



DET KONGELEGE
FORSVARSDPARTEMENT

Prop. 66 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Investeringar i Forsvaret og andre saker

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet 6. april 2018,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

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

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

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for fem nye materiellprosjekt: Anskaffing av landbasert transportstøtte, hand- og avdelingsvåpen, brukleggarpanservogn, ingeniørpanservogn, og nye kystvakt fartøy.
- Godkjenning av kostnadsramme for tre nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt: Haakonvern – infrastruktur og fjernvarme, Evenes – fornying og oppgradering av infrastruktur, og Evenes – vern og sikring.
- Andre saker: Oppmodingsvedtak om NH90 og nye Kystvakt fartøy, forlenga levetid for overvåkingsflya i NATO, framhald av oppfølgingsplanen for veteranar, og evaluering av husleigeordninga i forsvarssektoren.

2 Nye materiellprosjekt for godkjenning

2.1 Prosjekt 2559 Landbasert transportstøtte

Regjeringa varsla i Prop. 1 S (2017–2018) at prosjekt 2559 Landbasert transportstøtte skal leggast fram for Stortinget med ei anbefaling på eit seinare tidspunkt. Landbasert transportstøtte nyttast til transport av alle forsyningsklassar, materiell og personell. Oppgåvene som skal løysast, er i forbindelse med styrkeproduksjon, styrkeoppbygging og i operasjonar. Kapasiteten skal også kunne gi støtte til det sivile samfunnet utan at det er dimensjonerande.

Forsvaret fekk i perioden 1987–96 levert i underkant av 2 000 Scania lastevogner i fleire ulike variantar. Med antatt leveransestart på nye lastevogner i 2021, vil Scania-vognene vere mellom 25 og 34 år. Lastebilane frå Scania er prega av manglande reservedelar og slitasje. Leverandøren forplikta seg til å levere reservedelar fram til 2010 og produsere enkelte kritiske delar fram til 2015. Det er sett i gang tiltak for å skaffe reservedelar slik at forventa levealder på den attverande bilparken blir forlenga til ut 2024, men dagens køyretøypark vil på sikt verte borte som ein reell kapasitet for Forsvaret utan nyanskaffing.

Forsvaret inngjekk i 2014 ein rammeavtale med *Rheinmetal M.A.N. Military Vehicles* (RMMV) i samarbeid med det svenske forsvaret. Rammeavtalen omfattar alle dei variantane og versjonane av lastevogner som Forsvaret har behov for. Dette er store og tunge køyretøy som er utvikla for militære føremål. Køyretøya har gode eigenskapar i krevjande terreng og har stor lastekapasitet. Noreg har saman med Sverige gjort første avrop på den ovanfor nemnde rammeavtalen. Forsvaret anskaffar 125 køyretøy av dei høgst prioriterte vognene. Første avrop fordelar seg over fleire prosjekt og inneber anskaffing av mellom anna tungtransportkøyretøy og bergingsmateriell. Desse prosjekta har ei kostnadsramme på omlag 2 600 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnadar. Leveransane startar i 2018.

Prosjektet 2559 Landbasert transportstøtte skal anskaffe om lag 290 køyretøy i andre avrop på rammeavtalen. Anskaffinga dekkjer ikkje heile behovet Forsvaret har i dag, men er innanfor dei økonomiske rammene som er avsett til prosjektet. Prosjektet har ei tidsramme frå 2018 til 2025, og Forsvaret får i dette dekt sine mest kritiske behov innanfor transportstøtte. Det resterende behovet skal dekkjast inn gjennom å vidareføre om lag 500 av dei beste Scania-vognene Forsvaret har i dag. Dei attverande Scania-vognene vil bli brukte som delevogner. Levetida for desse Scania-vognene vil då kunne strekkjast til ut på 2030-talet, sjølv om det i denne perioden vil skje ei gradvis reduksjon av Forsvaret si evne til å gjennomføre transportstøtte. Departementet vil fokusere på dei utfordringane som levetidsforlenginga av Scania-vognene skapar og vil sette i verk naudsynte tiltak etter kvart som Forsvaret haustar erfaring med levetidsforlenginga.

Det er gjennomført ei ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Kvalitetssikrar meiner rammeavtalen er formålstenleg og gir Forsvaret stor fridom og betydeleg handlingsrom. Forsvaret og prosjektorganisasjonen vurderast å inneha god og relevant erfaring til å gjennomføre anskaffinga. Kvalitetssikrar påpeikar at eit framhald av gamle Scania lastevogner gir betydeleg usikkerheit med omsyn til deira relevans og tekniske status, men støtter anbefalinga om ei begrensa anskaffing. Forsvarsdepartementet vil adressere desse merknadene i oppdraget som går til Forsvarsmateriell forutsatt at Stortinget godkjenner prosjektet. Anbefalt kostnadsramme frå kvalitetsikrar ligg til grunn for budsjettala og kostnadsramma er oppjustert til 2018-tal med oppdatert valutakurs.

I samband med anskaffinga vil det bli stilt krav om at det blir inngått ein avtale om forsvarsindustrielt samarbeid med leverandøren innan kontrakten vert signert. Avtalen om industrisamarbeid skal minst ha ein tilsvarende verdi som hovudkontrakten.

Den tilrådde kostnadsramme for prosjektet er 1 963 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnadar. Prosjektet si styringsramme vert sett til 1 860 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

2.2 Prosjekt 4018 Hand- og avdelingsvåpen

Forsvaret har ei rekkje våpentypar innanfor kategorien hand- og avdelingsvåpen. Dei siste ti åra er det gjennomført ei rekkje anskaffingar og moderniseringar av hand- og avdelingsvåpen. Likevel er situasjonen, spesielt for avdelingsvåpen, den at tilstanden framleis ikkje er tilfredsstillande i høve til dagens og framtida sine krav til stridsevne.

Prosjekt 4018 Hand- og avdelingsvåpen skal bidra til at Forsvaret får tilfredsstillande hand- og avdelingsvåpen. Dei største utfordringane har Forsvaret med sine mitraljoser og middelstunge maskingevær samt 84 mm rekylfri kanon der øvingsystemet er av gammal type, og må bytast ut.

Det er også gjennomført testar for å sjå etter alternative typar våpen enn dei som er inne i dagens planar for anskaffing. Resultatet av desse testane viser at alternative våpen/kapasitetar er for kostbare og/eller ikkje tilfører auka stridsevne.

Konklusjonen er at dagens samansetning av våpentypar er den beste løysninga for å dekkje Forsvaret sitt behov. Den tilrådde løysninga er å anskaffe mitraljoser, maskingevær og nye løp til eksisterande maskingevær, i tillegg til nytt øvingsystem for rekylfri kanon. Prosjektet vil anskaffe avdelingsvåpen til alle forsvarsgreiner (Hær, Sjø, Luft og HV) i samsvar med gjeldane prioritering og innanfor prosjektet si økonomiske ramme.

Anskaffingane vil i hovudsak bli gjort i samsvar med *Forskrift om forsvars- og sikkerhetsanskaffelser* (FOSA), og det vil kunne bli aktuelt å inngå industrielt samarbeid med leverandører utanfor EØS-området.

Den tilrådde kostnadsramme for prosjektet er 602 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnadar. Prosjektet si styringsramme vert sett til 533 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

2.3 Støttekøretøy for den mekaniserte strukturen i Hæren

2.3.1 Innleiing

Gjennom Stortinget si handsaming av Innst. 50 S (2017–2018) til Prop. 2 S (2017–2018), vart det vedteke at Hæren også i framtida skal ha ein moderne stridsvognkapasitet som eit viktig element i den mekaniserte strukturen. Regjeringa vil difor anskaffe moderne stridsvogner med ytingar som kan møte aktuelle trugsmål.

Ein mekanisert struktur er heilt avhengig av ei rekkje støttekøretøy for å trygge gjennomføringa av operasjonane. Det inneber bergingspanservogn, køretøy som kan leggje bruer over elver og kløfter (bruleggarpanservogn) og køretøy som kan utføre militære ingeniørtjenester slik som å rydde seg veg gjennom kunstige og naturlege hindringar (ingeniørpanservogn).

Seks bergingspanservogner på Leopard 2-chassis er no under anskaffing til Hæren. Når det gjeld Hæren sine eksisterande bruleggar- og ingeniørpanservogner, så er desse bygd på det aldrande Leopard 1-chassiset og er mogne for utskifting. Det vert difor føreslått å godkjenne to prosjekt for å anskaffe fleire støttekøretøy på Leopard 2-chassis.

2.3.2 Prosjekt 5045 Bruleggarpanservogn

Bruleggarpanservogner utgjer ein viktig funksjon innan ein mekanisert hærstruktur. Dei er ein føresetnad for at moderne stridsvognkapasitetar kan operere fritt innan sitt kampområde. Bruleggarkapasiteten kan sjølvstøtt og nyttas av andre typar køretøy.

Bruleggarpanservognera vert nytta til å leggje bruer over elver og kløfter, og vil vere ein relevant kapasitet under alle typar av operasjonar. Kapasiteten kan òg nyttast i samband med humanitære operasjonar der ein raskt kan byggje ei bru for å støtte eit pågåande arbeid. Vidare vil bruleggarpanservogner vere ein aktuell ressurs i dei tilfelle det er tvil om ei allereie eksisterande bru kan tåle vekta ho vert utsett for.

Hæren sine eksisterande bruleggarpanservogner vart anskaffa i 1995, og er bygd på eit Leopard 1-chassis. Det elektriske styringssystemet for sjølve bru-utleggaren vart utvikla på 1980-talet, og til saman gjev dette ein teknisk tilstand på vognene som peiker i retning av at vognene er i ferd med å bli utdaterte.

Samstundes gjev Leopard 1-plattformen mykje lågare vern for mannskapa enn den tyngre og langt meir moderne Leopard 2-plattformen som

stridsvognene er bygd på. For mannskapa om bord i bruleggarpanservogner inneber dette auka risiko for tap og skade då eit støttekøretøy vil kunne vere eit prioritert mål for ein motstandar.

Prosjektet skal anskaffe seks bruleggarpanservogner på eit moderne Leopard 2-chassis, samt naudsynt materiell for logistikk og utdanning. Dei eksisterande bruene av typen Leguan som vert nytta på dagens Leopard 1-vogner vil bli vidareført då dei tidlegare er levetidsforlenga. Levering er planlagt i perioden 2021–2023.

Marknadsundersøkingar som tidlegare er gjennomførte tyder på at det berre er ein relevant leverandør. Anskaffinga vil difor bli gjennomført som ei direkteanskaffing i tråd med anskaffingsregelverket for Forsvaret. Prosjektet skal parallelt med investeringskontrakten inngå ein avtale om drift og vedlikehald med den same leverandøren.

I samband med anskaffinga vil det bli stilt krav om at det blir inngått ein avtale om forsvarsindustrielt samarbeid med leverandøren innan hovudkontrakten vert signert. Avtalen om industrisamarbeid skal minst ha ein tilsvarende verdi og kvalitet som hovudkontrakten. Forsvarsdepartementet vil nøye følgje opp at avtala vert oppfylt.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 724 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnader. Prosjektet si styringsramme vert sett til 663 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

2.3.3 Prosjekt 5049 Ingeniørpanservogn

Ingeniørpanservogner utgjer – på same viset som bruleggarpanservognene – ein viktig funksjon innan ein mekanisert hærstruktur. Dei er òg ein føresetnad for at ein moderne stridsvognkapasitet kan operere fritt innan sitt kampområde. Òg andre typar køretøy kan ha nytte av tenestane som ingeniørpanservogner kan gje.

Ingeniørpanservogner er ein kritisk kapasitet for evna til å forsere kunstige eller naturlege hindringar, til dømes minefelt, sperringar, grøfter, elver og bratte skråningar. Ingeniørvogner vert nytta primært til gjennombryting av alle typar ikkje-eksplosive hinder, men òg for å etablere ulike vernestillingar for materiell og mannskap, og for å byggje hindre mot ein motstandar. Ingeniørvogner kan òg i spesielle tilfelle nyttast som bergingspanservogner. Dei kan òg verte utstyrte med spesialmateriell for å rydde veg gjennom minefelt og er såleis særskild anvendelige og fleksible vogner.

Hæren sine eksisterande ingeniørpanservogner er bygd på det aldrande Leopard 1-chassiset,

og vart produsert hjå ei norsk bedrift på slutten av 1990-talet. Vognene er såleis dei einaste i sitt slag og det er krevjande å skaffe reservedelar til dei.

Leopard 1-chassiset som ingeniørpanservognene er bygde på gjev betydeleg lågare vern for menneska enn den tyngre og langt meir moderne Leopard 2-plattformen som stridsvognene er bygde på. For menneska om bord i ingeniørpanservognene inneber dette auka risiko for tap og skade då slike støttøkøyretøy kan verte prioriterte mål for ein motstandar.

Prosjektet skal anskaffe seks ingeniørpanservogner på eit moderne Leopard 2-chassis, samt naudsynt materiell for logistikk og utdanning. Det vert òg planlagt med ei avgrensa anskaffing av noko materiell for minerydding. Levering er planlagt i perioden 2021–2023.

I samband med anskaffinga av bergingspanservognene vart det forhandla fram ein opsjon for anskaffing av ingeniørpanservogner. Anskaffinga av ingeniørpanservogner vert følgeleg primært planlagt som ei utløyning av opsjonen. Sekundært vil eit tradisjonelt kjøp med konkurranse bli nytta dersom ein ikkje kjem i mål med anskaffinga gjennom utløyning av opsjonen. Anskaffinga vil bli gjennomført i tråd med anskaffingsregelverket for Forsvaret. Prosjektet skal parallelt med investeringskontrakten inngå ei avtale om drift og vedlikehald med den same leverandøren.

I samband med anskaffinga vil det bli stilt krav om at det blir inngått ei avtale om forsvarsindustrielt samarbeid med leverandøren innan hovudkontrakten vert signert. Avtalen om industrisamarbeid skal minst ha ein tilsvarende verdi og kvalitet som hovudkontrakten. Forsvarsdepartementet vil nøye følgje opp at avtala vert oppfylt.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 716 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnader. Prosjektet si styringsramme er sett til 639 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

2.4 Prosjekt 6615 Nye kystvaktfartøy

Prosjektet blei vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. 7 S (2013–2014) til Prop. 1 S (2013–2014) med formålet å anskaffe eit helikopterbærande kystvaktfartøy med godkjent isforsterka skrog (isklassing). I handsaminga av Innst. 7 S (2016–2017) til Prop. 1 S (2016–2017) blei leveransen i det tidlegare prosjektet 3049 Erstatning

Nordkapp-klassen, som hadde som formål å anskaffe to identiske fartøy, tatt inn i prosjekt 6615 samstundes med at prosjekt 3049 blei kanselert. Omfanget i prosjekt 6615 blei auka til tre helikopterbærande kystvaktfartøy med godkjent isforsterka skrog samt at anskaffinga blei forsert med to år. Levering av fartøya er planlagt gjennomført i perioden 2022–2024.

Dei tre noverande helikopterbærande kystvaktfartøya i Nordkapp-klassen blei tatt i bruk tidleg på 1980-talet. Fartøya vil vere på slutten av sin tekniske levealder rundt 2020, altså etter omlag 40 år i operativ teneste. Medan ein venter på innføring av nye fartøy, vert det lagt opp til berre ei mindre levetidsforlenging av alle tre fartøya i Nordkapp-klassen.

Kontrakten vil bli tildelt eit norsk verft. Etaten Forsvarsmateriell er no inne i slutfasen av forhandlingane av kontrakten slik at den kan signerst kort tid etter at Stortinget har godkjent prosjektet. Dei nye fartøya er dimensjonerte og isforsterka for sine primære operasjonsområde i nord. Det takast omsyn til den raske utviklinga i skips-teknologi og framtidige miljøkrav i prosjektet med nye kystvaktskip. Alternative framdriftsløysingar, blant anna basert på gass (LNG), hybrid og heilelektrisk system er blitt vurderte. Eit diesel-elektrisk system er vurdert som beste framdriftsløysing i høve til fartøya sine oppgåver og planlagde operasjonsmønster. Dei nye kystvaktfartøya byggast likevel med moglegheit for å installere batteripakke for hybriddrift på eit seinare tidspunkt. Saman med dei strengaste klassekrava for miljø frå DNV GL støttar dette opp under regjeringa si satsing på grøn teknologi.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Kvalitetsikrar beskriv prosjektet som modent og at dokumentasjonen er gjennomarbeida.

Det påpekast konfliktar mellom prioriteringa av interessentar og resultatmål i substansiell kuttliste i prosjektet. Forsvarsdepartementet vil følgje opp anbefalinga og harmonisere prioriteringar og kuttliste i oppdrag til Forsvarsmateriell.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 6 810 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, ei avsetjing for usikkerheit samt gjennomføringskostnader. Prosjektet si styringsramme vert sett til 6 445 mill. kroner medrekna meirverdiavgift.

3 Nye eigeids-, byggje- og anleggsprosjekt for godkjenning

3.1 Haakonsvern – oppgradering av infrastruktur og utfasing av fossilt brensel

Opphavleg hovudinfrastruktur (vatn, avløp, kraft, etc.) på Haakonsvern orlogsstasjon er frå 1950- og 1960-talet. I løpet av dei seinare åra har det vorte gjennomført ein del infrastrukturprosjekt på basen, både oppgradering av eksisterande og etablering av ny infrastruktur.

Dette har ført til at delar av infrastrukturen på Haakonsvern er av nyare dato, men store delar av den eldre infrastrukturen er framleis i bruk. Dei gamle anlegga er no mogne for utskifting, og det er behov for oppgradering og utviding av anlegga for å tilfredsstille dagens behov og for å dimensjonere for ei framtidig utvikling av basen.

For å forbetre kraftdistribusjonen vert det gjennomført tiltak innanfor høgspenning og lågspenning elektro. Vassleidningar vert skifta ut, og dei nye leidningane vert i hovudsak lagt i grøfter saman med el-kablar og røyr til fjernvarme og fjernkjøling. I samband med utbygging og installering av infrastruktur vert det etablert grøfter av varierende storleik. Massane frå grøftene er rekna som forureina, og eit viktig tiltak i prosjektet er å behandle og sortere massar frå desse grøftene. Massane vert leverte til godkjende mottak eller vert gjenbruka i grøftene.

Ein stor del av bygga på Haakonsvern vert varma opp ved fjernvarme frå eksisterande energisentral på basen. Nokre bygg vert framleis varma opp ved bruk av fossilt brensel. Det er difor behov for å gjennomføre tiltak for å fase ut denne bruken av fossilt brensel og samstundes sikre stabil, miljøvenleg og kostnadseffektiv energi til oppvarming. Det vert lagt opp til å fjerne oljetankar og oljekjellar med tilhøyrande komponentar i desse bygga. Prosjektet skal fjerne eksisterande oljetankar og oljekjellar med tilhøyrande komponentar, og erstatta dei med fjernvarme og fjernkjøling i røyr frå ein ny energisentral basert på sjøvarme inne på basen. Den nye energisentralen vert bygga og drifta av ein ekstern utbygger. Desse tiltaka vil bli gjort i samband med gjennomføring av dei andre infrastrukturtiltaka på Haakonsvern for å oppnå synergjar.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 649 mill. kroner medrekna meirverdiavgift og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 582 mill. kroner.

3.2 Evenes flystasjon

3.2.1 Innleiing

Stortinget vedtok gjennom handsaminga av Innst. 388 S (2011–2012) til Prop. 73 S (2011–2012) å etablere Evenes flystasjon som framskotten operasjonsbase for dei nye kampflya til Forsvaret og NATO sin kampflyberedskap (*Quick Reaction Alert* – QRA). Stortinget vedtok seinare gjennom handsaminga av Innst. 62 S (2016–2017) til Prop. 151 S (2015–2016) at Evenes flystasjon i tillegg skal vere base for Forsvaret sine maritime patruljefly (MPA), verna av langtrekkjande luftvern og baseforsvar. Som oppfølging av Stortinget sitt vedtak har Forsvarsdepartementet gjennomført ei konseptvalutgreiing for etablering og lokalisering av dei vedteke kapasitetane på Evenes flystasjon. Utgreiinga har vorte underlagt ekstern kvalitetssikring (KS 1) i samsvar med retningslinene for store statlege investeringar. Ei oppgradering av eksisterande infrastruktur ved basen og etablering av sikringstiltak er naudsynt for at Evenes flystasjon skal kunne overta som QRA-base og MPA-base i samsvar med den planlagde utfasinga av F-16 og leveringane av P-8. Oppgradering av infrastrukturen og etablering av sikringstiltaka er såleis ein føresetnad, som må på plass, for å starte bygging av dei andre kapasitetane som trengs til F-35 og P-8. Desse to prosjekta må difor leggjast fram for Stortinget i denne proposisjonen. Regjeringa vil leggja fram prosjektet for etablering av MPA-fasilitetane på Evenes flystasjon for godkjenning i Stortinget når forprosjektet er endeleg ferdigstilt, har vorte underlagt ekstern kvalitetssikring (KS 2) og handsama i departementet.

3.2.2 Evenes flystasjon–fornyng og oppgradering av infrastruktur

Eksisterande infrastruktur ved Evenes flystasjon har i liten grad vorte fornya sidan etableringa på 1980- og 1990-talet. Infrastrukturen på basen har såleis i stor grad passert sin tekniske levealder. Den generelle samfunnsutviklinga inneber at store delar av den eksisterande infrastrukturen er underdimensjonert i forhold til dagens behov og krav. Vidare inneber vedtaka i Stortinget eit behov for å auka kapasiteten innanfor alle infrastruktur-områda i forhold til det basen opphavleg vart bygd for. I tillegg er det identifisert eit behov for å etablere større kapasitet innanfor vassforsyning, straumforsyning og enkelte IKT-funksjonar.

Prosjektet for ny infrastruktur ved Evenes flystasjon omfattar blant anna etablering av ny høgspenning kraftforsyning for å forsterke krafttil-

førsla til flystasjonen og etablere ny ringstruktur for straumforsyninga på basen. Det vert lagt ny straumforsyning til områda som er avsett til MPA og F-35 QRA. Det skal òg byggjast eit nytt reservkraftanlegg, som ved straumbrot kan etterforsyne dei prioriterte anlegga på basen. Vidare skal prosjektet leggje nye røyr for vatn, avlaup og overvatn som bind saman dei eksisterande leidningsnetta i ein tilfredstillande ringstruktur på basen. I tillegg skal prosjektet leggje alle naudsynte røyrleidningar fram til dei nye områda for MPA og F-35 QRA. Prosjektet skal òg leggje fjernvarmerøyr og fjernkjølerøyr frå den nye energisentralen som skal byggjast ved Evenes flystasjon. Leverandør av fjernvarme og fjernkjøling skal byggje og drifte sjølve energisentralen inne på Forsvaret sin eigedom på Evenes. I tillegg skal prosjektet oppgradere og forsterke IKT-infrastrukturen på heile basen med nye områdefordelarar og nye fiberkablar. Prosjektet omfattar avslutningsvis ny tilkomstveg frå administrativt område til det nye MPA-området sørvest på basen.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 701 mill. kroner medrekna meirverdiavgift og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 611 mill. kroner. Styringsramma for infrastrukturprosjektet samsvarar med dei økonomiske berekningane frå konseptvalutgreiinga for Evenes flystasjon. Prosjektet er såleis innanfor dei totale økonomiske rammene for utbygginga av Evenes flystasjon.

3.2.3 Evenes flystasjon – vern og sikring av basen

Ei gjennomføring av luftoperasjonar i fred, krise og krig med nye moderne kapasitetar som F-35 og P-8 frå Evenes flystasjon inneber at eksisterande infrastruktur for vern og sikring av verdiane og objekta på basen må oppgraderast.

I konseptet for vern og sikring av Evenes flystasjon har Forsvaret omtala ei rekkje tiltak som til saman skal gje eit balansert og heilskapleg sikringskonsept for basen. Konseptet har identifisert eit behov for å oppgradere og forsterke ytre område rundt Evenes flystasjon for å hindre utilsikta åtgang av både personell og køyretøy. Konseptet har vidare identifisert eit behov for å etablere eit nytt og tidsriktig overvakingssystem for oppdaging og verifikasjon av trussel og hendingar mot basen. Det er òg behov for å oppgradere den eksisterande hovudtilkomsten og eksisterande alternativ tilkomst til flystasjonen for å sikre ein effektiv og sikker kontroll av personell og køyretøy som skal inn på basen. I tillegg er det behov

for å etablere eit nytt vaktbygg, post- og varemottak og avfallsstasjon.

Ytre område har gjerde rundt heile basen, kombinert med utstyr for oppdaging og verifikasjon av trugselsmål og inspeksjonsveg. Nytt oppgradert hovudtilkomstområde vil verte etablert nord for eksisterande hovudtilkomst med tilstrekkeleg plass for kontroll av køyretøy, høve til å avvise køyretøy og høve til å parkere køyretøy som ikkje får tilgang til basen. Ytre vakt vil verte etablert rett i bakkant av kontroll- og venteområdet med eit vaktbygg, naudsynte bommar og portar for inn- og utpassering av personell og køyretøy og sperringar. Ved alternativ tilkomst vert det etablert ny vaktbod, eit kontrollområde for køyretøy, bommar, portar, barrierar og sperringar. Vaktstyrken ved basen vil få eit nytt vaktbygg som er spesialtilpassa deira oppdrag og oppgåver. For å ivareta og gjennomføre eit tilfredsstillande mottak og kontroll av både post og varer til basen, vert det bygd eit nytt post- og varemottak i tilknytning til ytre vakt nord på Evenes flystasjon, der post og varer kan verte kontrollerte og lasta om til Forsvaret sine køyretøy for vidarefordeling inne på basen. I tilknytning til post- og varemottaket vil det òg verte bygd ein avfallshandteringsstasjon for levering av alt avfall frå verksemda på flystasjonen til renovatør.

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet er 438 mill. kroner medrekna meirverdiavgift, innreiing og ei avsetjing for usikkerheit. Styringsramma for prosjektet er 385 mill. kroner. Styringsramma for prosjektet samsvarar med dei økonomiske berekningane frå konseptvalutgreiinga for Evenes flystasjon. Prosjektet er såleis innanfor dei totale økonomiske rammene som er satt for utbygging av Evenes flystasjon.

4 Andre saker

4.1 Oppmodingsvedtak: Anskaffing av NH90 helikopter

Vedtak nr. 677, 22. mai 2017

«Stortinget ber regjeringen foreta en ny gjennomgang av kontrakten om anskaffelse av helikopter NH90 til fregattene og meddele Stortinget resultatet, herunder forventet fremdrift i helikopterleveransen.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket er Innst. 290 S (2016–2017) og Dokument 3:13 (2015–2016) «Riksrevisjonens undersøkelse av

fregattvåpenets operative evne». Ein samla kontroll- og konstitusjonskomité fremma forslag til vedtak for Stortinget. Forslaget blei vedteke i Stortinget si handsaming 22. mai 2017.

Forsvarsdepartementet har gjennomført ei heilskapleg vurdering av anskaffinga av NH90 helikoptera, medrekna juridisk handlingsrom overfor leverandør og status og forventta framdrift i dei pågåande leveransane. NH90-helikoptera skulle ha blitt leverte i perioden 2005–2008. Leveransen er blitt vesentleg forseinka og anskaffinga er blitt kritisk vurdert undervegs. Likevel har ein gjennom tidlegare vurderingar kome til at det har vore meir hensiktsmessig å fortsette leveransen enn å avslutte kontrakten med leverandøren og anskaffe ein annan maritim helikoptertype. I 2011 blei kontrakten reforhandla og partane blei einige om at det skulle leverast seks helikopter i ein førebels versjon, slik at Forsvaret kunne kome i gang med nødvendig tilpassing av fartøy, og ikkje minst trening av besetningar og andre personellkategoriar.

I 2017 satte Forsvarsdepartementet i verk ein ny gjennomgang av prosjektet og kontrakten, og fleire alternativ har vore vurdert, også eit alternativ om å avbryte kontrakten på grunn av mislighald frå leverandøren. Forsvarsmateriell anbefalte ikkje denne løysinga fordi, det etter deira vurderingar ikkje var rettsleg grunnlag for å avbryte kontrakten. Til forskjell frå vurderingar gjennomført tidlegare, har Noreg no motteke sju helikopter, seks helikopter i ein førebels versjon og eitt helikopter i ein endeleg versjon. Hausten 2017 blei partane einige om ein oppdatert leveranseplan som skal sikre leveranse av dei resterande åtte helikoptera i endeleg versjon i tidsrommet 2017–2019. I tillegg skal dei seks helikoptera som er leverte i ein førebels versjon oppdaterast til endeleg versjon i tidsrommet 2018–2022.

Forsvarsdepartementet er samstundes uroa for erfaringane både frå drift av norske NH90-helikopter og frå drift av NH90-helikopter i andre land. Erfaringane så langt viser at NH90-helikoptera er meir vedlikehaldskrevjande, med auka driftskostnader og med lågare tilgjenge enn tidlegare vurdert. Leverandøren må svare for eventuelle dokumenterte avvik frå dei krav Noreg har stilt i denne anskaffinga.

Det er eit pågåande arbeid med å avdekkje kor stort avviket kjem til å bli og analysar av korleis dette kan handterast i framtida. Forsvarssjefen har gitt ei anbefaling om å prioritere flytimar med NH90 først og fremst til fregattvåpenet og samstundes finne alternative løysingar til å dekkje behovet til Kystvakta som ikkje kan dekkjast av

NH90. Denne anbefalinga vil brukast, saman med andre innspel, som grunnlag når Forsvarsdepartementet går grundig inn i denne saka.

NH90-anskaffinga er i særstilling ei vanskeleg anskaffing der ikkje noko handlingsalternativ står fram som godt. Likevel tilrår Forsvarsdepartementet å vidareføre anskaffinga med nåverande leverandør med oppdatert leveranseplan. Dette alternativet er vurdert som det beste for å kunne oppfylle Forsvaret sitt behov for maritime helikopter.

Regjeringa vidarefører difor NH90-anskaffinga og føreset samstundes at leverandøren følgjer opp den reviderte leveranseavtalen. Denne anskaffinga blir følgt tett av Forsvarsdepartementet gjennom ein serie særskilde rapporteringsmøte med Forsvarsmateriell og Forsvaret. Rapporteringa gjeld både anskaffinga av NH90-helikoptera og innføringa av dei i Forsvaret sin struktur.

4.2 Oppmodingsvedtak: Nye kystvaktfartøy

Vedtak nr. 292, 14. desember 2017

«Stortinget ber regjeringa i den varsla tilleggsproposisjonen synleggjere korleis innkjøpet av nye kystvaktfartøy bidreg til reduserte utslipp av klimagassar.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket er Innst. 7 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2017–2018). Forslaget blei vedteke i Stortinget si handsaming 14. desember 2017.

Den tekniske spesifikasjonen, som inngår i Forsvarsmateriell si utlysing av prosjektet, er utvikla med støtte av eit norsk skipsteknisk konsulentfirma. Dette firmaet har høg kompetanse og lang erfaring på utvikling av fartøy med framdriftsløysingar av fleire slag, inkludert framdriftsløysingar basert på gass (LNG), hybrid eller heilelektrisk system. Det er stilt strenge miljøkrav i utlysinga av prosjektet. Som grunnlag brukast DNV GL sitt klassekrav der det vert stilt krav om at fartøya skal oppfylle dei strengaste klassekrava til miljø. I tillegg er det teke inn fleire krav til varsla utsleppskrav som vil verte innført i framtida. Dette er miljø- og utsleppskrav som dagens kystvaktfartøy i Nordkapp-klassen ikkje oppfyller. Dei nye fartøya vil følgjeleg ha lågare utslipp av klimagassar enn dagens fartøy i Nordkapp-klassen.

I vurderinga til Forsvarsmateriell av tilboda er det lagt vekt på gode tekniske løysingar som i

størst mogleg grad tek omsyn til miljøet innanfor dei sjømilitære rammene skipa skal operere i.

4.3 Oppmodingsvedtak: Nye kystvakt-fartøy

Vedtak nr. 293, 14. desember 2017

«Stortinget ber regjeringa i den varsla tilleggsproposisjonen gjere greie for korleis innkjøpet av nye kystvaktfartøy bidreg til å oppretthalde nasjonal kompetanse og kapasitet til å byggje, utruste og vedlikehalde slike fartøy, og korleis ein vurderer at utrustinga sikrar låge levetidskostnader.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket er Innst. 7 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2017–2018). Forslaget blei vedteke i Stortinget si handsaming 14. desember 2017.

Innkjøpet av dei nye kystvaktfartøya i prosjekt 6615 Nye kystvaktfartøy er definert inn under EØS-avtalens artikkel 123 bokstav b – produksjon som er uunnverleg for forsvarsføremål, for å unngå at tap av kompetanse og kapasitet truar Forsvaret sit behov for beredskap og forsynings-sikkerheit. Anskaffinga vert gjennomført etter *Anskaffelsesregelverk for forsvarssektoren* (ARF) for å sikre nasjonal beredskap og forsyningstryggleik innanfor det maritime området. Dette har vorte ivaretatt ved å gjennomføre ein nasjonal anbuds-konkurranse om byggjekontrakten med det formål å oppretthalde nasjonal kompetanse og kapasitet til å byggje, utruste og vedlikehalde slike fartøy. Vidare legg prosjektet til rette for å inngå framtidige drifts- og vedlikehaldsavtaler med verftet sine underleverandørar for dei sentrale fartøy-systema.

Forhandlingsresultatet med aktuelt byggjeverft viser at byggjekontrakten vil støtte opp under målsettinga i vedteken innkjøpsstrategi om å sikre nasjonal beredskap og forsyningstryggleik innanfor det maritime området. Ein stor del av dei samla leveransane frå verftet er planlagd innkjøpt som tenester og varer frå nasjonale underleverandørar.

Denne innkjøpsstrategien står opp om Meld. St. 9 (2015–2016) *Nasjonal forsvarsindustriell strategi*, som legg vekt på å byggje nasjonal kompetanse innanfor utvalde teknologiområde som viktig del av våre nasjonale tryggingssinteresser. I meldinga er levetidsstøtte for militære land-, sjø- eller luftsystem trekt fram som eit av åtte slike utvalde teknologiområde.

Enkelte militære system som lufradar, IFF (*Identification Friend or Foe*) og helikopterkontrollsystem frå dagens Nordkapp-klasse vert planlagt oppgradert og vidareført på dei nye fartøya. Dette er ein kostnadseffektiv løysing som vil gje teknologisk oppdaterte system som møter Forsvaret sine framtidige behov og krav.

Krav til låge levetidskostnader er ein sentral faktor i alle fasar av prosjektet. Dette omfattar tiltak og vurderingar som skal sikre god design og systemval og effektiv ressursbruk. Verftet må mellom anna dokumentere val av kostnadseffektive løysingar, levetidskostnadsanalysar for 30 års drift av fartøya og andre tiltak som skal sikre leveransane høg kvalitet og låge vedlikehalds- og driftskostnader.

Forsvaret har eit langsiktig perspektiv på drifta av fartøya som vert anskaffa. Det vert difor lagt stor vekt på at systemleverandørar og underleverandørar kan gje god støtte til systema dei leverer, òg etter at produkta kan ha gått ut av normal produksjon. Dette inneber òg vidareutvikling og tilgjenge til naudsynte oppgraderingar.

4.4 Forlenging av levetida til overvåkingsflya i NATO, AWACS E-3A

Dei avanserte overvåkingsflya AWACS E-3A i NATO med tilhøyrande bakkebaserte system har vore eit nøkkelement i det fellesintegrerte luftforsvaret i NATO i vel 35 år. Styrken har vorte brukt i ei rekkje NATO-operasjonar og er i dag ein viktig del av felleskapasitetane i alliansen.

Totalt 16 allierte land er fullt ut medlemar i denne felleskapasiteten kalla NAPMO-programmet (*NAPMO – NATO Airborne Early Warning & Control Program Management Organisation*). Noreg har vore med i frå starten av i erkjenning av at ein felles kapasitet for luftovervaking er nødvendig og aukar nytteverdien av dei nasjonale styrkebidraga. Desse nasjonane finansierer investeringar og modernisering av flya gjennom eit eige programbudsjett, der Noreg sin del av kostnaden er 1,4 prosent.

AWACS-flya har vorte oppgraderte fleire gonger, og moderniseringa av cockpit, radar- og kommunikasjonsutstyr går føre seg og skal etter planen slutførast i år. Dette vil sikre alliansen ein operativ kapasitet frem til 2025.

I tråd med erklæringar frå NATO sine toppmøte, seinast i Warszawa 2016, utarbeider NAPMO planar for å forlengje levetida av flya med ti år, basert på operative og prioriterte krav som er godkjende av Militærkomiteen i NATO. Siktemå-

let er å betre kommunikasjonsevna til flya via data-link, byte ut kryptografisk utstyr, og modernisere datakapasiteten til flya, slik at NATO-styrken framleis kan vere operativt relevant fram til 2035.

Den økonomiske ramma for ei slik oppgradering (*Final Lifetime Extension Programme* (FLEP)) er sett til 1 milliard USD og omfattar investerings- og gjennomføringskostnadar. Noreg sin del av utgiftene er omtrent 140 mill. kroner og vil bli dekt innanfor investeringsramma på forsvarsbudsjettet (kap. 1760 post 45) på same måte som ved tidlegare moderniseringar av flya.

NAPMO har utarbeidd eit konkret programforslag med systemkrav og tekniske krav som vil danne grunnlaget for det tilbodet som industridel-takarar skal leggje fram. Ein tek sikte på å forhandle og inngå kontrakt i 2019 med leveransar i perioden 2022–2026.

For å kunne starte opp prosjektet, må nasjonane godkjenne og underskrive ei utviding av dagens samarbeidsavtale (*Multinational Memorandum of Understanding*, MMOU). Etter planen skal dette verte gjennomført i løpet av 2018.

4.5 Veteranar

Regjeringa har vedteke å vidareføre oppfølgingsplanen for veteranar «I tjeneste for Norge» i ytterlegare to år. Det tverrsektorielle samarbeidet mellom dei sju departementa vil halde fram. Etter toårs-perioden skal arbeidet evaluerast. Regjeringa vil vurdera å gje fylkesmannen ei rolle i å rettleia kommunane for å bidra til at veteranane får ei god og samordna oppfølging.

4.6 Evaluering av husleigeordninga i forsvarssektoren

Våren 2017 avla Riksrevisjonen Dokument 3:3 (2016–2017), «Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av forsvarssektorens eiendommer, bygg og anlegg». I sin rapport konkluderer Riksrevisjonen blant anna med at husleigemodellen ikkje har fungert etter føresetnaden om at husleiga skal dekkje dei reelle kostnadene til forvaltning, vedlikehald, drift og utvikling av eigedomsmassen. Riksrevisjonens konklusjon er blant anna basert på at Forsvarsbygg sin berekna tilstandsgrad og vedlikehaldsetterslep for eigedomsporføljen viser ei forverring over tid, og Riksrevisjonen viser til at Stortinget ved skipinga av Forsvarsbygg vedtok at husleiga skulle dekkje dei reelle kostnadene til forvaltning, drift, vedlikehald og utvikling.

Rapporten frå Riksrevisjonen blei handsama i Stortinget 18. april 2017 basert på Innst. 240 S (2016–2017). Med bakgrunn i dette har Forsvarsdepartementet sett ned ei arbeidsgruppe, som forutan departementet også har representantar frå Forsvaret, Forsvarsbygg og Forsvarets forskingsinstitutt, for å evaluere utvalde delar av husleigeordninga i forsvarssektoren, med vekt på kostnadselementa i denne.

Forsvarsdepartementet har fått arbeidsgruppa sine forslag til vurdering. Departementet vil kome attende til Stortinget om denne saka på eigna måte.

Forsvarsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

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

Forslag

til vedtak om investeringar i Forsvaret og andre saker

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2018 kan starte opp nye investeringsprosjekt, medrekna større eigedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye materiellprosjekt*

for godkjenning og kapittel 3 *Nye eigedoms-, bygge- og anleggsprosjekt for godkjenning* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei gjevne kostnadsrammene.
