig ingen som ønsker.

Da gir jeg ordet til forsvarsministeren – vær så god.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Takk for det, komitéleder, og takk for anledningen til å få komme her til åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen. La meg først få presentere mine bisittere. Det er forsvarssjef Harald Sunde, kontreadmiral Elisabeth Natvig og i tillegg programdirektøren for F-35-programmet, Anders Melheim.

Det at komiteen inviterer til høring, betyr også at man er opptatt av å gå grundig inn i den investeringsproposisjonen som er viktig for Forsvaret, og som også er en direkte fortsettelse av det som var lagt frem i langtidsplanen.

Formålet med proposisjonen er å be om Stortingets godkjenning til oppstart av syv nye bygge- og anleggsprosjekter og å starte hovedanskaffelsen av kampfly. I tillegg fremmes en sak om videre utvikling av Forsvarets spesialstyrker, andre aktiviteter knyttet til kampflyprogrammet og til slutt en orientering om Logistikkprosjektet i LOS-programmet.

Det er som sagt én fellesnevner for alle investeringsprosjektene. De er alle viktige for å oppfylle de prioriteringene og den forsvarsstrukturen som ble vedtatt ved Stortingets behandling av langtidsplanen våren 2012.

Først om kampflyprogrammet. Proposisjonens mest omfattende sak er anskaffelsen av F-35-kampfly. I tråd med det som ble lagt til grunn i langtidsplanen, kommer regjeringen nå tilbake til Stortinget med anbefaling om full-

makt til å bestille seks fly sammen med simulator og annet nødvendig tilleggsutstyr og tjenester. Dette har en samlet verdi på nesten 13 mrd. kr. Fire av disse flyene skal etter planen lande på Ørland i 2017. Dette vil for alvor markere starten på overgangen mellom F-16 og F-35.

I forslaget legger regjeringen også frem en plan for når vi skal anskaffe flyene. Som Stortinget tidligere er orientert om gjennom langtidsplanen, har regjeringen ønsket å fordele den økonomiske belastningen over flere budsjettår, samtidig som vi sikrer at Forsvaret får flyene på det tidspunktet vi trenger dem. Det har også vært viktig å legge et løp som samtidig sikrer den videre moderniseringen av andre deler av Forsvaret. Anskaffelsesplanen legger derfor opp til at vi får til sammen fire treningsfly i 2015 og 2016, og vi legger opp til å motta seks fly hvert år fra 2017 og til og med 2024.

Når jeg først omtaler kampflyanskaffelsen, er det naturlig å komme inn på et annet område som er omtalt i proposisjonen, og som også er svært viktig for oss, nemlig mulighetene for norsk industri innenfor F-35-samarbeidet. Vi har siden 2008 – altså lenge før vi har mottatt et eneste fly – fått kontrakter på over 2 mrd. kr for norsk industri. Vi jobber hardt for å få på plass flere kontrakter.

Flere av partnerlandene har nå uttrykt tydelig intensjon om å anskaffe APEX-ammunisjon til sine F-35-fly. Denne ammunisjonen skal som kjent produseres av Nammo på Raufoss. Alt ligger til rette for at Nammo kan bli en leverandør av ammunisjon til flere F-35-brukere og til en verdi av flere milliarder kroner.

Vi har også gjort store fremskritt i arbeidet med å få på plass det norskutviklede missilet Joint Strike Missile, eller JSM, på F-35. I tillegg til den støtten vi allerede har fått fra USA, har vi nå også fått den nødvendige godkjenningen fra resten av partnerskapet for å kunne foreta en integrasjon av JSM på F-35.

Forsvaret skal i forhandlinger med Kongsberg om den planlagte neste fasen av missilutviklingen, og regjeringen skal selvfølgelig tilbake til Stortinget om saken. Men mulighetene for å lykkes i disse bestrebelsene er nå bedre enn noen gang. Med et godt forhandlingsresultat og fortsatt vellykket utvikling ligger nå veien åpen for at vi vil få på plass dette missilet på våre nye kampfly. JSM er en god illustrasjon på kvaliteten og nivået i norsk forsvarsteknologi og representerer et stort salgspotensial i årene fremover.

Først til den videre utviklingen av Forsvarets spesialstyrker: Proposisjonen inneholder også en egen sak om videreutvikling av Forsvarets spesialstyrker. Regjeringen har siden 22. juli 2011 jobbet iherdig med å forbedre vår nasjonale beredskap. Mange tiltak har vært igangsatt, og vår beredskap i dag er betydelig styrket på flere områder. For ytterligere å styrke beredskapen, og for å videreutvikle Forsvarets spesialstyrker, har regjeringen besluttet følgende tre hovedtiltak:

1. Regjeringen vil sette Marinejegerkommandoen på beredskap for å kunne bistå politiet i løsningen av kontraterroroppgaver.
2. Regjeringen foreslår å etablere en felles virksomhetsledelse for Forsvarets to spesialstyrkeavdelinger.

3. Regjeringen fremmer forslag om ny bygningsmasse både i Bergen og på Rena til spesialstyrkemiljøet.

La meg si litt om disse tre tiltakene, først om beredskap:

Regjeringen vil med virkning fra 1. august 2013 sette Marinejegerkommandoen på nasjonal kontraterrorberedskap som på anmodning kan bistå politiet. Med utgangspunkt i MJKs maritime spesialkompetanse og kapasitet vil styrken også kunne yte håndhevelsesbistand til politiet.

Beredskapen skal ivaretas fra Bergen og kommer i tillegg til beredskapen som Forsvarets spesialkommando/Hærens jegerkommando ivaretar fra Rena. Tiltaket vil dermed totalt sett styrke Forsvarets evne til å bistå politiet i terrorbekjempelse.

Regjeringens andre tiltak er å etablere en felles virksomhetsledelse for spesialstyrkene. Dette vil innebære etablering av en driftsenhet i Forsvaret som samordner virksomheten og har ansvar for koordinering av styrkeproduksjon og støttevirksomhet. Etableringen av et felles virksomhetsområde legger til rette for helhetlig utvikling av spesialstyrkene og synergier mellom de taktiske enhetene på områder som beredskap, trening og øvelser. En felles ledelse vil også styrke evnen til helhetlig prioritering og ressursanvendelse, f.eks. felles anskaffelser.

De to taktiske spesialstyrkeavdelingene, FSK/HJK og MJK, vil fortsatt være lokalisert som i dag og opprettholde sin nære tilknytning til forsvarsgrenene, og seleksjon og styrkeproduksjon vil foregå i de to avdelingene, som i dag.

Regjeringens tredje tiltak er å fremme forslag til Stortinget om ny bygningsmasse både i Bergen og på Rena til spesialstyrkemiljøene.

Marinejegerkommandoen skal fortsatt lokaliseres i Bergen og på Ramsund. MJKs bygningsmasse på Haakonssvern skal opprustes, og det skal bygges undervisningsfasiliteter og lagre for avdelingens utrustning, kjøretøy og båter i tillegg til kontorer innenfor en kostnadsramme på 296 mill. kr. Dette skal etter planen stå klart ved årsskiftet 2016/2017.

For å ivareta spesialstyrkenes krav til de operative kapasitetene ved innsetting fra luften er det nødvendig å bygge nye fasiliteter på Rena. I det nye bygget vil det være plass for å rigge last som kan bli droppet fra fly, og det vil være rom for å oppbevare, pakke og tørke droppmateriell og fallskjermer. Prosjektet er foreslått gjennomført innenfor en kostnadsramme på 108 mill. kr.

Så til EBA-investeringer: I tillegg til de to prosjektene som jeg akkurat har omtalt i tilknytning til spesialstyrkene, legger regjeringen frem ytterligere fem forslag om investeringer i eiendommer, bygg og anlegg. Disse er alle viktige for Forsvarets videre utvikling og effektiv drift.

To prosjekter gjelder Bardufoss-området, der det blir foreslått å bygge nye hangarer, kontor og plasser for oppstilling av helikopter innenfor en kostnadsramme på 512 mill. kr og å fornye og øke kapasiteten til infrastrukturen i Rusta leir innenfor en kostnadsramme på 172 mill. kr.

Stortinget har tidligere sluttet seg til at det skal etableres et helikopterdetasjement på Haakonssvern. I denne proposisjonen foreslår regjeringen å starte opp et prosjekt

innenfor en kostnadsramme på 275 mill. kr og omfatter bygging av hangarer, kontor og flyoppstillingsplasser.

Ved samme base holder Forsvarets logistikkorganisasjon til i eldre bygg som ikke tilfredsstillt krav til helse, miljø og sikkerhet. Det blir derfor foreslått å bygge en ny kontorbygning innenfor en kostnadsramme på 112 mill. kr.

Det siste EBA-prosjektet som foreslås, er et prosjekt for å utbedre hovedrullebanen ved Bodø hovedflystasjon. Nåværende rullebane har alvorlige skader og mangler. Utbedring er nødvendig for å opprettholde sikkerheten for personell og materiell og for å hindre ytterligere verdiforringing og risiko for driftsavbrudd. Prosjektet foreslås gjennomført innenfor en kostnadsramme på 162 mill. kr.

Med dette som bakteppe er jeg og mine bisittere åpne for å besvare spørsmål fra komiteen.

Har forsvarssjefen noe spesielt å tilføye?

Harald Sunde: Nei, jeg synes innledningen var så fullstendig at vi kan bruke tiden til spørsmål.

Møtelederen: Takk for det. Da skal vi åpne for spørsmål fra komiteen.

I og med at vi har nokså god tid, tenker jeg at vi gjør det på den måten at den som får ordet til å stille spørsmål, får stille en bolk med spørsmål og umiddelbart få svar på dem. Så går vi over til neste spørre etterpå. Da får vi det litt mer i sammenheng. Det er sjelden vi har såpass god tid på høringer, så da gjør vi et forsøk med det nå.

Vi begynner med Ivar Kristiansen – vær så god.

Ivar Kristiansen (H): Takk for informasjonen.

Det er i vesentlig grad flykjøp som er de store kostnadene i investeringsproposisjonen.

Mitt første spørsmål er: Hvilke andre land er like kjapt ute med en fast, ordinær innkjøpsbeslutning? Rams opp andre som er i samme situasjon

Så til mitt andre spørsmål: Man tar ikke høyde for at andre land utsetter dette, og at andre land også signaliserer at man går ut av intensjonsavtalen. Det omtales bare som en slags usikkerhet, som kompenseres ved at det sannsynligvis kan komme inn nye nasjoner som går til innkjøp. Kongressen i USA har nå en annen budsjettssituasjon, og man henviser til at man fortsatt vil ende opp med en produksjon på 3 000 enheter i tre forskjellige varianter. Hva slags begrunnelse og hva slags kvalitetssikring ligger til grunn for at man konkluderer som man gjør?

Så til mitt tredje spørsmål: Når man viser til flykjøp – i proposisjonen her en total utgift på 12,9 mrd. kr – og man understreker at det er ingen grunn til å tro at kostnaden i 2013-kroner er annerledes enn det vi har blitt informert om tidligere, hvorfor opererer man med en usikkerhetspost på nær 25 pst., altså at man har en usikkerhetspost på 3 mrd. kr? I enhver annen budsjettssammenheng i Stortinget – og jeg har ikke vært med så veldig mange år, men noen vil si for mange år – har jeg aldri opplevd maken til en så stor diversemargin i en start som dette.

Mitt fjerde spørsmål – hvis jeg får lov til å fortsette – går på utviklingen med å iverksette langtidspanproposisjonens håndtering av Ørland og Evenes. Går ut-

vikling og planlegging etter tidsmessig planlagt program, personellmessig planlagt program og økonomisk planlagt program?

Så til spørsmål fem ...

Møtelederen: Det blir det siste i denne runden.

Ivar Kristiansen (H): Ja vel – da skal jeg lande på hjemmebane, i Bodø.

Jeg forstår at man bevilger 168 mill. kr til å flikke på rullebanen, denne gangen med et epoxyteppe. Er dette etter en sikkerhetsanbefaling, og er dette etter en anbefaling gitt av Luftfartstilsynets myndigheter? Jeg viser til at man nå i nyere tid i USA har vist til at den type dekke er forbundet med relativt stor fare. Jeg stiller spørsmål ved om det tilsier at man burde satse på denne type rullebanedekke.

Møtelederen: Forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen – vær så god.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Takk for det.

Jeg tror jeg skal begynne, og så skal jeg overlate ordet til direktøren for kampflyprogrammet. Jeg har bare lyst til å komme med noen betraktninger innledningsvis.

Vi er jo med i et program med en rekke andre land, og vi har vært med over lengre tid. Det er ingen endringer i de landene som er med. Selv om f.eks. Canada nå har tatt – jeg vil kalle det – en time-out, det er det de kaller det selv, for å gå noen runder med å gjøre den prosessen som vi gjorde, før nedvalget av kampfly, er de fremdeles med i kampflyprogrammet. Så vidt jeg vet, er vi land nr. 5 som bestiller fly. Det er en del andre som gjør dette parallelt med oss.

Til spørsmålet om vi på grunn av den økonomiske situasjonen som mange andre land opplever, burde tenke oss om en gang til: Det er selvfølgelig et synspunkt, men med all respekt må jeg si at jeg deler ikke det synspunktet. Selvfølgelig følger vi veldig nøye med på hva de andre landene gjør. Men det er fremdeles ikke noe som endrer på tallet, at vi kan se at ca. 3 000 fly vil bli produsert, og det er det vi forholder oss til. Om det skulle være noen endringer fra et år til et annet, er det også tatt høyde for det. Dette er jo en situasjon man må følge med på, for den økonomiske situasjonen i mange land er veldig krevende.

Det er satt av en usikkerhetspost, en usikkerhetsavsetning, og det er noe vi egentlig har snakket om hele tiden i forbindelse med kampflykjøpet. Det er mange forhold som kan komme inn, men det er ikke noe vi planlegger etter. Det er ikke en diversepost, sånn som det ble antydnet, det er en usikkerhetsavsetning som skal kunne brukes dersom det skulle vise seg å være nødvendig. Ellers står vi ved de kostnadene som ble lagt frem for Stortinget i 2012.

Jeg tror jeg skal komme litt tilbake til Ørland og Bodø – forsvarssjefen kan komme tilbake til noe av det – og la sjefen for kampflyprogrammet kommentere det som går på kostnader og utviklingen i programmet. Han er tett på de andre landene som er deltakere i programmet.

Anders Melheim: Jeg skal begynne med det første spørsmålet, om partnernasjonene, og ramse opp dem.

Det er fire partnere som får fly før oss. To har fått det allerede. Det er britene og nederlenderne, henholdsvis tre til britene og to til nederlenderne – i henholdsvis 2011 og 2012. I 2014 vil Australia få to og Italia få tre. Når vi får våre første i 2015, blir vi partnerland nr. 5, etter planene. Disse planene ble bekreftet. De bekreftes formelt i styremøtene, som er to ganger i året. Undertegnede var på styremøtet uken før påske. Da ble denne leveranseplanen bekreftet. Alle nasjonene må bekrefte sine planer, og det er disse som ligger der i dag. I tillegg kan nevnes at utenom partnerne vil bl.a. Japan ha en bestilling inne allerede fra 2016. Slik sett er det bare tre nasjoner som får fly etter oss, henholdsvis Canada, Tyrkia og Danmark.

Kort om usikkerhetsavsetningen. Her er det egentlig bare å bekrefte det statsråden sa i sitt innlegg. Dette er ikke noen kronestykker man planlegger å bruke. Det er en usikkerhetsavsetning – ikke noen kronestykker vi legger inn i de kostnadstallene vi har. Det er tidligere informert om at den totale usikkerheten for hele kostnadsrammen ligger på ca. 11 mrd. kr. Slik sett er det kun en funksjon av det omfanget vi nå har. Usikkerhetsavsetning gjelder både de fire første flyene og de første seks. En har altså en usikkerhetsavsetning på det vi totalt har gått til Stortinget med, inkludert denne proposisjonen. Det dreier seg om totalt ti fly, med tilhørende utstyr, som også er beskrevet i proposisjonen – type simulator, trening, logistikk, utstyr osv. Usikkerhetsavsetningen er en funksjon av det.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Så til Ørland og Evenes. Generalinspektøren for Luftforsvaret har nettopp lagt frem en omstillingsplan for de endringene som nå foreligger.

Jeg har lyst til bare å understreke at når det gjelder de politiske vedtakene, er det ingen endring. Det er det heller ikke fra generalinspektørens side. Det han kommer frem med, er at omstillingen er krevende. Jeg tror jeg skal gi ordet til forsvarssjefen når det gjelder akkurat det.

Harald Sunde: La meg først kommentere Ørland. Planen for utbygging av Ørland er i gang. Forsvarsbygg er i kontakt med kommunene og er i ferd med å etablere behovs- og funksjonsanalyser og skape grunnlaget for regulering og videre utbygging av Ørland.

Generalinspektøren for Luftforsvaret har utgitt sin omstillingsplan, som er drøftet og håndtert på hver av lokalitetene. La meg derfor konsentrere meg om det viktigste i denne omstillingsplanen, som gjelder forhold rundt Bodø hovedflystasjon og QRA lokalisert til Evenes. Stortingsvedtaket lokaliserte QRA-en til Evenes flystasjon. Iverksettelsesbrevet fra departementet til Forsvaret beskrev en tidshorison for denne etableringen innen 2016.

Generalinspektøren for Luftforsvaret har tilskrevet meg og pekt på tre viktige områder i sin plan som er krevende. Det ene er videreføringen av fasevedlikeholdet på Bodø hovedflystasjon. Det andre er videreføring av spesialverkstedene på Bodø hovedflystasjon. Det tredje er tiden for etablering av QRA på Evenes. Dette har vi behandlet og vurdert konsekvensene av dersom noen av forutsetningene skulle endre seg. Bekymringen ligger i at omstillingen

har en risiko for tap av kompetanse ved at personell i vedlikeholdsorganisasjonen slutter. Det sier seg selv at å drifte vedlikehold på tre steder samtidig – i henhold til en slik omstillingsplan – er mer krevende enn to. Generalinspektørens bekymring er tidspunktet for etableringen av QRA på Evenes. Denne anbefalingen er framsendt til statsråden og behandles nå i Forsvarsdepartementet.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg har lyst til å understreke at jeg nettopp har fått den. Derfor har jeg ikke ferdigbehandlet den.

Det siste spørsmålet gjaldt epoxybelegget på Bodø hovedflystasjon. Siden jeg ikke er spesialist på veidekke, må jeg gi ordet til kontreadmiral Elisabeth Natvig.

Elisabeth Natvig: Takk skal du ha, statsråd.

Jeg er vel heller ikke spesialist på veidekke, men vi har fått en anbefaling fra Forsvarsbygg om å legge epoxybelegg der. Det er gode erfaringer med det, bl.a. fra Flesland og Evenes. Det er en løsning som skal være «midlertidig» i 10–15 år framover. Ut fra den kost-nytte-vurderingen som er gjort, er det en anbefalt løsning, hvor også Avinor og Bodø kommune har vært med på prosessen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Da håper jeg at jeg har svart på de fem spørsmålene fra representanten Kristiansen.

Møtelederen: Takk for det. Da gir jeg ordet til Snorre Serigstad Valen.

Snorre Serigstad Valen (SV): Takk for det, leder.

Jeg har også en del spørsmål, men de er knyttet til ulike temaer. Kanskje jeg skal ta ett tema nå og så tegne meg igjen, for å få det litt systematisert? – Takk.

Da tar jeg temaet kampfly først. Det var en dokumentar på tv for et par uker siden – «Brennpunkt» – som skapte mye oppmerksomhet og en del bekymringer hos mange. Kampflyprogrammet var veldig aktivt på sosiale medier under sendingen og svarte på mange av påstandene som kom, osv. Mye av det som ble omtalt i dokumentaren, er mindre relevant for Norge. Anskaffelsesprosessen i Canada er en helt annen, og de politiske konfliktene der er ikke nødvendigvis særlig relevante for oss. Jeg har likevel lyst til å spørre, siden det har vært en del uro.

Det første jeg lurer på, er hvilke garantier vi har for at kampflyanskaffelsen ikke blir dyrere enn antatt, om vi føler oss trygge på at kampflyene vil fungere som forutsatt, og at måloppnåelsen er den vi forutsatte da Stortinget valgte å gå for F-35.

Så lurer jeg på om forsvarsministeren kan si noe mer om gjenkjøp. I hvilken størrelsesorden kan vi forvente å få på plass gjenkjøpsavtaler? Jeg skjønner at forsvarsministeren ikke kan komme med noen tall, men hvor er det vi legger oss her? Det vil jeg gjerne vite.

Til slutt – det er vel kanskje mest naturlig at forsvarssjefen svarer her. Under behandlingen av langtidsplanen i fjor ble det klart at vi tar en større del av anskaffelseskostnadene over Forsvarets budsjett enn det Forsvaret selv kan-

skje kunne ha tenkt seg. Noe av rasjonale bak dette er at flyet, om det fungerer som antatt, dekker en del kapasiteter som våre kampfly tidligere ikke har gjort. Kunne vi få noen kommentarer til det? Hvilke funksjoner i det norske forsvaret er det F-35 skal fylle som F-16 ikke har gjort? Er det grunn til å tro at det fortsatt vil være tilfellet når vi får flyet ferdig levert og ferdig utviklet?

Møtelederen: Takk for det. Da gir jeg igjen ordet til forsvarsministeren.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Kanskje jeg skal begynne med å kommentere «Brennpunkt»-dokumentaren. Det var en dokumentar som vi fikk mulighet til å se igjennom på forhånd, og som vi egentlig ikke kjente oss veldig igjen i når det gjaldt realiteter. Derfor var det – for å si det veldig diplomatisk – nødvendig å korrigere en del av de påstandene som kom. Det hadde jeg fått noe anledning til, men jeg hadde ikke sett dokumentaren da jeg kommenterte det.

Blant annet brukte man der en dokumentar fra Canada – store deler av programmet var tatt fra den. Jeg vet ikke om Anders Melheim vil kommentere det mer?

Anders Melheim: Jeg kan bare kommentere at vi har hatt en vesentlig annerledes – som du selv også påpeker – nedvalgsprosess enn det Canada har hatt.

Jeg har i løpet av programmet også hatt dialog med Canada og min kanadiske kollega. De har også henvendt seg til Norge og fått en del støtte i den prosessen de nå er inne i – sett hen til hvordan vi har gjort nedvalgsprosessen, og tatt med seg en god del av det inn i sitt arbeid.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: La meg bare si litt om den. Da vi gjorde den nedvalgsprosessen i min forrige periode som forsvarsminister, var vi veldig nøye på at det var en prosess som vi måtte dokumentere til punkt og prikke, nettopp fordi vi var nokså sikre på at et så stort kjøp og en så stor investering ville det kunne bli stilt spørsmål om i ettertid. Nettopp derfor har det jo vært ekstern kvalitetssikring etter hver eneste prosess i kampflyprogrammet. Alle prosesser som har vært tatt, har vært kvalitetssikret, så i alle disse tingene vil jeg si at vi har hatt en prosess som vi absolutt står inne for. Det har jeg også lyst til å understreke i forhold til det Brennpunkt-programmet.

Så til spørsmålet om det blir dyrere enn antatt. Vi har ingen grunn i dag til å se at det skal bli dyrere enn det som er sagt til Stortinget i 2012, og de beregningene som er kommet frem der. Det er altså ingen ting som tilsier det. Så vil jeg si at Stortinget selv har skaffet seg ganske godt handlingsrom her. For vi har ikke bestilt 52 fly en bloc som så skal leveres. Vi har sagt at det er det vi skal ha, og det er det vi skal ta høyde for, men Stortinget skal jo år for år gi denne fullmakten til bestilling. Så jeg vil si at Stortinget har skaffet seg ganske god kontroll med hele denne prosessen.

Når det gjelder gjenkjøp, må jeg si at ambisjonene våre er store. For nettopp den ammunisjonen som produseres

på Nammo, er det flere som er interessert i. Men det er vel også litt naturlig at man ikke går til bestilling før man ser at alt er der og fungerer. Når det gjelder JSM, er det selvfølgelig også noe vi har veldig store ambisjoner om at flere land skal kunne ta i bruk. Jeg har da lyst til å referere det den forrige amerikanske forsvarsministeren sa til meg. Det var nettopp det at USA ville støtte oss i å få til den integrasjonen som vi nå har fått støtte av i styret i programmet, nettopp fordi, som han sa, at flere land skal kunne ta i bruk dette missilet. Vi merker at det er stor oppmerksomhet rundt det og stor interesse for det – både JSM og NSM – og det er jo bra for industrien.

Jeg vet ikke om du har noe mer til disse første punktene?

Anders Melheim: Jeg kan kanskje kommentere spørsmålet om flyet vil virke. Det kommer jo fram mange påstander, ordet «papirfly» og en del andre ting. Bare for å understreke det, så sitter vi veldig tett på programmet. Fra høsten av vil vi ha ti norske som sitter inne i programmet i USA, og vi følger utviklingen både på kapasiteter og hva vi skal forvente. Vi har jo norske krav inn i programmet, og de følges nøye av oss hele veien, og vi har ingen indikasjoner på at ikke de norske kravene vil være på de flyene vi får levert på Ørland i 2017. Flyene har i dag 6 000 timer i lufta, og etter restruktureringen i 2010 viser man nå en framdrift på testpunktene – både på flygning og hva de skal gjennomføre i testprogrammet sitt – som faktisk ligger foran testprogrammet. Så sånn sett er det i veldig god rute med tanke på at dette flyet vil virke og være der til å kunne gjøre det det skal gjøre allerede fra 2017, når vi begynner å trene og øve med dem på Ørland.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Så kan forsvarssjefen svare på de neste spørsmålene.

Harald Sunde: Når det gjelder den første delen – hvilken rolle dette flyet fyller ut over den kapasitet vi i dag har med F-16 – er det definert i grunnlaget for flyvalget. Dette er jo en helt annen generasjon kampfly, som er et kampsystem for hele Forsvaret på tvers av alle forsvarsgrener. Det er vel egnet til støtte til landoperasjoner, luftoperasjoner og luft-overflate – altså støtte til sjøoperasjoner. I tillegg til dette har den nye sensorer, og den har et kommunikasjonssystem som ligger i framtiden og er en kapasitet vi ikke kan sammenlikne med F-16. Det er en ny generasjon for framtiden.

Så var andre del av spørsmålet hvilke konsekvenser dette har hatt budsjettmessig, ved at den reelle tilleggsbevilgningen er lavere enn den forventning eller den skisserte ramme for tilleggsbevilgningene. Denne differansen er på 11,7 mrd. kr. Vi har gått igjennom hele prosjektporteføljen som ligger inne både i langtidsplanleggingen, i strukturutviklingen og de godkjente og framtidige prosjekter. Der har vi prioritert de 190 planlagte prosjektene basert på operative leveranser, personellets sikkerhet, prioriterte strukturelementer og hvilke styrkemål Nato gir oss. Ved denne gjennomgangen har vi tatt ut 11 prosjekter fordi disse prosjektene ikke lenger er tilpasset den struktur som ble ved-

tatt i Proposisjon 73 S for 2011–2012. Så har vi redusert ambisjonene i 19 prosjekter av tilsvarende grunn. Et godt eksempel her er jo den nye 2. bataljon til Brigade Nord, som nå får en annen type materiell, og det er 16 prosjekter som er utsatt i tid. Det dreier seg i hovedsak om å skifte ut kapasiteter hvor vi kan forlenge levetiden på materialet noe. I sum gir dette, slik vi ser det nå, en balanse rundt denne differansen på 11,7 mrd. kr. Men jeg må understreke at 5,7 mrd. kr av dette er skjøvet ut utenfor tidshorisonten 2021.

Møtelederen: Da blir det votering straks i Stortinget. Jeg foreslår at vi avbryter her, og kommer vi tilbake hit så fort voteringen er ferdig. Da er det Tom Staahle som begynner med spørsmålene.

Høringen ble avbrutt kl.14.37.

Høringen ble gjenopptatt kl. 15.10

Møtelederen: Da foreslår jeg at vi starter opp igjen. Jeg beklager den lille forsinkelsen, som skyldtes at voteringsanlegget i stortingssalen slo seg helt vrangt i dag, slik at dette tok mye lenger tid enn planlagt.

Men vi går raskt videre. Neste spørsmålsstiller er Tom Staahle, vær så god.

Tom Staahle (FrP): Takk for det, leder.

Noen har vært litt inne på de problemstillingene som jeg hadde tenkt å ta opp, men jeg har to spørsmål rundt F-35. Vi er jo forholdsvis tidlig i utviklingsfasen av dette programmet, det er fortsatt noe som skal gjøres her, og det vil sikkert også skje modifiseringer i produksjonsløpet i årene som kommer. Ser man at det vil kunne få noen konsekvenser kostnadmessig utover de tallene som ligger i proposisjonen i dag? Det var det ene.

Det at det finnes andre partnasjoner som utsetter tidspunktet for anskaffelsene, gjør jo at produksjonslinjen sannsynligvis også vil gå over noe lengre tid. Ser man at det vil få noen konsekvenser når det gjelder Norges rolle i dette programmet?

Så kom jeg på det tredje og siste spørsmålet, og det er egentlig en forlengelse av det som står i proposisjonen. Det er jo kjent at USA vurderer å gjøre noen reduksjoner i forsvarsbudsjettet. Det sies i proposisjonen at det er uklart i hvilken grad F-35-programmet vil bli rammet av de kuttene. Har man siden dette ble skrevet, gjort ytterligere betraktninger rundt det, og hvilke konsekvenser dette vil få for oss? Takk.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det forsvarsminister Strøm-Erichsen, vær så god.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg kan begynne, og så kan forsvarssjefen og Anders Melheim fylle ut.

Det er for så vidt riktig at vi har vært med i utviklingsfasen av dette flyet, vi er deltakere i programmet, og vi har også bestilt fly, men, som det ble sagt her, som nummer fem. Vi er altså det femte landet som får levert, så sann sett er vi midt i linjen. Vi har jo også presentert kostnadsykluser på flyene osv. Men hele poenget er at vi også er nødt til å bestille fly som gjør at vi har den operative kapasiteten som forsvarssjefen mener er forsvarlig i forbindelse med utfasingen av F-16. Så her er det hele tiden en balanse mellom å få operativ kapasitet på F-35 samtidig som vi faser ut F-16, og alt henger jo egentlig sammen med det.

Som jeg sa i sted, er det ingenting vi kan se nå, eller som vi er kjent med nå, som vil påvirke kostnader. Det som vil kunne påvirke kostnader, som kan gjøre det, er jo selvfølgelig hvis det skulle bli store endringer. Men per i dag er det eneste vi får av forsikringer fra USA, enten det er fra forsvarsministeren eller andre, at de følger opp det programmet. Og det som det var snakk om tidligere, at de kanskje skulle redusere produksjonen med f.eks. 10 pst. i 2013 – av 30 fly ville det vært 3 fly, og det ville ikke gitt de store utslagene.

Men man skal alltid være åpen for at det kan komme noe som vi ikke ser i dag, men vi har ikke verken grunnlag for eller kunnskap til å si noe mer om det.

Anders Melheim: Jeg kan bare fylle ut på det første spørsmålet ditt, når det gjelder modifikasjoner og dette med kostnadene. Dette er jo et begrep som ofte blir kalt «concurrency», det at du både produserer og leverer fly – denne måten å gjøre det på.

Jeg kan bare bekrefte at det siste vi fikk derifra, var formelt på styremøtet før påske, hvor alle programdirektorene var samlet. Kurvene på kostnader for både fly og motor viser at de nå går nedover i tråd med det som var forutsatt i programmet, sånn at vi har gode tall også på den siden når det gjelder dette som går på modifiseringer som skjer i utviklingsfasen fram til 2017. Takk.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Forsvarssjefen vil gjerne si noe.

Harald Sunde: Ja, to korte kommentarer.

Den ene kommentaren går på en kostnadsramme, altså 2013-kroner, på 62,6 mrd. kr. Etter at Kongressen strammet inn programmet, har vi ingen indikasjoner på at denne kostnadsrammen står i fare, slik ting ser ut nå.

Litt til det totale antall fly: Amerikanerne har jo selv en produksjon på 3 000 maskiner. En viktig forutsetning for det er jo at F-35 i det amerikanske forsvaret skal erstatte en rekke fly, ikke bare F-16 som hos oss, slik at behovet for produksjon av F-35 er størst i USA.

Møtelederen: Takk for det.

Da har jeg tegnet meg selv til noen spørsmål også. Jeg kommer til å ta dem ett etter ett, slik at jeg får et svar etter hvert spørsmål.

Bare for å få det klart – for nå er det flere som har vært inne på anskaffelsesprosessen, prisen og tida – stats-

råden er altså helt klar på at den norske anskaffelsen er i rute, og at den er innenfor de kostnadsberegningene som tidligere er satt? Jeg ber bare om en bekreftelse på det.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, vi har ikke noen andre opplysninger enn det som ble gitt til Stortinget for ett år siden, og det som står i proposisjonen her når det gjelder kostnader og hva de inkluderer. Vi har ikke grunnlag for å si noe annet enn det.

Møtelederen: Så da tolker jeg det som et ja – alt er i rute, og alt er innenfor de rammene som er gitt?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi har verken hørt, sett eller lest annet, så med den kunnskap vi har per i dag, har vi ikke noe grunnlag for å si at det er endringer i disse kostnadene. Dette er jo noe som vi også følger opp, som Anders Melheim sa, fra rett før påske.

Møtelederen: Da tolker jeg det som en bekreftelse.

Jeg vil også bare spørre: Deler Finansdepartementet den oppfatning at vi nå kjøper oss inn på riktig tidspunkt?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er jo Forsvarsdepartementet som har hatt ansvar for kampflyanskaffelsen i utgangspunktet, og som også har en mening om når vi må få disse kampflyene for å få dem til riktig tid i forbindelse med utfasing av F-16.

Finansdepartementet har jo hele tiden vært inne i denne prosessen, også når vi har hatt ekstern kvalitetssikring. Jeg vet ikke om forsvarssjefen eller Anders Melheim vil si litt om akkurat det?

Anders Melheim: Ja, jeg kan bare si at i forkant av og fram til proposisjonen, har det vært gode dialoger. Vi har tett dialog også med Finansdepartementet, og det er simulert ulike typer anskaffelsesløsninger. Det har også vi fra departementet gjort mange ganger. Den anskaffelsesplanen vi nå har kommet ned på, er vurdert ut fra både økonomi og ut fra – kanskje det viktigste – operative hensyn, utfasing av F-16, omstilling i Luftforsvaret, osv. Den totaliteten er grunnen til at vi har kommet fram til den anskaffelsesplanen.

Det finnes anskaffelsesplaner som rent kronemessig kan slå ut annerledes. Anskaffelsen lå opprinnelig, tilbake i tid, på tolv fly hvert år, og det å trekke denne anskaffelsen noe ut i tid, er også en fordyrelse, som det også er opplyst om. Men det er klart at når det gjelder både økonomi, operative forhold, utfasing av F-16, omstilling i Luftforsvaret – alt dette sett under ett – er dette det mest optimale, og det er presentert for Finansdepartementet.

Møtelederen: Så da tolker jeg det dit hen at Finansdepartementet også synes det å framskynde anskaffelsen av den første hovedbolken er den beste løsningen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det vil jeg svare på. Dette er jo en sak som vi har behandlet i regje-

ringen, og som regjeringen vil legge frem for Stortinget. Dette er jo noe vi står bak, og når regjeringen står bak det, står også Finansdepartementet bak det.

Det har hele tiden vært problematisert at det ville gjøre selve anskaffelsen noe dyrere, men her er det så mange andre faktorer som også skal inn, opplæring av piloter, utfasing av F-16 osv., og ikke minst hensyn til resten av Forsvaret, at vi skal kunne ha en frihet til også å bruke penger på investeringsbudsjettet til andre formål enn kampfly. Derfor er denne planen lagt. Det er mange hensyn som er tatt, og dette er det som regjeringen har besluttet.

Møtelederen: Da har jeg også et spørsmål til forsvarssjefen: Medfører det riktighet at Generalinspektøren for Luftforsvaret har anbefalt at Bodø beholder QRA-en ut F-16s levetid?

Harald Sunde: Som en del av brevet fra Generalinspektøren for Luftforsvaret, anbefaler han videreføring av QRA på Bodø utover 2016, og videreføring av fasevedlikehold og spesialverksteder på Bodø.

Møtelederen: Hvordan vurderer forsvarssjefen den løsningen rent faglig?

Harald Sunde: Det reduserer den usikkerhet som vi lever med når det gjelder tap av kompetanse på vedlikeholdssiden.

Møtelederen: Da har jeg et siste spørsmål som er knyttet til et helt annet tema, nemlig spesialstyrkene, som vi for så vidt ikke har vært så mye inne på ennå.

Jeg vil gjerne at forsvarssjefen utdyper noe hva han mener er de største operative gevinstene man kan vinne ved å gjøre relativt store omorganiseringer av spesialstyrkemiljøet?

Harald Sunde: La meg først si at gjennom Proposisjon 73 S og den videre utviklingen av Forsvaret er det viktig at vi har ett forsvar, og det betyr at vi har et utviklet og moderne forsvar som er knyttet sammen i nettverk. Det betyr at de kapasiteter vi stiller, går på tvers av forsvarsgrener og domener, sånn som sjøoperasjoner, landoperasjoner, luftoperasjoner, og vi har derfor også etablert et cyberforsvar. Denne kompetansen må derfor sys sammen slik at vi for fremtiden har en mest og best mulig utvikling av de kapasiteter vi trenger. Dette har vi gjort i cyberforsvaret, dette har vi gjort i FLO, dette har vi gjort i Forsvarets sinitet, og anbefalingen går på å knytte spesialstyrkene inn under én ledelse for å ha en enhetlig styrkeproduksjon, for å ha en materiellanskaffelse hvor vi får mest mulig ut av både materiellanskaffelsene, av teknikk, taktikk og operasjoner, av økonomi, en bedre økonomisk styring gjennom egne budsjetter og rapporteringsansvar, gjennom like sikkerhetsbestemmelser for å ivareta personellets sikkerhet og rammer og gi synergier i dette.

Spesialstyrker i dag kalles fullspekter spesialstyrker. Det betyr at en landavdeling også trenger maritime innslag og vice versa. Dette vil sikre at vi kan utvikle et kompe-

tansenivå i våre særdeles gode spesialstyrker også i tiden foran oss.

Møtelederen: Dette er bare et oppfølgingsspørsmål til forsvarsministeren. I proposisjonen er det jo veldig overfladisk behandlet hvilke konsekvenser dette vil få, altså både de økonomisk-administrative konsekvensene og hvordan tilknytningen til forsvarsgrenene vil være når man får et felles ledelselement osv. Kan forsvarsministeren utdype nærmere både hvilken beredskap MJK er tenkt satt på, hvilken fordeling det skal være mellom FSK og MJK, og hvilken økonomisk beregning ligger til grunn for det som nå gjøres?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vil komme med en kommentar, og det er å være veldig presis på at det er én felles virksomhetsledelse dette dreier seg om, slik at jeg vil ikke si at det er en stor omorganisering. Det er et tydelig uttrykk for at vi satser på spesialstyrkene og kommer til å satse på spesialstyrkene og spesialstyrkemiljøene fremover. Det er det første.

Likeledes skal vi utvikle det som er den spisseste kapasiteten vi har i Forsvaret, som også forsvarssjefen sa, men når det gjelder detaljene om hvordan denne beredskapen skal legges opp, tror jeg forsvarssjefen må komme tilbake til det.

Når det gjelder den tilknytningen vi skal ha til forsvarsgrenene, vil jeg si at det er nettopp derfor det er særdeles viktig å bygge nye fasiliteter til MJK på Haakonvern. De er veldig avhengig av å være i nærheten av Sjøforsvaret, slik at den nærheten og det samvirket med Sjøforsvaret som de har i dag, er helt avgjørende, og kanskje de trenger det mer enn egentlig FSK trenger sin tilknytning til Hæren.

Men begge trenger dette samvirket, fordi en del av beredskapen for begge nettopp dreier seg om beredskapen på sjøen. Så jeg tror forsvarssjefen skal få si litt mer om hvordan vi tenker oss denne beredskapen. Når det gjelder kostnadene, vil vi komme tilbake til det i forbindelse med budsjettet.

Møtelederen: Jeg bare spør: Beredskapen skal gjelde fra 1. august?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja.

Møtelederen: Ok. Det er da i dette budsjettåret?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja.

Møtelederen: Nettopp.

Harald Sunde: Beredskap er den kapasitet avdelingen har, og da satt på en kort tilgjengelighet slik at den kan komme til å settes inn i både militære operasjoner og håndhevelsesbistand til politiet. Det som er viktig, er at vi utvikler kapasiteten til alle våre spesialstyrker slik at vi kan løse både militære oppgaver og håndhevelsesbistand til politiet i et bredere omfang enn hva vi gjør i dag.

Operasjonen i Afghanistan har utviklet spesialstyrke-

ne og spesialstyreoperasjoner betydelig. Derfor har også spesialstyrker fra Hæren og Sjøforsvaret operert i Afghanistan. Tilsvarende ble det i 1982 gitt en oppgave til Forsvarets spesialkommando om håndhevelsesbistand til politiet i offshore-/oljeinfrastrukturen langs land. Siden den gang har dette økt i omfang både på land og ute i sjøen. Ved å gi alle spesialstyrkene både beredskap og utviklet kapasitet til å løse disse oppgavene, vil vi ha en bedre beredskap, vi vil ha flere til å støtte politiet dersom noe skulle skje i terrorsammenheng i olje- og gassinfrastrukturen, vi kan håndtere beredskap knyttet til avdelingene i et bredere spekter, og vi har flere spesialstyrker som kan løse disse oppgavene.

Møtelederen: Takk for det.
Da er det Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A): Jeg har også et spørsmål om spesialstyrkene. For å si det – uten å overdrive – vakte det litt støy. Det var litt støy underveis i denne prosessen, og vi fikk en god del henvendelser også her på huset. Med den løsningen som nå ligger her, og som det er redegjort for i proposisjonen, har jeg et spørsmål til forsvarssjefen: Er det nå – jeg vet ikke helt hvordan jeg skal formulere meg – ro i rekke, er det nå en modell som forsvarssjefen oppfatter at det er aksept og forståelse for i Forsvaret, som presenteres?

Spørsmål nr. 2: Så vidt jeg kan skjønne – muligens med forbehold for at alle nynorskorda i proposisjonen ikke er helt klargjørende for meg – så forstår jeg at den nye sjefen skal bli en sjef på det som vel på forsvarsspråket kalles nivå 2, altså en egen sjef under forsvarssjefen, på samme nivå som generalinspektørene. Spørsmålet mitt er: Har det vært vurdert om sjefen i stedet for å ligge under forsvarssjefen og forsvarsstaben bør ligge under Forsvarets operative hovedkvarter, FOH?

Møtelederen: Takk for det – Harald Sunde.

Harald Sunde: Dette er en god faglig løsning. Løsningen er utredet av fjerde avdeling i Forsvarsdepartementet, under rollen som langtidsplanleggingsavdeling for Forsvaret. Prosessen har vært inkluderende, og selve prosessen er drøftet med arbeidstakerorganisasjonene, og de har vært med i hele prosessen. Det har vi også fått en skriftlig tilbakemelding på.

Alle beslutningspunktene gjennom denne utredningen er blitt fattet i Forsvarets ledergruppe, hvor både generalinspektørene og de andre nivå 2-sjefene sitter, inklusiv fagsjefene i Forsvarsstaben. Dette er den beste faglige anbefaling vi kan komme med for å utvikle spesialstyrkene til morgendagens krav.

Spesialstyrkene i Norge er svært gode. Spesialstyrkene høster stor anerkjennelse fra våre allierte samarbeidspartnere, og de har et kompetansenivå som overskrider det kompetansenivået som finnes i den enkelte forsvarsgren. Hærens spesialstyrker trenger maritim kompetanse. Det høstes fra Sjøforsvaret. Sjøforsvarets spesialstyrker trenger landkompetanse, både i de spesialgrener som finnes i Hæren, slik som operasjoner i tettbebyggelse på land,

framrykking etc. For at disse spesialstyrkene kan utvikle seg i framtiden, trenger de en overordnet ledelse, slik at denne kompetansen kan videreutvikles for morgendagen.

Det må ikke herske tvil om at Marinejegerkommandoen skal være i Bergen. Det må ikke herske tvil om at Forsvarets spesialkommando skal være på Rena. På Rena er det investert flere milliarder kroner i infrastruktur til disse, og nå investerer vi ytterligere til bygg og anlegg for Marinejegerkommandoen i Bergen. Grunnen til at det ikke er gjort tidligere, er at det er fattet vedtak om at Marinejegerkommandoen nå er på to steder: Haakonsværn og Ramsund. Tidligere var Marinejegerkommandoen kun i Ramsund, med en mindre del i Bergen.

Det er ingen som skal trekke denne kompetansen bort fra verken Hæren eller Sjøforsvaret. Vi skal videreutvikle denne kapasiteten, slik at den blir enda bedre for militære operasjoner og for støtte til det sivile samfunn gjennom håndhevelsesbistand til politiet.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg har bare lyst til å legge til akkurat når det gjelder prosessen: Etter at jeg fikk anbefalingen fra forsvarssjefen, har jeg hatt flere møter med ledelsen for de to spesialavdelingene, og også med tillitsvalgte har jeg hatt flere møter. Så jeg vil si at vi har hatt en veldig grundig prosess også etter at denne saken har kommet til departementet.

Så har jeg lyst til også å understreke dette med beredskapen: Når vi øker beredskapen med Marinejegerkommandoen, gir det oss en helt annen fleksibilitet i forhold til å ha en tilstedeværelse i Bergen, og også å utvikle bedre kapasitet i Nord-Norge, ikke nødvendigvis ved å endre på det som er utdanningen i dag, for den skal være i Ramsund, sånn som deler av utdanningen til marinejegerne, men det gir oss noen perspektiver på sikt både i forhold til Evenes og det å se de ulike styrkene i nord, slik som det også er omtalt i langtidsplanen.

Harald Sunde: Hvis jeg kan føye til – jeg beklager at jeg ikke svarte på representanten Myrli's spørsmål om å legge denne ledelsen under Forsvarets operative hovedkvarter: Denne ledelsen skal stå for budsjett og resultatstyring av denne virksomheten og synliggjøre og kunne muliggjøre prioritering av denne styrken. Det betyr styrkeproduksjon, teknikk, taktikk, operasjoner, materiell, sikkerhet, økonomi og synergier. Denne styrkeproduksjonen ligger altså på dette 2. nivå – DIF-nivå – slik som sjef Cyber, generalinspektører, sjef FLO, sjef Forsvarets sanitet.

Sjef for Forsvarets operative hovedkvarter er styrkebruker. Når vi løser et konkret operativt oppdrag, gis styrkene til sjef FOH. Sjef FOH har ikke økonomisk styringsansvar eller kompetanse til videreutvikling av disse kapasitetene i egen organisasjon.

Rent kommando- og kontrollmessig er det de samme regler for spesialstyrker som for alle andre styrker. De gis til sjef FOH.

Møtelederen: Jeg vil bare forsikre meg om at jeg oppfattet statsråden riktig når hun sa at spørsmålet om

marinejegerne og Ramsund også gir muligheter på Eevenes.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg trodde forsvarssjefen ville kommentere det med den arktiske innsatsstyrken, men vi kan komme tilbake til det.

Det er klart at vi ser for oss at det ikke vil være behov for mindre beredskap i fremtiden, det vil være behov for mer beredskap. Det vil være behov for å ha en bevissthet i forhold til å ha denne type beredskap på et eller annet nivå også i Nord-Norge. Det at vi har den tilstedeværelsen på Ramsund som er i dag, det at vi kommer til å få Eevenes som QRA for F-35, at vi har en kystjegerkommando i Harstad, gir også en mulighet til å se på en samlet form for beredskap – ikke ved å flytte på noen, men ved å tenke hvordan vi også skal kunne ha en best mulig beredskap i nord.

Møtelederen: Da er det Laila Gustavsen.

Laila Gustavsen (A): Jeg skal tilbake til kampflyprogrammet – det blir litt springende spørsmålsstilling her. Vi vet at kronprinsen i dag er og besøker Lockheed Martin som en del av Team Norge, det har vi fått med oss. Men det var ikke det som var poenget.

Du snakket om i stad, forsvarsminister, at vi bestiller fly som land nr. 5. Så har vi jobbet veldig mye fra norsk side rundt integrering av JSM, og der er vel status, som det står i proposisjonen, at partnerlandene nå har akseptert at JSM på en måte blir «standardvåpen» på F-35. Spørsmålet mitt er egentlig hvor mange av de fem landene som har bestilt fly, som også har bestilt våpen, og da mener jeg ikke nødvendigvis norsk. Har de tatt stilling til en type våpen på flyet? Og når i tilfelle skal de bestemme seg for det?

Det andre går på industrikontrakter. Det står i proposisjonen at det er til nå inngått kontrakter til en verdi av om lag 2,2 mrd. kr. Så vet vi at ambisjonen i hele levetiden for programmet er 60–70 mrd. kr. Hvordan vil forsvarsministeren karakterisere den summen i forhold til målsettingen, hvis du skjønner hva jeg mener. Er vi i rute i forhold til det antall kontrakter som er ute, som vi konkurrerer om? Hvordan vil dere si norsk industri klarer seg i konkurransen om de helt konkrete oppdragene sett i lys av de to summene 60 mrd. kr og 2,2 mrd. kr?

Møtelederen: Forsvarsminister Strøm-Erichsen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg skal begynne.

Det som er veldig gledelig, er at vi har kommet inn i forhold til dette integreringsløpet når det gjelder JSM. Det er usedvanlig viktig at vi klarer å få plass i programets utviklingsfase for å få denne integrasjonen til. Det er helt avgjørende for at både vi og andre skal kunne bruke våpnene sånn som vi ønsker, og sånn som spesifikasjonen er.

Så når det gjelder industrikontraktene, er det slik at noe vil utløse veldig mye penger, og det som vil utløse den

største verdien, er ammunisjon fra Nammo og fra Kongsberg. Kanskje Anders Melheim kan si mer om hvordan vi ligger i rute, særlig om hvordan de andre landene har bestilt. Mitt inntrykk er, vil jeg si, at det er svært stor interesse for de norske våpnene. Men her må man jo jobbe. Det er ingenting her som kommer flytende på en fjøl. Her må man virkelig fortsette å jobbe for å få til disse kontraktene.

Men kanskje Anders Melheim vil si litt mer om akkurat det?

Anders Melheim: Jeg kan utdype litt sånn sett og ta det siste spørsmålet ditt i forhold til disse industrikontraktene. Det jobbes ganske iherdig fortløpende med dette. Det er klart at vi har fått 2,2 mrd. kr i dag, for så vidt uten at man formelt har endelig tegnet hovedkontrakten på noe fly ennå, og det er jo et bra resultat i så måte. Det er høye ambisjoner på det. Den tilbakemelding vi får om norsk industri, er veldig positiv i forhold til den kvalitet Norge leverer på bred front. Det nevnes også som regel både Kongsberg og Nammo.

For å ta det siste, i forhold til APEX-ammunisjonen, er det andre nasjoner. Sågar som når vi melder inn, hver nasjon, hva vi har av krav, er det også andre nasjoner, bl.a. Australia, som har sagt et «must have» – det var meldt inn et krav om at de skal ha APEX på sine. Vi har lyktes – de er ett hakk foran i forhold til utviklingen, de er inne i utviklingsfasen. Det betyr at hvis det løpet går, vil den innen utgangen av 2017 være tilgjengelig og kvalifisert for kjøp. Da vil det faktisk være andre nasjoner som kanskje sågar kjøper den før vi kjøper den selv. Det er stor interesse for den ammunisjonen som produseres av Nammo på Raufoss.

Hva gjelder ditt første spørsmål, for å ta det, i forhold til JSM, og som statsråden understreket, den viktige milepælen vi nådde nå før påske for å få den plassen for integrasjonen: Det er klart at våpenpakkene til alle landene, og også Norge, når de store beløpene på våpenanskaffelsen kommer, kommer helt i slutten av perioden, og det gjør den for alle land. Sånn sett har ikke de noen formell forpliktelse i dag, og det er ingen nasjoner som sånn sett har forpliktet sitt system og gått fram og sagt at vi skal ha den. Men det er stor interesse også for den.

Jeg kan nevne spesielt Australia, som har vært veldig interessert i JSM. Våre folk, både på myndighetssiden og ikke minst fra Kongsberg, var ikke for lenge siden i Australia og la fram tekniske presentasjoner osv. Det er stor interesse fra min australske kollega med hensyn til videre utvikling på JSM, uten at man på en måte har «signet» seg opp og lagt inn i programmet at man har en kjøpsbit på den. Men det er veldig positivt, det vi ser.

Møtelederen: Da er det Eva Kristin Hansen.

Eva Kristin Hansen (A): For å gjøre dette enda mer springende vil jeg tilbake til spesialstyrkene. Det var jo, som Sverre Myrli også var inne på, litt uro og støy rundt den prosessen, så jeg har lyst til å stille noen spørsmål til omstendighetene. For det er vel kjent at forsvarssjefen opprinnelig ønsket en sammenslåing, og at han anbefalte

at spesialstyrkene skulle organiseres som en DIF, men uten et eget kapittelansvar, og at det ble anbefalt at man ikke skulle ha et eget kapittel fordi det ville begrense handlefriheten. Og da antar jeg at det er forsvarssjefens handlefrihet det er snakk om. Da er spørsmålet mitt, som jeg gjerne ønsker svar på: Synes forsvarssjefen det er krevende at Stortinget har denne type oppsyn med denne type saker?

Så har jeg litt lyst til å gå tilbake til den organiseringen som nå foreslås, og som ligger i proposisjonen. Jeg hører det forsvarssjefen sier om at det har vært en god prosess, og at det er ro i rekkene nå, men jeg mener å merke at det er litt uro rundt særlig det med løsrivelsen fra forsvarsgrenene, spesielt kanskje fra Marinejegerkommandoen i forhold til Sjøforsvaret. Har forsvarssjefen noen forståelse for denne uroen, eller mener han at det er tatt helt ut av løse lufta og er ubegrunnet?

Møtelederen: Sunde.

Harald Sunde: Vi har lang erfaring med omstilling i Forsvaret. Og omstilling er krevende fordi det betyr endring. Endring betyr også usikkerhet for arbeidssted og arbeidsplass osv. Jeg har selv, etter å ha hatt et allmøte med marinejegerne, gått tilbake til ledergruppen og kommet med et tilleggsråd, nettopp for å imøtekomme en stor bekymring ved Marinejegerkommandoen, at en endring av organisasjonen ville medføre kompetanse- og personelltap. Det tåler vi ikke nå, for landet trenger en robust kapasitet hos spesialstyrkene og en robust kapasitet til å komme på beredskap og med håndhevelsesbistand.

Det medfører feil at forsvarssjefen noensinne ikke ønsker å etablere et kapittel på DIF-nivå. Tvert imot er jo en av årsakene til å etablere et virksomhetsområde nettopp å synliggjøre budsjett og kostnader til spesialstyrkene i stedet for å ha de kostnadene inn i en forsvarsgrens budsjetter og være med på en intern konkurranse om pengene i forsvarsgrenene.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vil føye til litt.

Hvorfor gjør vi dette? For det er klart at det er flere måter å organisere det på. Hva oppnår man egentlig? Og hva er på en måte hensikten?

Jeg tenker at det som er viktig, er at vi fremdeles kan la de to miljøene utvikle seg med sitt særpreg. Men når vi skal ha begge miljøene på nasjonal beredskap, er det faktisk noen ting på systemnivå som må være felles. Det går også på utviklingen og prioriteringen av de to styrkene. For det er ikke gitt at man i to ulike forsvarsgrener prioriterer spesialstyrkene sine likt. Det har vi sett også historisk. Så dette er egentlig en prioritering for å få spesialstyrkene opp på et enda høyere nivå enn de er i dag, ikke minst for at vi skal kunne være helt trygge på at når vi setter dem på nasjonal beredskap, vet vi hva vi får, enten det er marinejegerne som er der, eller det er FSK.

Møtelederen: Da har vi vært igjennom alle som ønsket ordet én gang, og vi er nå på runde to. Jeg ber om at vi stiller relativt korte og konsise spørsmål, så vi rekker

igjennom også dem som ønsker spørsmål i annen runde. Vi begynner med Ivar Kristiansen.

Ivar Kristiansen (H): Jeg skal prøve å være kort. Jeg prøver å sammenholde informasjonen. Det er fjerde året vi sitter med samme tema, den tyngste investeringen i Fastlands-Norges historie gjennom tidene, og jeg har sett hvordan informasjonen har endret karakter. De samme adjektivet går på mange måter igjen, at vi er i rute, at kostnadene ligger fast osv., men tidsmessig har ting forskjøvet seg. Vi er i dag i den situasjonen at det hittil i planprogrammet er bestilt ti fly til sammen. Norge kommer nå med en bestilling på seks nye. Konklusjonen er nå at tallet 3 000 ligger fast.

Jeg sammenholder også dokumenter fra første runde med hensyn til industrikontrakter. Informasjon som gis i dag, er at alt ligger fast, at alt går som planlagt, at veien videre er åpen for JSM. Dette er sitater fra statsråden i dag. Skurrer det ikke litt når det også i proposisjonen på side 7 står:

«Arbeidet med å få på plass ei deling av kostnadene for integreringa av JSM med andre nasjonar, har vist seg svært vanskeleg.»

På side 8 står det:

«Det er generelt sett vanskeleg for norsk industri å få tilgang til den amerikanske marknaden for forsvarsmateriell.»

Sammenholdt med den informasjonen vi fikk for vel tre år siden, skulle vi ikke i dag ligge på vel 2 mrd. kr i kontrakter, og vi skulle vel ikke være blant de fremste i klassen på bestilling. Og skulle ikke den totale bestilling og prosedyreutvikling ha vært langt lengre kommet enn at vi ligger blant de fremste i klassen på bestilling av fly, og at man nå har en portefølje på 10–15 totale bestillinger av fly, eksklusiv treningsfly?

Møtelederen: Strøm-Erichsen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når jeg sier at veien ligger åpen – jeg vet ikke om jeg har brukt det uttrykket, at veien ligger åpen. For jeg sa nettopp at det er klart at det er hardt arbeid som må til for at vi skal lykkes med disse industrikontraktene. Men det som er det positive i det, er nettopp det at det er stor interesse fra mange av de andre partnerlandene når det gjelder våpensystemene, både APEX-ammunisjon og JSM. Men det betyr ikke at noe kommer av seg selv. Det er det ingenting som gjør i dette programmet. Det har det ikke gjort i F-16-programmet. Men det har vist seg over tid at i F-16-programmet har gjenkjøp eller industrikontrakter kommet veldig godt ut.

Så er potensialet vårt veldig høyt. Det er selvfølgelig avhengig av de selskapene som står her og skal selge, altså både Kongsberg og Nammo. Men det som er viktig for oss å gjøre på myndighetsnivå, er nettopp å sørge for at vi får den integrasjonen i flyet, for det er jo faktisk fysisk tilpassning, og det er integrasjon som er både lang og komplisert. Det at vi har fått det inn på et så tidlig tidspunkt at når vi forventer å ha full operativ kapasitet på F-35, har vi det

i henhold til den planen vi selv har lagt, er positivt, ikke minst i forhold til det potensialet som både Kongsberg og Nammo har for å få solgt sine strålende produkter.

Så er det også sånn at det er en fase igjen – og det beskriver vi også i proposisjonen – når det gjelder utvikling på JSM, og vi har også sagt at dette kommer vi tilbake til Stortinget med. For her hadde selvfølgelig det mest ideelle vært å få mange med seg i forhold til utviklingen. Det jobber vi med. Det har vi så langt ikke fått, som vi har sagt, men det jobber vi med, og det vil vi komme tilbake til Stortinget med. Jeg vet ikke om Melheim har noe mer å legge til?

Anders Melheim: Jeg kan bare ta en helt konkret sak i forhold til det med 2,2 mrd. kr. Det er jo også litt avhengig av hvor mange fly som produseres, og per i dag er vi på et relativt lavt produsert antall fly per år, ca. 30. Det er klart at dette tallet vil også få en konsekvens når man øker produksjonen hvert år. Opptrappingen av produksjonen kommer litt lenger ut, og da vil også dette tallet sann sett skyte mer fart, hvis de norske bedriftene fortsatt er med og har konkurrert seg til dette gjennom dette «best value»-prinsippet. Så det er også en konsekvens av at det er lavere produksjon nå enn vi vil ha senere.

Møtelederen: Takk for det. Da er det Tom Staahle.

Tom Staahle (FrP): Jeg vil gå tilbake til Forsvarets spesialstyrker. Nå er vi i den uheldige situasjon at jeg har mange spørsmål og det er knapt med tid, så jeg bare varsler om at vi kommer til å sende inn skriftlige spørsmål også rundt dette temaet.

Men jeg har i hvert fall to konkrete spørsmål som jeg vil ha svar på nå i dag. Det første er bl.a. det representanten Myrli var inne på, dette med den støyen som oppsto ved første korsvei rundt det å samle disse to enhetene. Er det slik å forstå at den organisering som nå foreslås, egentlig bare er et steg på veien mot det forsvarssjefen opprinnelig ønsket? Det er nesten slik jeg leser det. Og i forlengelse av det: Hvis intensjonen med å opprette et eget virksomhetsområde er å synkronisere enhetene med hensyn til anskaffelser etc., etc., men at disse to enhetene allikevel skal være separate – sånn som det sies i proposisjonen – hvilke reelle synergier ser forsvarssjefen for seg både kostnadsmessig og personellmessig, og hvordan kan man eventuelt utnytte de besparelsene til nytt personell?

Møtelederen: Sunde.

Harald Sunde: La meg først kommentere den støyen som har vært. Under utredningen har det vært utredet ulike alternativer. Et av alternativene var å fortsette slik som i dag. Det andre alternativet var å dele dette i to domener – i et rent sjø og et rent land. Det tredje var å bruke kompetanse i alle forsvarsgrenene og få dette inn i et virksomhetsområde.

Dette nedvalget ble tatt av Forsvarets ledergruppe, basert på solide utredninger, og valget falt på å etablere et virksomhetsområde for nettopp å kunne få en synergi av all

den kompetanse som trengs for å utvikle spesialstyrkene inn i framtiden.

Underveis var det en bekymring for, og det oppsto en forståelse for, at avdelingene fysisk skulle slås sammen – og da på Rena. Det medfører ikke riktighet. Et av alternativene, som ble forkastet underveis, var å se på en ytterligere synergi som lå i å bygge Marinejegerkommandoen i Horten – Hæren på Rena, Etterretningstjenesten, C-130, helikopteret, ligger i et nærrområde. Dette alternativet ble forkastet fordi det brakte for stor avstand til den maritime kapasiteten. Derfor ligger dette fast, at det er to taktiske avdelinger – en avdeling, Marinejegerkommandoen ved Haakonsværn og Ramsund, og Forsvarets spesialkommando/Hærens jegerkommando på Rena.

Det viktige er å kunne legge forholdene til rette, slik at kompetanse, kapasitet og videre utvikling skjer, slik at disse avdelingene også kan virke sammen i oppdrag. Det betyr at man må ha enhetlig kompetanse. Man må kunne utvikle og drive de samme teknikkene. Men man tar – når man utvikler disse – også selvfølgelig det beste fra hver av avdelingene. På den måten kan vi komme oss videre.

Spesialstyrkene er i økonomisk balanse. Dette betyr at det ikke er snakk om å rasjonalisere for å spare, men for å bygge en bedre operativ kapasitet.

Møtelederen: Takk for det.

Da har jeg tegnet meg selv til et spørsmål til slutt også. Jeg har i hvert fall ikke registrert flere, så da antar jeg at det er det siste spørsmålet.

Programvareutviklingen av F-35 er jo av mange framhevet som den største gjenstående risikoen, og det er mange elementer der som man for så vidt kunne nevne. Men jeg vil i denne sammenheng i utgangspunktet bare spørre om to ting. Det ene er knyttet til initiell operativ evne.

I USA skulle jo F-35 opprinnelig ha en initiell operativ evne i 2011. Så sier ikke lenger det amerikanske forsvarsdepartementet nå noe om når den skal være. Spørsmålet er om forsvarsministeren og Forsvarsdepartementet står fast på at den for Norges del vil kunne være der i 2019. Det er det ene spørsmålet.

Det andre spørsmålet knytter seg til JSM. Når er det i så fall snakk om at integrasjonen skal skje? Det nevnes til stadighet blokk 4, men det er jo foreløpig ukjent når den vil inntreffe. Så spørsmålet er altså todelt, knyttet til både programvareutvikling og integrering av JSM.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi planlegger, etter å ha ingen indikasjoner på at vi ikke skal kunne klare det, å ha den initielle operative kapasiteten i 2019 – det er det som er planen – og full operativ kapasitet i 2024.

Når det gjelder JSM og integrasjonen – kan du svare på det?

Anders Melheim: Jeg kan ta det siste først – blokk 4. Den integrasjonen vil foregå i mange år. Sånn sett har vi satt et krav til å ha denne overflatekapasiteten ved utgangen av 2022, og integrasjonsløpet og neste trinn vil vare fram til 2017–2018, med tanke på det integrasjonsløpet som nå er lagt opp – blokk 4. Den er delt opp nå, etter ved-

taket som var sist, i såkalt 4 A og 4 B, men det er en total blokkprosess for å få en ingeniørkapasitet til å jobbe med integrasjonen over såpass mange år. Da snakker vi iallfall om 17–18 år med hensyn til det. Den planen er lagt – og det har derfor vært viktig for Norge, og vi har jobbet intenst et år for å få det gjennombruddet, som jeg vil kalle det, som vi fikk nå – nettopp for at vi skal telle oss tilbake fra når vi har satt en operativ kapasitet. Og den har vært ved utgangen av 2022. Derav er det nå satt av ressurser i en såkalt blokk 4 B og ingeniørkapasitet til Norge, slik at vi skal nå det operative behovet.

Hva gjelder software, deler jeg din vurdering i forhold til at det er det området der det er størst utfordringer, og som er absolutt det som vi vil følge nøyest med på. Når det gjelder IOC på 2019 – våre – er det ingenting som gjør at ikke vi kan nå det ut fra blokkoppdateringen. De første flyene vi får på Ørland i 2017, skal ha den såkalte 3F software-en. Den vil du se at også general Bogdan har vært ute og sagt en del ting om. Den software som skal utvikles, er en kritisk faktor i forhold til 3F. Men, for å si det sånn, akkurat som med en oppgradering av Windows-programvaren: Vi trenger ikke 3F for å fly de flyene som kommer i 2017. Vi kan fortsatt gjøre det vi har planlagt å gjøre – trene og utdanne – om vi så bruker 3 i software-versjonen. Det er den største utfordringen, men det siste vi nå fikk for noen måneder siden, er i hvert fall positive signaler.

Møtelederen: Takk for det.

Da har vi noen minutter igjen, så da lar jeg de som nå har tegnet seg etterpå, få lov til å utnytte tida fram til kl. 16.00. Da er det Tom Staahle først.

Tom Staahle (FrP): Ja takk, leder.

Jeg har et spørsmål som også går på spesialstyrkeordningen. Jeg lurer på om at han ser at det bruddet med henholdsvis Hæren og Sjøforsvaret organisasjonsmessig, slik det er lagt opp til her, vil gi noen praktiske utfordringer, selv om dere sier at en skal opprettholde den forsvarsgrensevise tilknytningen. Jeg aner liksom at det ligger noe her som jeg ikke helt får taket på, og jeg lurer på om du kan utdype litt rundt det.

Møtelederen: Sunde.

Harald Sunde: Takk.

Kjernen for å gjøre dette er å gjøre våre spesialstyrker bedre og få dem inn i den utvikling som Forsvaret har for øvrig. Dette har vi jo gjort med Forsvarets logistikkorganisasjon. Tidligere var det Sjøforsvarets og Hærens og Luftforsvarets forsyningskommando, som i dag utgjør kapasiteter i FLO, men som støtter og er tett på forsvarsgrenene. Dette har vi gjort i cyberforsvaret. Når nå våre fregatter får seks helikoptre, opereres de av Luftforsvaret, for der er hovedkompetansen. Men de er jo på Haakonvern, de integreres i våpensystemet fregatt, og hele kjernen i dette ligger i at spesialstyrkene har et høyere kompetansenivå enn

hva som finnes i den enkelte forsvarsgren. Derfor må vi ha dette inn i en enhetlig utvikling.

Selvfølgelig skal de maritime kapasitetene utvikles også med synergier mot Sjøforsvaret, slik som vi gjør på andre kapasiteter – vice versa på land. Men vi må ha felles kompetanse som gjør at vi kan ivareta det kompetanseområdet dette innebærer.

Møtelederen: Da drister jeg meg også selv til et siste spørsmål, med det minuttet som er igjen.

Det henvises da til punkt 5.2 i proposisjonen om logistikkprosjektet i LOS-programmet. Medfører det riktighet at Forsvaret planlegger en betydelig aktivitetsreduksjon, eller til og med aktivitetsstopp, i forbindelse med innføringen av det fellesintegrerte forvaltningssystemet? Og hvis det stemmer, hvorfor er Stortinget ikke informert om det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vet ikke hva aktivitetsstopp ...

Møtelederen: I forbindelse med innføringen av FIF har det kommet diverse innspill til oss om at det vil medføre en sterk aktivitetsreduksjon, eller til og med aktivitetsstopp, i forbindelse med innføringen, fordi selve innføringen er såpass komplisert.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vil si at det viktigste nå er å få utviklet dette prosjektet. Det har jo – som vi har redegjort for her – vært forsinket. Leverandøren har rett og slett ikke klart å oppfylle de kravene som Forsvaret opprinnelig satte. Derfor har vi redegjort for hvordan det nå ligger an i løypen med hensyn til utvikling, og også det å holde seg til de kostnadene som vi nå har. Men jeg vet ikke om forsvarssjefen kan si noe mer om dette?

Harald Sunde: Nei, dette vil ikke medføre en stopp i utviklingen og innføringen av integrert forvaltningssystem, men det er en utfordring i den delen av LOS-programmet som Accenture nå har problemer med å utvikle. Dette har vi hatt på ekstern kvalitetssikring, hvor det pekes på sårbare områder hvor dette selskapet ikke har klart å levere på tid og kvalitet, og så er det gjort bestemte grep på det. Den eksterne kvalitetssikringen har også pekt på at Forsvaret som etat har hatt god kontroll på denne delen. Derfor har vi også framlagt en plan for å håndtere dette videre framover – fordi det sprenger kostnadsrammen, og det sprenger tidsrammen.

Møtelederen: Da har jeg ikke registrert flere som har bedt om ordet, så da kan vi avslutte høringa ett minutt over tida. Jeg sier takk både til forsvarsministeren, forsvarssjefen og alle bisitterne.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Takk for at vi fikk komme.

