

Prosjekt kald krig museum i Anlegg 96

- 2020-2023 -



Sluttrapport



Forord

Initiativtager til dette prosjektet var Norsk Luftfartsmuseum. De etablerte en styringsgruppe sammen med Nordland fylkeskommune (NFK), Bodø kommune og Bodø 2024 som var med på å finansiere prosjektet. Forsvarets museer var også med i styringsgruppen og bidro med viktige faglige innspill. Prosjektets styringsgruppe bestod av Ole Hjartøy/Ingvild Myhre, Geir Davidsen, Odd Henriksen/Irene Mathilde Skiri, Andre Wallann Larsen, Erling Kjærnes og Arne Christian Fjelberg/Rolf Liland.

Forsvarsbygg eier Anlegg 96 frem til Bodø kommune overtar på slutten av 2020-tallet, og de var ikke med i prosjektets styringsgruppe. Derimot var de en meget viktig og konstruktiv samarbeidspartner. Sindre Rosting og Geir Rune Finstad og deres kollegaer i Forsvarsbygg Bodø bidro med historikk, teknisk informasjon om Anlegg 96, og vesentlige faglige råd. Det hadde ikke vært mulig å gjennomføre dette prosjektet uten å kunne bygge på innsikten og den faglige kompetansen til Karl Kleve, Anders Utgård, Bodil Nyaas og andre medarbeidere på Norsk Luftfartsmuseum. Grunnmuren i prosjektet er kostnadsberegninger og en grundig tilstandsvurdering av Anlegg 96 som Svein Helge Eidissen, Siw Sønvisen og andre eksperter i Sweco utførte på oppdrag fra Forsvarsbygg. I møter med Innovasjon Norge i Bodø fikk jeg uvurderlig rådgivning av Bjørg Jenssen og Marius Fagerli om hvordan å designe et prosjekt. For å lage en detaljert prosjektplan fikk jeg bistand fra Rolf Støre, en av de mest erfarne prosjektlederne ved Rambøll Bodø. Et prosjekt av denne karakter er avhengig av juridiske vurderinger og anbefalinger, og KPMG Law representert av Jannicke Knudtzon Rokkan og Martin Letnes har vært en bunnsolid faglig samarbeidspartner. Jeg ønsker også å takke Sigrid Murud ved Riksantikvaren og Ruth Tove Trang-Liljar i NFK for meget viktige avklaringer og innspill. Kristoffer Larsen Seivåg i Bodø kommune har bidratt med informasjon om Ny-bydel prosjektet og Kommunedelplan Hernes. Avinor ved Erik Eken og Halvor Waldemarsen kom med innspill om Ny-flyplass prosjektet i Bodø og om hvordan byggefasen også vil påvirke den østlige delen av flystasjonsområdet. Takk til Ole Jacob Furuseth og Tove Veiåker ved Kulturrådet og Morten Steffensen på Nordlandsmuseet for nyttige møter. All honnør til Bodø Nu, og spesielt Andreas Sandnes Olsen, for å samarbeidet med å lage et magasin om fly- og forsvarsbyen Bodø. Jeg ønsker å rette en stor takk til Fylkesråd Christian Torset som har bevilget midler til arbeidet med å analysere veggmaleriene i Anlegg 96. Nordlandsmuseet er allerede i gang med jobben og Knut Mostervik, Anika Michalik og Stephanie Backes har hatt en meget positiv og profesjonell innstilling.

Til slutt ønsker jeg å takke direktørene Arne Christian Fjelberg og Rolf Liland som fra start til slutt har vært meget gode prosjektansvarlige og samtalepartnere.

Per Erik Solli, prosjektleder.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Innholdsfortegnelse.....	2
Innledning.....	4
Del 1 – Historikk.....	5
1 Kald krig-gaven fra Russland i 1993	5
2 Cold War Forum, en utstilling i Anlegg 96, og Kald Krig Domen (1994-2003)	6
3 Isfronten Nasjonalt Kald Krig Museum og Kunnskapssenter (2007-2009)	7
4 Isfronten - Kald krig opplevelser (Isfronten II) (fra 2010)	8
5 Anlegg 96 forfaller gradvis.....	9
6 Fra flerbrukshall til Newton Flight Academy (2014-2016).....	10
7 Kulturdepartementet og Kulturrådet vurderer alternative løsninger (2015-2017).....	12
8 Rapport fra Forsvarsbygg om Anlegg 96s historie og status (2018)	13
9 Skisseprosjekt 2018-2019.....	18
a. HR Prosjekt AS (HRP)	18
b. Kvorning	19
10 Riksantikvaren varsler fredning i 2019	21
Del 2 – Prosjekt kald krig museum i Anlegg 96 (2020-2023).....	22
1 Norsk Luftfartsmuseums strategier og langsiktige planer for 2021-2023	22
2 Etablering av et nytt prosjekt	23
3 Mål og rammer for prosjektet	24
4 Organisasjon	24
5 Milepæler	25
6 Definering av risikoanalyse og kvalitetssikring i prosjektmandatet.....	25
7 Styringsgruppen	26
8 Prosjektleder	26
9 Forsvarsbygg	27
10 Undersøkelser og utredninger utført av Sweco.....	29
11 Bodø kommune	37
12 Avinor og ny-flyplass.....	39
13 Prosjekt Arven- en mulighetsstudie	40
14 Bevaring av veggmaleriene i Anlegg 96.....	41
15 Bodø Nu magasin om Bodø flystasjon og Norsk Luftfartsmuseum	43
16 Bodø 2024 - Europeisk kulturhovedstad i 2024.....	44

17	Etableringen av et Kald krig senter på Sola Sjø.....	45
Del 3 – anbefalinger for et fremtidig totalprosjekt		46
18	Innovasjon Norge – Rådgivning om prosjektstyringsmetodikk	46
19	Rambøll - Utarbeidelse av en helhetlig og langsikt prosjektplan	48
20	Anlegg 96 som en del av en større plan	51
21	KPMG Law – Alternativer for organisering og drift av Anlegg 96	53
22	Finansiering	57
23	Veien videre.....	58
Konklusjon		59
Digitale vedlegg		62



Foto 1: Fra byggingen av Anlegg 96. Bildet ble lagt ut i «Gamle Bodø» gruppen på Facebook den 22. feb 2015 av Steinar Antonsen.

Innledning

Den kalde krigen er navnet på en periode med ideologisk, sikkerhetspolitisk og militær supermaktrivalisering som fra varte fra 1945 til 1991. Den militære flystasjonen i Bodø ble bygget tidlig på 1950-tallet som et resultat av et militær behov under den kalde krigen. Som en følge av det fikk Bodø også en sivil stamflyplass og ble knyttet til flyselskapenes rutenett.¹ Det siste aspektet fikk stor betydning for byens videre utvikling og at Bodø ble fylkeshovedstad. I 1960 ble Bodø plutselig en viktig brikke i supermaktrivaliseringen på grunn av U-2 affæren. På slutten av den kalde krigen var forsvarsbyen Bodø vert for et stort militært hovedkvarter inne i fjellanlegget på Reitan og den største militære flystasjonen i Nord-Europa. Etter oppløsningen av Sovjetunionen og slutten på den kalde krigen i 1991 rådet det en optimisme om normalisering av forholdet til den nye staten Russland.

Allerede i 1994 oppstod det en ide i Bodø om å ta vare på historien om og gjenstander fra den kalde krigen. I første omgang ble det gjennomført en serie konferanser om den kalde krigen og en interimutstilling inne i Anlegg 96. Det ble fremmet flere forslag om et nytt bygg for å huse et kald krig museum/senter, og i den senere tid har strategien vært å forsøke å gjenbruke Anlegg 96.

Det er snart 30 år siden det første initiativet ble tatt i Bodø for å etablere en løsning som legger forholdene til rette for å formidle kald krig historie. Uten å lykkes så langt, men uten å gi opp håpet.

Selv om initiativet har en lang historikk fantes det ikke en grundig beskrivelse av prosessen så langt. Mye tid ble brukt på å innhente informasjon for å etablere en oversikt, og dermed danne et grunnlag for å kunne analysere erfaringer fra tidligere utredninger og prosesser. Tidlig i dette prosjektet ble det besluttet å dokumentere historikken skriftlig i denne sluttrapporten.

Mandatet til prosjektet var fastlåst til å utrede et kald krig museum i Anlegg 96. Alternative løsninger for et kald krig museum ble derfor ikke vurdert. Heller ikke andre løsninger for gjenbruk av Anlegg 96.

Underveis i prosjektet ble det klart at den opprinnelige ambisjonen om åpning av anlegget i 2024 ikke var mulig å realisere. Derfor ble innsatsen rettet mot å beskrive et fremtidig prosjekt med en målsetning om å åpne Anlegg 96 og et kald krig museum i 2030.

Del 1 av denne rapporten er historikk fra 1993 til 2019. Del 2 består av informasjon fra dette siste prosjektet. Del 3 er en serie anbefalinger om hvordan et fremtidig prosjekt bør innrettes. Til slutt har rapporten en oppsummering og konklusjon.

Dette prosjektet og rapporten har en rekke digitale vedlegg som er samlet i en mappestruktur.

¹ På 1930-/1940-tallet var flytilbudet fra Bodø en sivil sjøflyrute langs norgeskysten i sommerperioden.

Del 1 – Historikk

1 Kald krig-gaven fra Russland i 1993

I følge avisen Nordlands fremtid var den 10. januar 1993 en «supersøndag» i Bodø med et omfattende møte- og kulturprogram for den russiske utenriksministeren Andrej V. Kozyrev og hans norske motpart Thorvald Stoltenberg. En av flere markeringer den dagen var en symbolsk overrekkelse av et tidligere sovjetisk MiG-15 jagerfly inne i ankomsthallen på Bodø lufthavn.



Foto 2: Bjørn Erik Olsen, Nordlandsposten

Flyet stod egentlig på en sokkel i Amderma, Sibir og var en gave fra Arkhangelsk til Nordland fylkeskommune, som ga det videre til Norsk Luftfartsenter Bodø (NLSB). MiG-15 flyet ble hentet i Arkhangelsk av et norsk militært C-130 transportfly, fløyet til Bodø kvelden før overrekkelsen, og montert inne i Bodø lufthavn i løpet av natten.²

Nå 30 år etter supersøndagen står Mig-15 flyet lagret inne i det underjordiske Anlegg 96 i den østre delen av den tidligere Bodø flystasjon.



Figur 1: Fra en reportasje i Vi Menn

Anlegg 96 var en fjellhangar for norske kampfly som ble bygget i begynnelsen av den kalde krigen og var i operativ bruk frem til 1995. I flere tiår har Norsk Luftfartsmuseum og andre aktører arbeidet for å lage en kald krig utstilling i Bodø med blant annet MiG-15 flyet, for eksempel i Anlegg 96.

² Nordlands Fremtid, mandag 11. januar 1993, reportasje av Fritz Breivik. I følge artikkelen ble landet C-130 flyet kl 21:30 og Mig-15 flyet stod ferdigmontert 06:50. Et team på 40 personer ledet av Birger Larsen gjorde jobben.

2 Cold War Forum, en utstilling i Anlegg 96, og Kald Krig Domen³ (1994-2003)

Norsk Luftfartsmuseum (NL) ble åpnet den 15. mai 1994 av Kong Harald V og var den gang et samarbeidsprosjekt som inkluderte Luftforsvarsmuseet, Bodø Luftfartshistoriske Forening og AVINOR museum. Museet er et nasjonalt museum med ansvar for vår luftfartshistorie. Samme år startet et parallelt spor for utvide den faglige virksomheten til også å inkludere formidling av historie fra den kald krigen. En periode som hadde stor betydning for både Bodø, landsdelen og Norge.

I 1994 ble «Cold War Forum» etablert av Norsk Luftfartsmuseum ved daværende direktør for Norsk Luftfartssenter, Arne Qvam, og Svein Lundestad fra Høgskolen i Bodø,⁴ og de samarbeidet blant annet med Rolf Tamnes som den gang var direktør for Institutt for Forsvarsstudier. Første aktivitet i forumet var en høyprofilert konferanse med deltagelse av bla Sergej Krustjov, sønn av Generalsekretæren i Sovjet under U2 nedskytingen i 1960, og Gary Powers, sønn av den nedskutte U2 piloten, tidligere CIA-direktør Stansfield Turner, og mange flere. I 1996 ble det arrangerte enda en konferanse, men denne gang med flere faghistorikere og færre kjendiser.

En tredje fagkonferanse ble avviklet i 1999. Etter initiativ fra museet og flystasjonen i felleskap, ga Forsvarsdepartementet et oppdrag å stå for Forsvarets markering av NATOs 50 års jubileum. Da ble Karl Kleve ansatt som prosjektleder ved museet for å arrangere jubileums konferansen og i tillegg lage en midlertidig utstilling inne i Anlegg

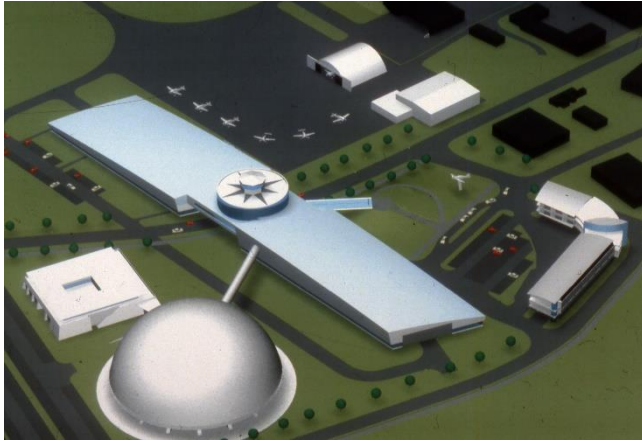


Foto 4: Norsk Luftfartsmuseum. MiG-15 flyet står nr. 2 frå høyre.

96. Grunnet Kosovokrigen ble publikumstilgangen til Anlegg 96 inne på hovedflystasjonen mer begrenset enn opprinnelig planlagt. Temporær-utstillingen demonstrerte hvilket mulighetsrom Anlegg 96 kunne ha. Selv om 331-skvadronen hadde flyttet ut noen år tidligere var anlegget fullt operativt. Ingen så da for seg at arealet innenfor gjerdet på flystasjonen skulle bli tilgjengelig i overskuelig framtid. Og i hvert fall ikke at hele stasjonen noen gang skulle bli nedlagt. Bevaring av Anlegg 96 var ikke et aktuelt tema den gang. Norsk Luftfartsmuseum fortsatte å forske på og formidle kald krig-relaterte temaer, og en fjerde og foreløpig siste fagkonferanse ble arrangert i 2003.

³ Mye av teksten i de første avsnitt er fra et notat skrevet av Karl Kleve til en intern workshop september 2017

⁴ Karl Kleve hadde inntrykk av dette var å regne som et uformelt samarbeidsforum. Til den første kald krig-konferansen i 1995 ble Cold War Forum brukt som navn på arrangøren med Svein Lundestad som kontaktperson.

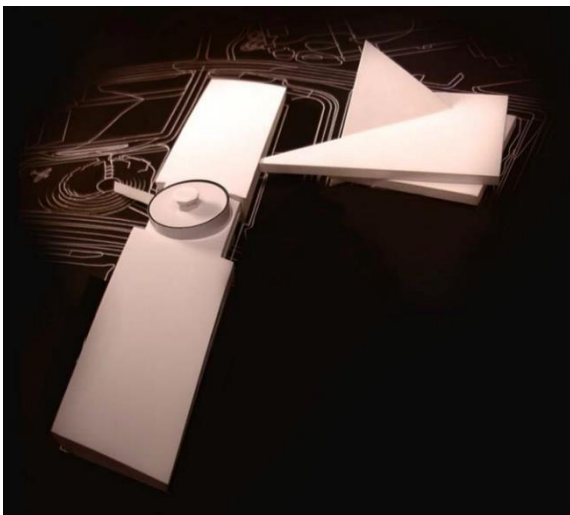


Under et styremøte i Norsk Luftfartssenter Bodø AS (NLSB) den 28. desember 1994 ble det besluttet å etablere et prosjekt for å gjennomføre en idfase for utvikling av et kald krig konsept tilknyttet NLSB.⁵ Prosjektet ble finansiert med et tilskudd på kr 260.000,- fra Landsdelsutvalget. Oddbjørn Paulsen var prosjektleder. Arbeidet resulterte blant annet i et forslag om et museum med

arbeidstittelen «Cold War Experience», som skulle inneholde U2 og mange andre fly og gjenstander som kunne sette søkelyset på den kalde krigens store fotavtrykk i Bodø og Nord- Norge. I 1998 ba staten, fylkene og kommunene om forslag for å markere årtusenskiftet. Norsk Luftfartsmuseum lanserte i 1998 et kald krig museum som et av de såkalte «Tusenårsstedene», da under det norske navnet «Kald Krig Globen». TE Kommunikasjon laget en brosjyre om forslaget på oppdrag fra NLSB. Karl Kleve har en papirkopi av heftet. De første forsøkene på å realisere et museumstilbygg med et fokus på den kalde krigen førte ikke frem og finansiering ble ikke realisert.

3 Isfronten Nasjonalt Kald Krig Museum og Kunnskapssenter (2007-2009)

I 2007 ble det etablert et tidsbegrenset forprosjekt som senere ble omtalt som «Isfronten I». Dette var både et byggprosjekt og et museumsprosjekt. Peter Glanfield ble ansatt som prosjektleder med



økonomisk støtte fra flere hold. Styret i NLSB hadde det overordnede ansvaret. Forprosjektet laget en foreløpig rapport datert 1. oktober 2008, og en sluttrapport datert 7. september 2009. I forbindelse med forprosjektet ble det utarbeidet et nytt forslag til bygg ved siden av flymuseet. Per Morten Wik, arkitekten som tegnet flymuseet og mange andre signalbygg i Bodø, utarbeidet et forslag til et nytt bygg på samme tomt som det tidligere Domen/Globen forlaget. Forslaget til det nye signalbygget skulle ligne på et isfjell.

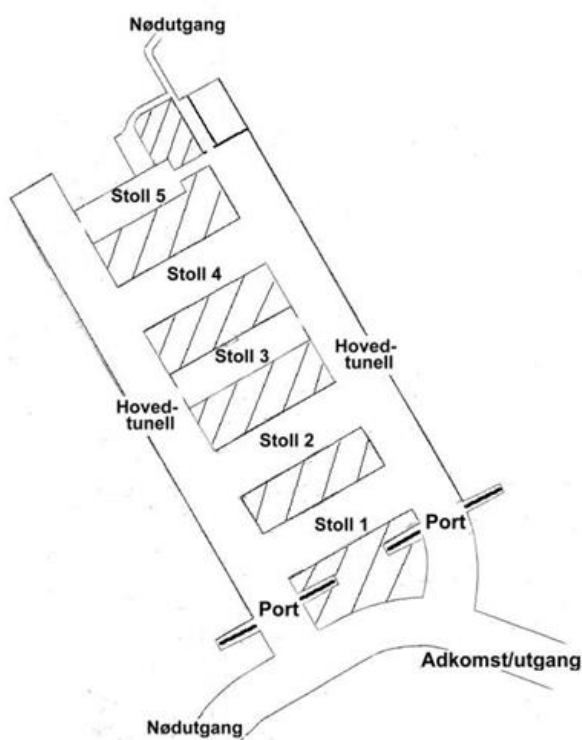
Høsten 2007 arrangerte Norsk Luftfartsmuseum den internasjonale workshopen "The Ice Frontier takes shape" under Barentsdagene i Bodø med deltakelse av nasjonale og internasjonale eksperter.

⁵ Referat fra styremøtet datert 5. januar 1995 underskrevet av direktør Arne Qvam

4 Isfronten- Kald krig opplevelser (Isfronten II) (fra 2010)

Ved årsskiftet 2009/10 overtok Karl Kleve prosjektansvaret og arbeidet med initiativet frem til 2015.⁶ Tidligere forslag om nybygg hadde ikke fått den nødvendige forankring og finansiering, og styret mente at det var behov for nytenkning. Derfor ble gjenbruk av Anlegg 96 vurdert som en mulig lokalisering for et kald krig museum. 331 skvadron hadde flyttet ut av fjellhangaren, og Forsvarets Logistikkorganisasjon (FLO) og andre brukte anlegget kun som et lagerlokale. Daværende styreformann Tomas Colin Archer og direktør Sven Scheiderbauer ønsket å videreutvikle kald krig prosjektet. Denne gang fikk prosjektet navnet «Isfronten - Kald krig opplevelser» og det inkluderte også et arbeid med å utarbeide et faglig innhold til en fremtidig utstilling.

Anlegg 96



På oppdrag fra Forsvarsbygg leverte Plan-EVO AS i februar 2011 en rapport som dokumenterte et skisseprosjekt med kostnader for en nyetablering og fremtidig utnyttelse av Anlegg 96. Den oppgitte bakgrunnen for oppdraget var at anlegget er en særegen, sjelden og en god representant for sin periode i historien, og bør derfor vernes som kulturminne. Med utgangspunkt i en tilstandsvurdering konkluderte rapporten at det vil koste 34.200.000.- eks mva å gjennomføre et byggeteknisk prosjekt for å sette i stand Anlegg 96 til sivil gjenbruk som et museumslokale.

Dette prosjektet gjennomførte flere faglige aktiviteter knyttet til dokumentasjon og

forskning på historien om den kalde krigen. Det ble blant annet gjennomført et banebrytende dokumentasjonsarbeid av det audio/video-intervjuprosjektet 'Historier fra den kalde krigen'. Prosjektet deltok aktivt internasjonalt, i etableringen av et nordeuropeisk nettverk for kald krig museer, minnesteder og kulturvernmyndigheter. De var også med på et stort nettverksprosjekt sammen med museer i Polen, Tyskland, Estland og Danmark. De holdt foredrag og deltok aktivt på konferanser i inn- og utland. I 2010 deltok prosjektet i et samarbeid med Bodø kommune om en ny konferanse med fokus på kald krig og norsk-russiske forbindelser. I perioden 2010-2012 deltok prosjektet i møteserien «Sikkerhet i Nord» sammen med flere aktører i Bodø-regionen.

⁶ E-post fra Karl Kleve til prosekterder 1. juni 2021.

5 Anlegg 96 forfaller gradvis

Hemis leverte den 16. november 2012 en rapport om mikrobiologiske målinger i Anlegg 96 på Bodø hovedflystasjon. Ventilasjonssystemet hadde vært avslått siden 2003 og det var fuktskader med mugg flere steder i anlegget. **Hemis anbefalte allerede den gang at personell som skulle utføre et fremtidig rehabiliteringsarbeidet må bruke personlig verneutstyr som bl.a. inkluderer P3-maske.**

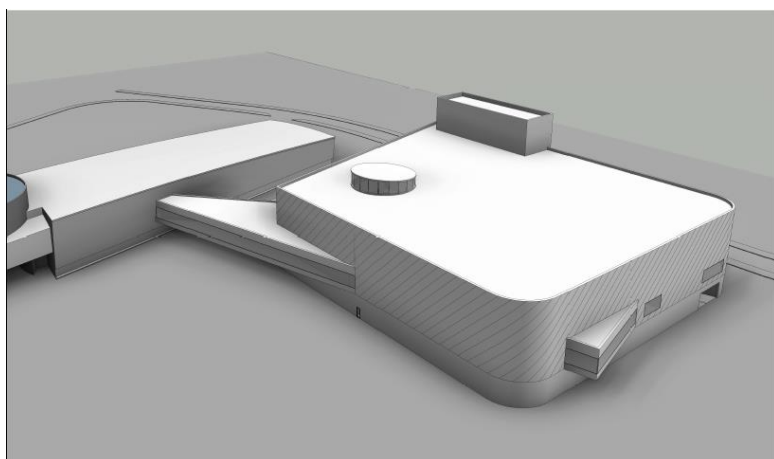
I januar 2016 gjennomførte Nordland fylkeskommune, i samarbeid med Bodø kommune og Norsk Luftfartsmuseum, en teknisk befaring i Anlegg 96. Den gang var både Norsk Luftfartsmuseum, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune av den oppfatning at Anlegg-96 burde fredes etter bestemmelsene i kulturminneloven. Forsvarsbyggs syn var at Anlegg 96 ikke skulle bevares fysisk, men kun dokumenteres digitalt for ettertiden, og etaten utførte ikke vedlikehold av anlegget for å stanse eller forebygge ytterligere forfall. Den tekniske befaringen i 2016 hadde til hensikt å dokumentere status, 13 år etter at drift-systemene ble slått av. Etter befaringen ble åtte tiltak anbefalt av Nordland fylkeskommune/Kulturminner i Nordland.



Foto 5: Egil Murud, Nordland fylkeskommune

Bildet over viser et av flere tilfeller av meget kraftig muggsoppangrep som ble oppdaget under befaringen i 2016.

6 Fra flerbrukshall til Newton Flight Academy (2014-2016)



Figur 2: skisettegning fra Boarch Arkteker AS

Under et styremøte den 25. februar 2014 ble det vedtatt at Norsk Luftfartsmuseum skulle søke om DA-midler til et forprosjekt på et tredje forslag til nybygg som var en ide om en flerbrukshall. Søknaden ble skrevet og sendt inn i samarbeid med Bodø Spektrum og FIRST Scandinavia.

Prosjektleder i første fase var Erling Kjærnes ved Norsk Luftfartsmuseum, og i prosjektgruppen deltok Steinar Bang Hansen fra Bodø Spektrum, Per-Arild Konradsen fra FIRST Scandinavia, Hanne Kristine Jakhelln fra Nordlandsmuseet, arkitekt Per Morten Wik BOARCH, og Norconsult ifm Ishall.

Ideen til flerbrukshall inkluderte et større antall aktører og fasiliteter:

- Ishall for hockey, kunstløp, curling utleie
- VGS flyfag
- Science Center – Future of flying
- Newton senter og kontorer
- Newton Aviation Camp
- FFL- First Lego League, FIRST Scandinavia
- Produksjonsrom og arkiv for foto
- Bibliotek
- Skytebane
- Laser tag arena
- Klatreanlegg med utvendig isvegg
- Fly Zone – Simulatorområde med vertikal vindtunnel
- Nasjonalt senter for formidling av Kald Krig (alternativt til A96)
- Magasiner for Nordlandsmuseet, Luftforsvarsmuseet, AVINOR museum og Norsk Luftfartsmuseum
- Fryserom for tekstiler,
- Restaureringsverksted
- Kontorer
- Møterom
- Konferansefasiliteter
- Cafe/bespisning
- 224 parkeringsplasser under bygget.

I juni 2014 ble det bevilget kr 1.000.000,- fra DA-midlene til et forprosjekt, men det ble i stedet kun gjennomført en mulighetsstudie og utarbeidet en skisettegning for en flerbrukshall. Prosjektet levert en sluttrapport 15. februar 2016, samtidig som FIRST Scandinavia og Norsk Luftfartsmuseum allerede hadde etablert et annet parallelt initiativ.

Norsk Luftfartssenter Bodø
AS/Norsk Luftfartsmuseum, Bodø
spektrum KF og FIRST Scandinavia
utredet sammen muligheten for
etablering av et større
opplevelsessenter og flerbrukshall
på den såkalte Isfront-tomten ved
Norsk Luftfartsmuseum i Bodø.
Prosjektet ble ledet av Norsk
Luftfartssenter Bodø AS, med
MUSKAT AS (Hanne Kristine



Figur 3: skissetegning fra Boarch Arkitekter AS

Jakhelln) som innleid ekstern prosjektleder. I tillegg deltok daglig leder av Bodø Spektrum og daglig leder i FIRST Scandinavia i prosjektgruppen.

Med støtte fra Jøraandstad Consulting AS ble ulike alternativer for sammensetning av aktører i flerbrukshallen vurdert ut fra både innhold og gjennomføringskraft i forhold til hverandre.

Boarch Arkitekter AS utarbeidet skisseprosjektet for bygget og Norconsult AS stod for kostnadsberegningene av skisseprosjektet. I forbindelse med mulighetsstudiet ble det ikke gjort grundige analyser av utviklingspotensialet eller drifts- og investeringskostnadene. Det skulle utføres i neste fase, som ikke ble noe av blant annet fordi NL/NLSB trakk seg fra flerbrukshall prosjektet og engasjerte seg i en ny plan. Det førte til at hele flerbrukshall initiativet ble terminert.

Ideen med Newton Flight Academy startet i 2015, etter FIRST Scandinavias suksess med Newton Aviation Camp, og et mangeårig samarbeid med Boeing. Høsten 2015 ble Norsk Luftfartsmuseum en del av prosjektet da de donerte en tomt til bygget ved museets parkeringsplass. Nordland fylkeskommune og SpareBank 1 Nord-Norge ga støtte til etablering, samt at et bredt lokalt næringsliv bidro til at ideen skulle bli en realitet. Norconsult tegnet bygget, første spadetak ble tatt februar 2016 og allerede 17. juni samme år, åpnet Newton Flight Academy dørene for publikum.⁷



⁷ <https://newtonflightacademy.com/om-oss/>

7 Kulturdepartementet og Kulturrådet vurderer alternative løsninger (2015-2017)

På oppdrag fra Kulturdepartementet vurderte OPAK AS sammen med Expology AS ulike dokumentasjons- og formidlingskonsepter for historien om den kalde krigen. Oppdraget var å gjennomføre en utredning for å vurdere hvordan den kalde krigen best kan dokumenteres og formidles.⁸ En omfattende og grundig rapport på 166 sider ble presentert den 22. desember 2015.

OPAK/Expology vurderte iht gitt oppdrag følgende alternativer i Bodø:

- Alternativ 1a/b – Isfronten I: tilbygg/del av opplevelsessenter
- Alternativ 2 – Isfronten II: Anlegg 96
- Alternativ 3a – Anlegg 96, nedskalert
- Alternativ 3b – Mindre nybygg/tilbygg ved NLM⁹

Anbefalingen i rapporten var:

Alternativ 3b – mindre tilbygg/nybygg vurderes som best på prissatte konsekvenser. Det lave arealbehovet gir redusert behov for investering og driftskostnader, men med distribuert formidling rundt om i landet er totale levetidskostnader høye. Alternativet vurderes uansett best på prissatte konsekvenser. Utredningen konkluderer med at alternativ 3b er et godt alternativ kvalitativt sett, som formidler kald krig på en god måte med distribuert formidling rundt om i landet. Med lavere levetidskostnader enn de øvrige alternativene vurderes alternativ 3b – mindre tilbygg/nybygg totalt sett som det beste alternativet for dokumentasjon og formidling av kald krig.

Hvis det er ønskelig å videreføre Anlegg 96 til bruk i formidlingen, er alternativ 3a – nedjustert Anlegg 96 vurdert som bedre enn alternativ 2 – Anlegg 96. Alternativ 3a har langt lavere levetidskostnader, og vurderes best på ikke-prissatte konsekvenser. Referansegruppen har i prosessen påpekt at det må tas hensyn til viktigheten av autensiteten og potensialet for formidling i Anlegg 96. Kraften i attraksjonen blir sterkere med eksisterende anlegg og utvikler interesse. Det er også identifisert stor entusiasme og vilje lokalt og regionalt for å gjøre noe i dette området, og museet og anlegget ligger svært sentralt til.

Kulturdepartementet sendte OPAK/Expology rapporten ut på høring i 2016. Det kom til sammen 23 høringsuttalelser som Kulturrådet saksbehandlet og sendte et brev til Kulturdepartementet den 17. januar 2017 med en overordnet vurdering. Det videre arbeidet med saken stoppet opp i embetsverket som ikke fikk oppdrag om videre oppfølging av saken. Det har en sammenheng med at det politiske initiativet til utredningen ble tatt av Stortinget etter lobbyvirksomhet fra NL/NLSB. Den daværende politiske ledelsen i Kulturdepartementet tok ikke eierskap til saken.¹⁰

⁸ Utredningsoppdraget fra Kulturdepartementet var ble tatt i samarbeid med Forsvarsdepartementet og Klima- og miljødepartementet

⁹ Flerbrukshall/opplevelsessenter som arkitekter ved BORCH utarbeidet i 2014.

¹⁰ E-post i 2017 fra prosjektleder Daniel Bjarmann-Simonsen, Bodø kommune til strategigruppe for Anlegg 96

8 Rapport fra Forsvarsbygg om Anlegg 96s historie og status (2018)

Som en del av programmet «kultur- og bygghistorisk dokumentasjon for arkivmessig bevaring» utarbeidet Forsvarsbygg en grundig rapport om Anlegg 96 som var ferdig i 2018. Hovedforfatter er Ulf Husebø (Forsvarsmuseet) og han fikk støtte av Forsvarsbygg og Forsvaret under arbeidet med rapporten i perioden fra 2015 til 2018. Det er en omfattende rapport på 146 sider som ble gradert BEGRENSET ved utgivelse.¹¹

Rapporten kan sees i sammenheng med Forsvarsbygg sitt standpunkt i samme periode om at Anlegg 96 ikke skulle bevares fysisk, men kun dokumenteres digitalt for ettertiden.



Foto 6 Hangåsen før bygging av Anlegg 96. Bildet er fra 1946 og infrastrukturen rundt viser den tidligere tyske flystasjonen



Foto 7: Hangåsen etter utbygging. Plassering av Anlegg 96 er prinsipielt angitt med den grønne boksen.

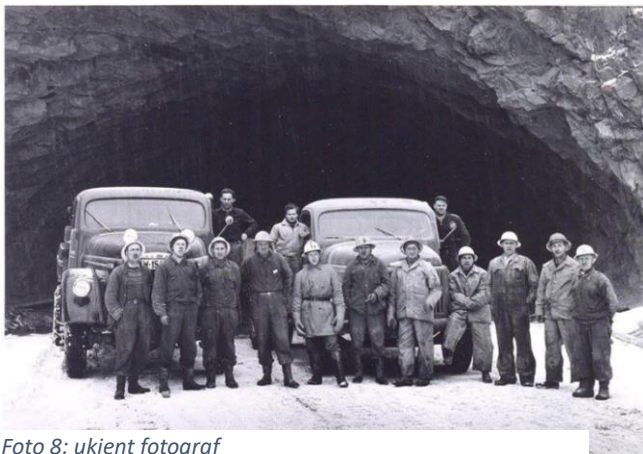


Foto 8: ukjent fotograf

Dette bildet er fra byggingen av Anlegg 96. Bildene er lagt ut i Gamle Bodø gruppen på Facebook (22. februar 2015) av Steinar Antonsen og viser et arbeidslag fra Ing. Per Gulbrandsen a/s.

¹¹ Rapporten var gradert BEGRENSET, men Anlegg 96 er avgradert i dag.



Foto 9: Fra byggingen av Anlegg 96. Ukjent fotograf.

Rapporten inneholder historikk om Luftforsvaret, konsepter for beskyttelse av fly under den kalde krigen, Bodø flystasjon, og Anlegg 96. Det er en detaljert beskrivelse av Anlegg 96 med tekst og bilder, forklaring om bruksområdet til Anlegg 96, hvordan det var driftet, og historien om nedbygging og avvikling. Rapporten inneholder også en inventarbeskrivelse, kart, og tegninger av anlegget. Rapporten var gradert BEGRENSET ved utgivelse.

Anlegg 96 ble bygget som en atomvåpensikker underjordisk flyhangar med en innvendig gulvflate på 7500 kvm. Det stod ferdig i desember 1960 og kunne tåle atombomber på et halvt megatonn. Anlegget var operativt utdatert kort tid etterpå. Allerede i 1962 hadde Sovjet atombomber med et styrke på 58 megatonn. NATO og Norge gjeninnførte spredningsprinsippet, og på Luftforsvarets flystasjoner ble det fra slutten av 1960- til begynnelsen av 1990-tallet bygget et større antall flysheltere for å beskytte både norske og allierte kampfly.

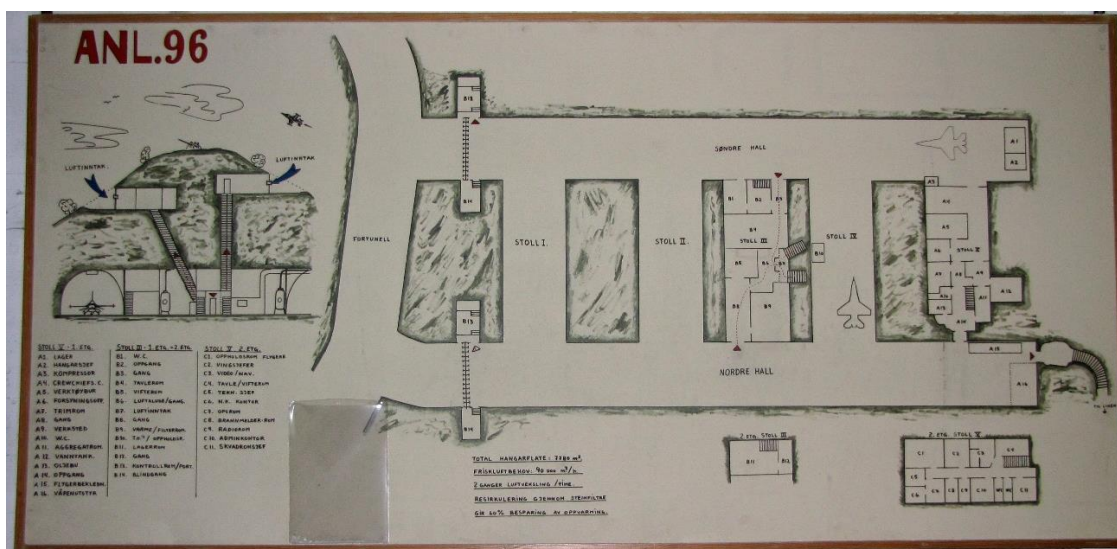


Foto 10: Oversiktskart over Anlegg 96 som tidligere hang på veggen inne i fjellanlegget. Bildet ble kastet omtrent i 2010, men ble reddet ut av søppelcontaineren av Tor-Hermann Carlsen og henger nå på et kontor i Bodin leir.



Foto 11 Bilde tatt av F-86K fra 334 skvadron i fortunellen til Anlegg 96. Bildet er tatt av daværende sjef 334 skvadron major Eyvind Schibbye

334 skvadron holdt til på det østlige skvadronsområdet og var de første som tok i bruk det nye anlegget. Skvadronen flyttet til skvadronsområde vest i 1961, men brukte også Anlegg 96 i enkelte perioder som det fremkommer av Foto 12 nederst på siden.

331 skvadron holdt til i det vestlige skvadronsområdet på Bodø flystasjon og var oppsatt med F-86F. I mai 1961 flyttet 331 skvadron til Anlegg 96 og skvadronsområde Øst. Fra 1963 fikk 331 skvadron F-104 fly og brukte Anlegg 96 til oppbevaring og vedlikehold. Flyene ble tauet ut og inn med traktor og stod på Line Øst ifm flyoperasjoner. Fra 1970-tallet ble det mer vanlig å parkere operative fly i flysheltere mellom flyoppdrag.



Foto 12: CF-104 fra 334 skvadron inne i Anlegg 96



Foto 13: F-104G fly fra 331 skvadron inne i Anlegg 96. Foto fra samlingen til Rolf Bakken (Kristiansand/Kjevik)



Foto 14: Bilder fra samlingen til Svein Rene.

Da 331 skvadron skulle feire 50-årsjubileum i 1991 ble Anlegg 96 tatt i bruk som lokale til den tradisjonelle messemiddagen. Kong Harald V var hovedgjest og en av talerne var den 92 år gamle generalløytnant (p) Bjarne Øen, en de første militære flygerne som landet i Bodø på 1930-tallet.

På 1990-tallet var det et behov for å oppdatere anlegget. Luftkommandøren i Nord-Norge anbefalte i 1995 å treffe tiltak for å beholde Anlegg 96 til videre operativ bruk.

331 skvadron flyttet sammen med 334 skvadron i Skvadronsområde Vest på midten av 1990-tallet. Planen var at 331 skvadron skulle flytte tilbake til Anlegg 96 i 2002-2003 etter en restaurering, men det ble ikke noe av. Anlegg 96 ble derfor en lagerplass og systemene ble slått av i 2003.

På grunn av mugg, sopp og fukt ble mesteparten av inventaret tømt og kastet rundt 2010. Anlegg 96 ble i mange år benyttet av Forsvaret som et kald-lager av materiell og til trening av baseforsvaret og vaktsovdater i urban krigføring. Forsvaret har i den senere tid tømt Anlegg 96 for materiell og utstyr, og det er nå avgradert.

Museene har fremdeles fly og andre gjenstander lagret inne i anlegget. (Både NL og LMU).

Til tross for forfall i over 20 år etter at driftssystemer ble slått av skulle det vise seg, under undersøkelser i den senere tid, at anlegget er i bedre stand enn mange har antatt.



Foto 15: Andreas Sandnes Olsen, Bodø Nu



Anlegg 96 var etter ferdigstillingen i 1960 et sikkerhetsgradert anlegg under hele den kalde krigen. Overraskelsen var derfor stor da denne tegningen stod på trykk i 1972 i en belgisk tegneserie om den kanadiske militærflygeren Dan Cooper. Serieskaperen Albert Weinberg ble invitert til Norge sammen med belgisk TV/radio og det belgiske flyvåpenet, og var på en offisiell omvisning på Bodø flystasjon i mars 1968 i

regi av Luftkommando Nord-Norge.¹² Derfor var alle tegningene fra Anlegg 96 ganske nøyaktige.

¹² Informasjon fra Karl Kleve og en VG artikkel av Knut Hoff tirsdag 26. mars 1968.

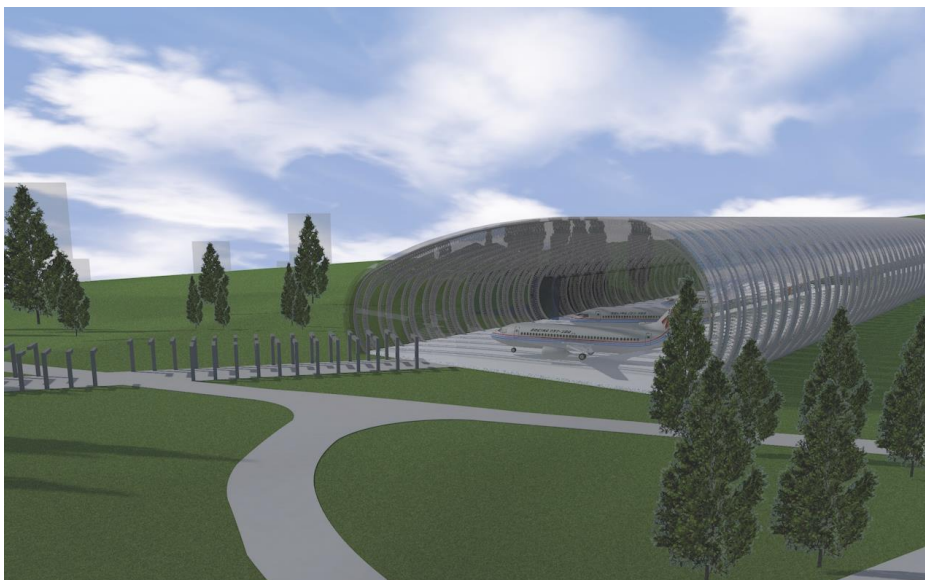
9 Skisseprosjekt 2018-2019

Anne Strømmen var ansatt i et år ved Norsk Luftfartsmuseum som prosjektleder fra den 1. juni 2018 til 31. mai 2019.¹³ I denne perioden ble det utført flere nye utredninger og prosjektet fikk støtte fra Kulturdepartementet og Nordland Fylkeskommune.

a. HR Prosjekt AS (HRP)

HRP er landsdekkende leverandør av prosjektledelse, byggeledelse, utredning og analyse, rådgiving, arkitekttjenester og sikkerhetsrådgiving. I 2019 leverte de en rapport om estimerte kostnader for å sette stand Anlegg 96 og drifte det. HRP beregnet at teknisk istandsettelse av Anlegg 96 ville koste kr 463.728.819,-. Prognosen til HR Prosjekt AS ble utarbeidet basert på antagelser og generelle estimater. Anlegg 96 var den gang fremdeles sikkerhetsgradert og HRP fikk ikke tilgang til selve anlegget eller dokumentasjon. HRP påpekte selv at kalkylen måtte sees på som et initialt anslag og ikke fasit på hva prosjektet vil koste å realisere bygningsmessig. HRP foretok en beregning av driftskostnader for anlegget, basert på tiltakene som skulle gjennomføres, samt tidligere analyser for driftskostnader for museumsdriften utført av OPAK i 2015. I sum skrev HRP at man kan forvente en driftskostnad på ca. kr 16.500.000,- per år. Dokumentene de leverte var:

- 1- Norsk Luftfartsmuseum - Anlegg 96 – Kalkyler og driftskostnader V3.0 07.05.2019
- 2- Skisse til gjenbruk av container for å lage et billettutsal
- 3- Vurdering universell utforming / Brannsikkerhet
- 4- Ideskisse til en hangar for å binde sammen Norsk Luftfartsmuseum med Anlegg 96.



Figur 4: Fra Ideskissen til HRP om en ny hangar

¹³ Hun sluttet allerede den 28. februar 2019 pga tilbud om fast stilling i Trondheim. (Informasjon fra Karl Kleve)

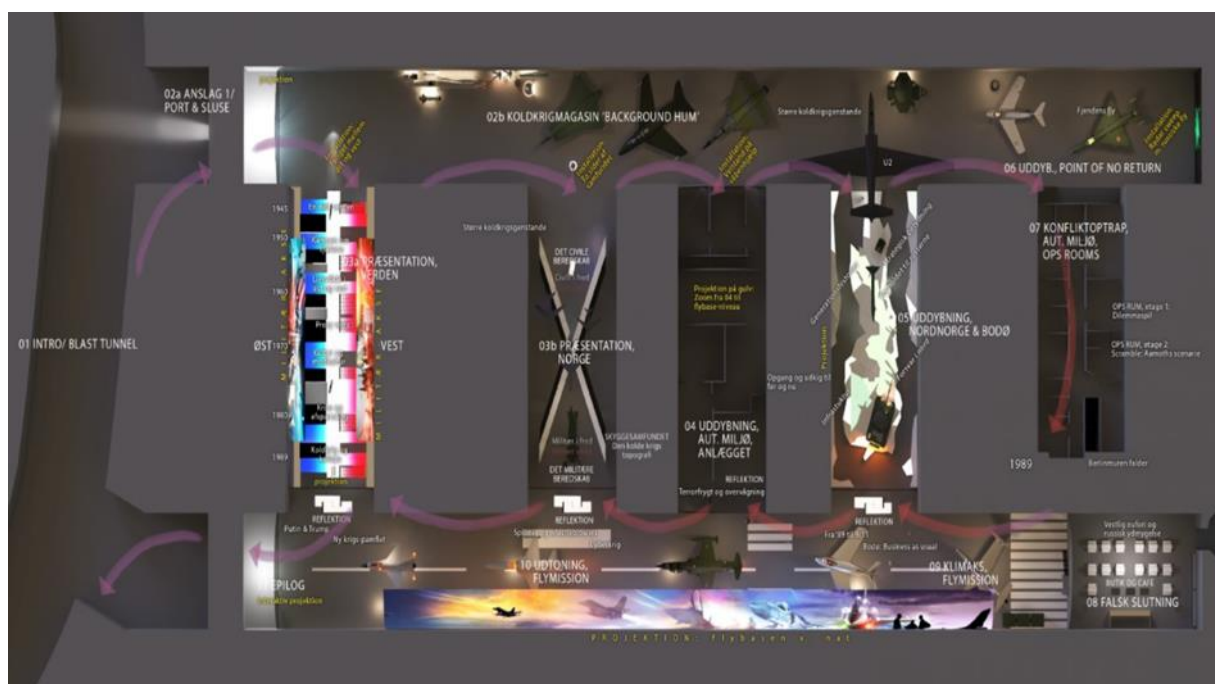


Figur 5: : Fra Ideskissen til HRP om en ny hangar

b. Kvorning

Det danske firmaet Kvorning design & kommunikation utarbeidet i samarbeid med fagstab ved Norsk Luftfartsmuseum og leder Luftforsvarsmuseet, et forslag til et konsept og løsning for en kald krig utstilling i hele Anlegg 96 med en estimert kostnad på 149.785.000,- eks MVA.

Prosjektskissen finnes både digitalt og som et trykket hefte.



Figur 6: fra prosjektskissen til Kvorning



Figur 7: fra projektskissen til Kvorning



Figur 8: fra projektskissen til Kvorning

10 Riksantikvaren varsler fredning i 2019

I forbindelse med frigjøringsjubileet i 2015 tok Riksantikvaren initiativet til å kartlegge og sikre viktige kulturminner fra både andre verdenskrig og den kalde krigen som står helt sentralt i vår nyere historie, og som det er viktig å ta vare på. Forsvarsbygg utarbeidet i samme tidsperiode en rapport (Landsverneplan for Forsvaret fase 2) hvor de konkluderte at de ikke ønsket å bevare Anlegg 96. De anbefalte å verne fjellhangaren på Bardufoss flystasjon som den gang fremdeles var i drift og ikke vil kreve reparasjon for å kunne bli tatt vare på i fremtiden. Et av argumentene var at Anlegg 96 ble tatt ut av drift i 1995 og hadde forfalt. Etter en høringsrunde ble Bardufoss alternativet anbefalt i Landsvernplanen.¹⁴ Forsvarsbygg uttalte i 2017 at hverken Forsvarsdepartementet eller de hadde noen imot sivil etterbruk av Anlegg 96 og formelt vern gjennom fredning. Forutsetningen var at det ikke skulle påløpe utgifter til det over forsvarsbudsjettet.

Riksrevisoren uttalte at fjellhangaren på Bardufoss fremdeles var (og er) i daglig bruk og dermed ikke tilgjengelig for publikum. Derfor ønsket de at Anlegg 96 i Bodø skulle vernes. I 2017 stilte Kulturdepartementet 800.000,- kroner til disposisjon for Norsk Luftfartsmuseum for å få utarbeidet en museumsfaglig skisse for hvordan en slik formidlingsarena kan innpasses i Anlegg 96. «Historien om den kalde krigen er veldig viktig og interessant å dokumentere og formidle. Det er vanskelig å se for seg en mer genuin arena enn dette», uttalte kulturminister Linda Hofstad Helleland. Kulturdepartementet understreket samtidig at en eventuell påfølgende søknad fra Norsk Luftfartsmuseum om å realisere et Kald krig-prosjekt i Anlegg 96 vil måtte bli vurdert og prioritert på vanlig måte i den ordinære budsjettprosessen. Den 21. februar 2019 sendte Riksantikvaren ut et formelt brev med melding om oppstart av fredningssak for fjellanlegg Anlegg 96 på Bodø flystasjon, Bodø kommune. I brevet står det:

«En forutsetning for at Riksantikvaren skal gå videre med fredningssaken av Anlegg 96 er at istandsettings og driftskostnader, eierskap og drift er avklart. Disse forholdene må avklares innen 1. januar 2020. Riksantikvaren ber om at anlegget behandles som om det er fredet fram til en eventuell fredningsforskrift foreligger.»

Riksantikvaren behandler fredningsspørsmålet og under et Teamsmøte den 6. oktober 2020 ble det avklart at det ikke er noen dead-line på denne saken så lenge den har fremdrift. Riksantikvaren presiserte at istandsetting, eierskap, drift og driftskostnader må være avklart før noen flere tiltak enn å stanse forfallet kan gjennomføres.

¹⁴ Fjellanlegget på Bardufoss flystasjon ble bygget samtidig med fjellanleggene på Bodø flystasjon og Flesland

Del 2 – Prosjekt kald krig museum i Anlegg 96 (2020-2023)

Enda en prosjekt ble initiert høsten 2020 for etablering av et kald krig museum i Anlegg 96, og dette initiativet ble heller ikke realisert og fikk samme skjebne som alle andre tilsvarende forsøk siden 1990-tallet. Målsetningen var som tidligere å etablere en kald krig utstilling i Bodø og et faglig senter/nav. Katalysatoren for det nye initiativet var å åpne Anlegg 96 for publikum i år 2024 og arrangere kulturelle innslag i fjellhangaren ifm programmet for «Bodø 2024 Europeisk kulturhovedstad».

Underveis oppstod flere utfordringer. For det første ble overføring av det østlige området på Bodø flystasjon fra Forsvarsbygg til Bodø kommune utsatt til 2029. Anlegg 96/Hangåsen ligger innenfor to soner som er militært område og flyoperativ sone, og planen ble til slutt å rive de to gjerdene og åpne området for almen tilgang en gang etter 2029. For det andre viste faglige vurderinger at det vil kreve et seksårig byggprosjekt for å sette Anlegg 96 i stand til sivil gjenbruk. For det tredje manglet en rekke viktige forutsetninger og avklaringer for et bygg- og museumsprosjekt. Derfor ville hele prosessen ta lengre enn seks år. For det fjerde hadde styret en ide om åpne Anlegg 96 for et sivilt publikum i rammen av Bodø 2024 programmet basert på tiltak for å oppnå en «HMS-sikker standard». Etter nærmere undersøkelser viste deg seg å ikke være mulig å oppnå hverken formelt eller praktisk.

Prosjektet fokuserte derfor i 2022 på en helhetlig utredning av en fremtidig prosess, og resultatet ble lagt frem under et avsluttende møte i styringsgruppen i mars 2023. Denne del 2 av rapporten er dokumentasjon av dette siste prosjektet og del 3 skisserer en anbefaling til en fremtidig prosess.

1 Norsk Luftfartsmuseums strategier og langsiktige planer for 2021-2023

Strategien i 2020 var at Norsk Luftfartsmuseum de neste tre årene skulle prioritere:

1. Etablering av nav for forskning, dokumentasjon, bevaring og formidling av den kalde krigens historie, som skal legge grunnlag for å ta en nasjonal rolle for dokumentasjon og formidling av tema, i samarbeid med partnermuseene nasjonalt.
2. Avklaring og planlegging mot etablering av kald krig museum i Anlegg 96.

Målsettingene var:

- «Vi skal være et nasjonalt attraktivt og relevant museum, som har en betydelig samfunnsrolle.
- Innenfor dette ligger blant annet å være senter for forskning på kald krig historie i Norge.
- Oppstart på prosjektet Cold War Targets forutsetter finansiering fra Bodø europeisk kulturhovedstad i 2024.

- Vi skal være en innovativ, bærekraftig og lærende organisasjon. Innenfor dette er å være drevet av relevans, en aktiv samfunnsrolle og evnen til å bidra til at luftfartshistorien blir en aktiv stemme i fortellingen om Norge. Kald krig er en del av denne historien.
- Starte etableringen av et nasjonalt nav for dokumentasjon og formidling av den kalde krigen.»

Resultatmål for denne fasen var:

- Politisk forankring og finansiering sikret
- Leie- og eierforhold av Anlegg 96 avklart
- Restaurering/bevaring av Anlegg 96 sikret
- Stanse forfall i Anlegg 96
- Finansiering for en utstilling av internasjonal kvalitet i Anlegg 96 sikret
- Finansiering av drift av Anlegg 96 sikret
- Entusiasme og interesse oppnådd i (lokal-)befolkningen.

2 Etablering av et nytt prosjekt

9. desember 2019 ble skisse for fremdriftsplan for hovedprosjekt, finansieringsplan og mobilisering av interessenter presentert for NL/NLSB styret. Det ble vedtatt å rigge et hovedprosjekt med etablering av en styringsgruppe. Begrunnelsen i det påfølgende prosjektmandatet for å etablere prosjektet var flerfoldig. Følgende argumenter ble lagt til grunn av daværende styreleder og direktør:

Anlegg 96 er som atom(våpen)sikker fjellhangar unik i norsk sammenheng, den er også unik internasjonalt gjennom den gode tilgjengeligheten for publikum, hvor den ligger nesten midt i et bysentrum. Men den er også særlig representativt som uttrykk for den kalde krigens sikkerhetspolitiske og kulturelle særegenhet: Atomvåpnene og hvordan de skapte en helt ny sikkerhetspolitisk situasjon, med forventning om samfunnets totale ødeleggelse og en aksept for tap i en tidligere uhørt størrelsesorden. Alle land involvert i den kalde krigen, i hvert fall i Europa, forsøkte å beskytte sine vitale tjenester med lignende fjellanlegg (hangarer og/eller kommando og kontroll-sentra)

Intensjonen var å oppnå:

- Vern av Anlegg 96 m/passende omkringliggende område for å bevare et svært viktig kulturhistorisk miljø med fokus på etterkrigstiden.
- Etablering av et senter for forskning, formidling, dokumentasjon og bevaring av den kalde krigens historie og fotavtrykk i nordområdene.

Den kulturelle betydningen av Anlegg 96 inngikk som et svært betydningsfullt element i Bodø kommunes søknad og tildeling av Europeisk kulturhovedstad 2024. Transmisjonen fra kald krigs forsvars-by til kulturby var en vesentlig del av søknaden, og Anlegg 96 skulle spille en sentral rolle ved å gjenbruke en militær bygningsmasse til nye sivile formål.

3 Mål og rammer for prosjektet

Den overordnede målsetningen for prosjektet var å sikre Anlegg 96 for fremtiden som et viktig nasjonalt kald krig anlegg.

Delmål var:

- Sikre, i samarbeid med Forsvarsbygg, at anlegget ikke forfaller ytterligere – og så lage et godt beslutningsgrunnlag for å avgjøre om det er skal gås videre med et hovedprosjekt, tentativt fra 1. januar 2023.
- Sikre ekstern finansiering
 - Eieforhold og finansiering må være avklart senest ved utgangen av 2021
 - Oppnå EU finansiering (i samarbeid med Tartu og i samråd med Bodø 2024)
- Et HMS og besøkssikkert anlegg
- Bidra til at målene til Europeisk kulturhovedstad 2024 nås
- At det etableres et kald krig museum i Anlegg 96
- Sikre et langsiktig perspektiv hos alle impliserte parter.
- Sikre at det skapes et bredt og tiltaksrettet engasjement rundt arbeidet, slik at man får oppnådd de ønskede resultater på kort sikt og lang sikt

4 Organisasjon

Prosjekteier(e):

Stiftelsen Norsk Luftfartsmuseum og Norsk Luftfartssenter Bodø AS v/styret og styreleder (A-eier) ble definert som eier/oppdragsgiver.

Prosjektansvarlig:

Direktør Norsk Luftfartsmuseum

Prosjektleder:

Innleid rådgiver/konsulent i 50% stilling

Styringsgruppe:

Prosjekteier, prosjektansvarlig og representanter fra Nordland fylkeskommune, Bodø kommune, Bodø 2024 og Forsvarsmuseet.

5 Milepæler

I prosjektmandatet ble følgende plan skissert:

Tidsrom	Tiltak
Q4 2020	Styringsgruppen konstitueres
Q2/Q3 2021	Ansettelse av prosjektleder
Q1 2021	
Q4 2021	Eiendoms- og driftsforhold avklart
Q1 2022	Budsjettinnspill til Statsbudsjettet 2023
Q4 - 2022	Beslutning om videreføring av prosjekt eller ikke
Q4 - 2022	Terminering av prosjekt/prosjektleder for foregående fase
	Hvis prosjektet går videre:
Q1 - 2023	Oppstart prosjekt Klargjøring av A96, prosjektleder
Q1-2 2023	Klargjøring av A96 for HMS sikker bruk
Q3-4 2023	Klargjøring av utstilling i A96/Bodø 2024 program
Q1 2024	Spring Program Bodø 2024 – Cold War hotspot – Opening A96

6 Definerings av risikoanalyse og kvalitetssikring i prosjektmandatet

Kritiske suksessfaktorer

Dette anses å være de meste kritiske faktorer – som kan hindre måloppnåelse i prosjektet:

- At prosjektet ikke får tilstrekkelig forankring hos sentrale aktører (FD, KUD, UD)
- At prosjektet ikke får tilstrekkelig politisk forankring lokalt, regionalt og nasjonalt
- At man har ikke har tilstrekkelig med samarbeidspartnere
- At eiendomsspørsmålet ikke avklares tidlig nok for budsjettprosessene
- At driftsmodellen ikke avklares godt nok
- At finansiering ikke oppnås

Kvalitetssikring

Disse faktorene kvalitetssikres ved:

- Ha tydelige og oppnåelige mål for prosjektet
- Utvikle målrettet aktivitetsplan med arbeidsfordeling
- Tydeliggjøre forventinger til styringsgruppen.
- Enighet om statusmøter og tidsplan
- Tydelig kommunikasjon.

7 Styringsgruppen

Tidlig på høsten 2020 sendte daværende direktør i Norsk Luftfartsmuseum Arne Christian Fjelberg brev til aktuelle personer med invitasjon til å delta i prosjektets styringsgruppe.

Den 27. oktober 2020 var det et konstituerende møte i styringsgruppen som ble bestående av

- Ole Henrik Hjartøy, styreleder Norsk Luftfartsmuseum (leder)
- Arne Christian Fjelberg, direktør Norsk Luftfartsmuseum
- Odd Henriksen, Bodø kommune
- Geir Davidsen, Nordland Fylkeskommune
- André Wallann Larsen, direktør Bodø 2024
- Erling Kjærnes, direktør Forsvarsmuseet.

Erling Kjærnes presiserte at han kun hadde mandat til å være «Forsvarets representant i kultursaker», og at øvrige felt mot Forsvaret må gå på andre linjer. Odd Henriksen redegjorde kort for at forarbeidet for eiendomsoverdragelser innenfor «Ny by –ny flyplass» området var i gang, og at eiendomstransaksjoner ville starte om ikke alt for lang tid. Under det konstituerende møtet var det enighet om at prosjektet trengte en egen prosjektleder.

Styringsgruppen hadde møter frem til mars 2023 og i den perioden ble tre av seks representanter byttet ut. Ole Hjartøy var styreleder for Norsk Luftfartsmuseum til og med desember 2021. Ingvild Myhre ble utnevnt som ny styreleder av Kulturdepartementet og ble da også leder for prosjektets styringsgruppe. Fra og med mai 2022 sluttet Odd Henriksen i sin jobb som utviklingsdirektør i Bodø kommune og startet i sin nye jobb som fylkesdirektør for samfunnsutvikling i Nordland fylkeskommune. Bodø Kommune utpekte Irene Mathilde Skiri, prosjektsjef Ny By Ny Flyplass, som ny representant i styringsgruppen. Arne Christian Fjelberg sluttet som direktør for Norsk Luftfartsmuseum i juni 2022. Lasse Tjønnøy var konstituert direktør til og med oktober. Rolf Liland startet i direktøren stillingen fra 1. november 2022 og ble dermed ny prosjektansvarlig.

8 Prosjektleder

Per Erik Solli ble tilknyttet som prosjektleder i mai 2021 og arbeidet med prosjektet frem til siste møte i styringsgruppen i mars 2023. Administrativt hadde han en timebasert kontrakt med Norsk Luftfartsmuseum og fakturerte timer hver måned. Hans nærmeste foresatte var prosjekteier/direktør Norsk Luftfartsmuseum. Prosjektleder rapporterte også til prosjektets styringsgruppe og bidro ved behov til å informere museets styre, ledergruppe og ansatte. I kontrakten stod det at han kun skulle arbeide med Anlegg 96, og ikke med museumsfaglige saker relatert til en fremtidig utstilling.

9 Forsvarsbygg

Forsvarsbygg eier Anlegg 96 frem til 2029. Da overføres hele det militære området i den østre delen av den tidligere flystasjonen til Bodø kommune for sivil gjenbruk.

Styreleder Ole Henrik Hjartøy og direktør Arne Christian Fjelberg hadde i desember 2020 et digitalt møte med Forsvarsminister Frank Bakke Jensen, Forsvarsdepartementet og Forsvarsbygg. Under møtet ble det enighet om at eier skulle gjennomføre en kartlegging av tilstanden til Anlegg 96 og at det skulle treffes tiltak for å sikre ytterligere forfall pga Riksantikvarens beslutning i 2019.

Forsvarsdepartementet sendte et oppdragsbrev til Forsvarsbygg den 2. februar 2021. De ba om en grundig tilstandsvurdering med analyse av Anlegg 96 med tilhørende kostnadsanslag for nærmere angitte tiltak. Departementet viste også til Riksantikvarens forslag om å frede anlegget og ba Forsvarsbygg å sørge for at ytterlige forfall bremses inntil det er avhendet til ny eier.

Norsk Luftfartsmuseum sendte et brev til Forsvarsbyggs regionale ledelse i Harstad den 27. april 2021. I brevet anmodes det om en vurdering av tiltak for å fryse det pågående forfallet og identifisering av tiltak som kan tilbakestille Anlegg 96 til den tilstanden det hadde i begynnelsen av 2000-tallet. Norsk Luftfartsmuseum viste til ambisjonen om å åpne anlegget for publikum i 2024 (den gang var det 3 år frem i tid).

Prosjektleder hadde flere møter med Forsvarsbygg sommeren 2021 for å avklare formulering av et utredningsoppdrag til det rådgivende ingeniørselskapet Sweco Norge som de hadde en rammeavtale med. En sentral utfordring var at utredning av tiltak for å kunne tilbakestille av Anlegg 96 til 2003-tilstand var uforenelig med ambisjonen om å åpne anlegget for publikum i 2024. For å få formell godkjenning til å bruke anlegget til sivile formål må man forholde seg til dagens krav til brann og rømningsløsninger og andre relevante krav til sikkerhet og tekniske standarder. Universell utforming for å sikre allmenn publikumtilgang var også en faktor. Etter å ha konferert med prosjektansvarlig/direktør ble det enighet om å få utredet hva må til for å imøtekomme dagens bestemmelser og regler, men samtidig prøve å bevare så mye som mulig av de gamle løsningene i anlegget.

Forsvarsbygg ga først et oppdrag til Sweco om en utregning av nødvendige tiltak for å sette Anlegg 96 i stand til å åpne det for sivil bruk som et museum og en beregning av estimerte kostander. Rapport med dokumentasjon ble overlevert i november 2021. På anmodning fra direktør Arne Christian Fjelberg ga Forsvarsbygg et oppfølgingsoppdrag til Sweco om å beregne stengekostnader i henhold til dagens regler og bestemmelser. Sweco leverte et oppfølgingsnotat om stenging i mars 2022.

Under et oppfølgingsmøte med Forsvarsbyggs regionale ledelse den 31. januar 2022 informerte de at Anlegg 96 skulle tømmes for alt som Forsvaret hadde lagret der inne, unntatt det som Norsk Luftfartsmuseum/Luftforsvarsmuseet ønsket å bevare. Arbeidet skulle gjennomføres etter avvikling av øvelse Cold Response 2022. Bodø var under øvelsen vertsbasis for en større alliert avdeling og de gjenværende ansatte hadde mange oppgaver knyttet til det i løpet av vinteren-våren 2022. Forsvarsbygg informerte også at det var satt i gang en prosess for å avgradere anlegget.

For øvrig har NL/NLSB/LMU ingen avtale med Forsvarsbygg om rettigheter til tilgang til Anlegg 96. Fly står lagret der inne, men det er forbundet med en risiko pga anleggets tilstand

Sommeren 2022 innførte Forsvarsbygg en rekke tiltak og et strengere regime for tilgang til Anlegg 96. De iverksatte reparasjon av hull i dukene som sperrer hovedinngangene til nordre og søndre hall. Det førte til restriksjoner i muligheten for å taue fly inn og ut av anlegget, og Forsvarsbygg hadde en dialog med museene før stenging. Det ble også utbedret feil på en av de fire avfuktingsmaskinene som Forsvarsbygg har plassert i Anlegg 96. Norsk Luftfartsmuseum støttet tiltakene til Forsvarsbygg som vil legge forholdene bedre til rette for å hindre forfall inntil en avgjørelse blir tatt angående



fremtiden til anlegget. Forsvarsbygg har betalt for tiltakene som ble utført i 2022, og de betaler strøm for de fire avfuktingsmaskinene som går kontinuerlig.

Verneombudet til Forsvarsbygg bestemte at alt personell som skal inn i Anlegg 96 skal ha på seg hjelm, drakt og munnbind, som for øvrig hadde vært en rutine tidligere.

Foto 16: Per Erik Solli. Bilde av inngangen til nordre hall i Anlegg 96. Den skadede duken ble reparert av Forsvarsbygg. Tetting av inngangen gjør at avfuktingsmaskinene fungerer bedre.

Regimet ble at alle som skal inn i anlegget må inntil videre anmode Forsvarsbygg om det på forhånd, og vil bli eskortert under oppholdet. Det tidligere systemet med skriftlig signering av erklæring om ansvarsfraskrivelse ved besøk inne i Anlegg 96 ble gjeninnført. Forsvarsbygg har lagt seg på en restriktiv linje fordi har ansvar for sikkerhet og HMS frem til 2029 og vil være ansvarlige for eventuelle personskader som oppstår i anlegget, for eksempel hvis noe løsner fra taket og faller ned.

10 Undersøkelser og utredninger utført av Sweco

Personellet fra Sweco som utførte oppdrag i Anlegg 96 for Forsvarsbygg fikk autorisasjon og tilgang til både anlegget og graderte dokumenter. Det gjorde at prosjektet og styringsgruppen la mer vekt på Swecos konklusjoner enn HRP-rapporten som noen år tidligere dessverre kun var basert på antagelser. Sweco gjorde flere befaringer i Anlegg 96 for å studere tilstanden til fjellhangaren og systemene. De tok en rekke tekniske prøver for videre analyse. Sweco etablerte en tverrfaglig prosjektgruppe med eksperter fra mange typer fagmiljøer.

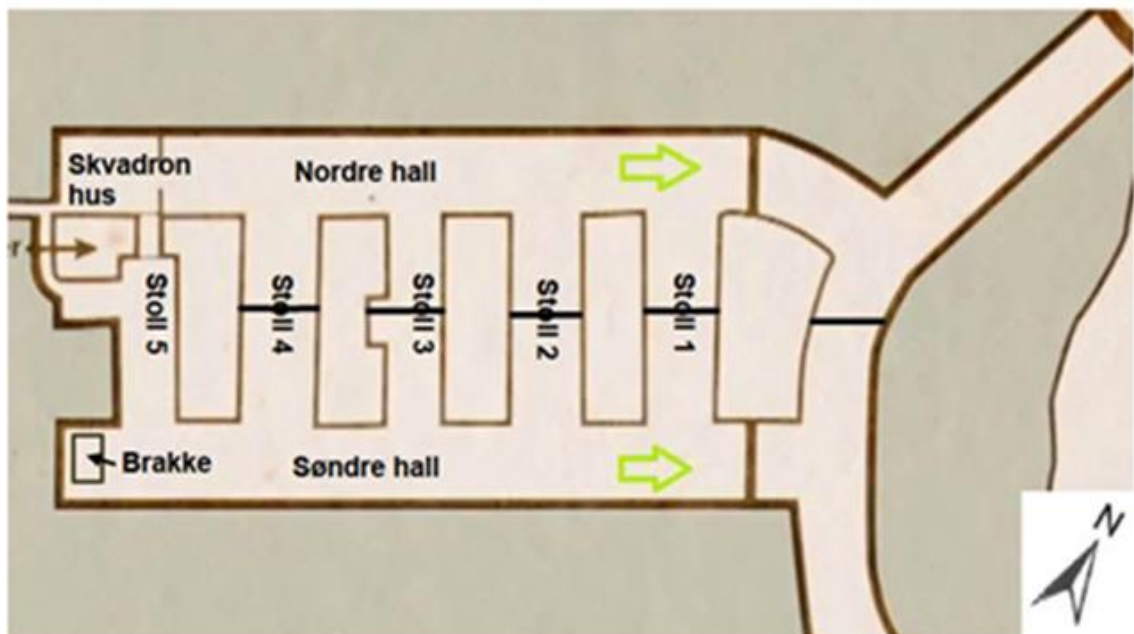
Tilstandsrapporten.

I november 2021 leverte Sweco en tilstandsrapport til Forsvarsbygg. Gjenstående levetid ble vurdert og det ble anbefalt kostnadsestimerte tiltak for å i størst mulig grad å tilfredsstille TEK 17. I tillegg til utredningen av Anlegg 96 ble det utarbeidet et kostnadsestimat for nytt utvendig servicebygg i Hangåsenområdet med blant annet nødvendige toaletter og arbeidsrom i tilknytning til publikum og ansatte, samt plass for salg av billetter/varer. Et utvendig servicebygg er nødvendig av flere årsaker.

Fra rapportens konklusjon:

- Det er i garderobe og kontorbygg (i nordre hall), også kalt skvadronshus, påvist store fuktskader og muggsopp. Alt av innredning, vegg og himlingsplater må rives. Det er i tillegg påvist farlig avfall i gulvbelegg i dette bygget, som derav må håndteres og deponeres i tråd med regelverket.
- Det er påvist asbest i vegg og himlingsplater i brakke i søndre hall. Hele brakken må rives og saneres av godkjent foretak.
- Det er for å kunne åpne for publikum nødvendig å oppføre brannseksjonerende skillevegger av mur eller betong, med tilhørende brann og rømningsdører.
- Eksisterende avrenningssystem i tak må erstattes av nytt lignende system.
- Vegger og tak anbefales malt opp på nytt, dette grunnet avflasset maling.
- Det er behov for å oppføre et eget bygg på utsiden av anlegget som inneholder nødvendige toaletter, billettsalg osv. for å kunne åpne for publikum.
- Det etableres klimaskille mellom hovedtunellene og fortunellen.
- Det må utføres en mer fullstendig asbestkartlegging av anlegget før arbeid med riving og rehabilitering iverksettes.
- Eksisterende VVS-teknisk utstyr er av en slik forfatning at dette må utskiftes eller oppdateres.
- Det må installeres nye anlegg for ventilasjon, brannsikring, sanitær og trykkluft. Anleggene må tilpasses fremtidig brukerbehov og må oppfylle krav i TEK17.

- To stk ventilasjonsaggregat plasseres i stoll 3. Nye kanaler for tilluft. Avtrekk fra haller gjennom kulvert. Avkast gjennom nordre nødutgang og tilluft gjennom søndre nødutgang. Stoll 3 kan benyttes til andre tekniske installasjoner, som sprinkelsentral og kompressorrom m.m. Avfuktingsanleggene må bygges inn i egne rom, for å unngå støy til omgivelser og publikumsområde.
- Oppvarming er tenkt utført med ventilasjon og aerotempere. Varmekilde vil være fjernvarme.
- Eksisterende el- og teletekniske installasjoner er av en slik årgang og kvalitet, at de anbefales erstattet med nye installasjoner. For høyspentkabel, tilkoplingspunkt, samt fibertilførsler og tilkoplingspunkt, antas det at eksisterende anlegg kan videre benyttes. Traforom har en slik beliggenhet at utskifting av trafo er umulig. Plassering av traforom er ikke i henhold til FEF:2006.
- For å imøtekomme krav i TEK17 på de fleste områder angående brann og rømning er følgende tiltak identifisert for å tilfredsstille krav:
 - Det foreslås å dele anlegget i to separate deler med seksjoneringsvegger, da hovedsakelig for å imøtekomme kravene med tanke på rømningsavstander.
 - Hele anlegget sprinkles, det etableres heldekkende brannalarmanlegg med talevarsling, nødbelysning og høytsittende ledesystem.
 - Tilkoblingsmuligheter for brannvesenet etableres i begge seksjoner.



Figur 9: Prinsippkisse fra Sweco for deling av anlegget

- Noen bygningsmaterialer må fjernes før ombygging/rehabilitering kan settes i gang. Disse utgjør:
 - Asbestplater i himling og vegg i brakken i søndre hall (brakken er planlagt fjernet)
 - Løs gulmaling fra brannslukningsrør i stoll 3
 - Muggsoppinfisert bygningsmateriale i skvadronhus
 - Kulverter saneres for mulig asbestisolering av rør i tillegg til kabler og hydraulikkrør/olje
 - Det anbefales å fjerne ventilasjonskanaler i taket i hele tiltaket, med mindre supplerende prøvetaking avkrefter asbestinnhold i fugemasse
- En del andre bygningsmaterialer må leveres som farlig avfall, og behandles deretter, dersom de skal fjernes i løpet av ombygging/rehabilitering. Det stilles krav til håndtering, lagring, transport og levering.
 - Vinylgulvbelegg i skvadronhus, stoll 3 og stoll 5
 - EE-avfall
- Materialer som inneholder asbest skal saneres/håndteres i samsvar med krav i forskrift om utførelse av arbeid. Sanering kan kun utføres av firma som har nødvendig tillatelse fra Arbeidstilsynet
- Sweco hadde utført tunnelinspeksjon, men ikke avdekket forhold som er vurdert som akutte med tanke på utførelse av tiltak, det er heller ikke avdekket forhold som er truende for tunnelprofilets totalstabilitet, men ved enkelte områder må det utføres rensk og tilleggssikring. I tunnelportalene og forskjæringen må løse steiner og blokker i området fjernes med spetttrensk, sammen med buskas og vegetasjon. Dette suppleres med sporadisk sikring med fjellsikringsbolter og fiberarmert sprøytebetong for å hindre utfall av småstein ned på publikumsarealene.
- I fortunell anbefales det at det gjennomføres en rensk av tunnelhengen for å løsne evt løse sprøytebetongflak, og påføre ett nytt lag med fiberarmert sprøytebetong i hengen for å hindre utfall av småstein ned på publikumsarealene under.
- Fjellhallene, portalene til disse og stollene er sikret med fullt utstøpt og armert betong som er kontaktstøpt i en tykkelse anslått mellom 50 -70 cm tykkelse. Dette er den mest omfattende konvensjonelle sikringsmetoden og med størst sikkerhetsgrad, og det er ikke nødvendig med supplerende tiltak.

Kostnadsoverslag Anlegg 96:

Forsvarsbygg – Anlegg 96, Bodø			
Kapittelinnndeling iht bygningsdelstabellen			
1	Felleskostnader(rigg,drift,etc)	15 %	kr 7 625 800,00
2	Felleskostnad detaljprosjektering	15 %	kr 7 479 523,00
2,1	Bygningsmessig arbeider		kr 4 254 194,00
	Rivekost bygg Skvadron hus		kr 841 361,00
	Rivekost brakke søndre hall		kr 87 120,00
3,1	Sanitæranlegg		kr 300 000,00
3,2	Varmeanlegg		kr 6 300 000,00
3,3	Brannslukking		kr 2 700 000,00
3,4	Gass og trykkluft		kr 290 000,00
3,6	Luftbehandling		kr 7 600 000,00
	Rivekost VVS kap 3 inkludert kulvert riving/sanering.		kr 2 250 000,00
	Fjellsikingsarbeider		kr 2 695 424,00
4	Elkraft - inkl nettstasjon		kr 11 661 050,00
5	Tele og automatisering		kr 2 154 412,00
	Rivekost Elkraft/tele kap 4 og 5		kr 1 200 000,00
7	Utomhusanlegg kap 4 og 5 - innskjøt HS og fiber 30m		kr 150 000,00
	Forventet prosjektkostnad		kr 57 588 884,00
	Sikkerhetsmargin	15 %	kr 8 638 332,60
	Mva	25 %	kr 16 556 804,15
	Rammekostnad inkl.mva		kr 82 784 020,75
	Felleskostnad forprosjekt		kr 1 100 000,00
	Mva	25 %	kr 275 000,00
	Felleskostnad forprosjekt inkl.mva		kr 1 375 000,00
Sweco Norge AS			

Kostnadsoverslag Servicebygg 90 m²

Forsvarsbygg – Anlegg 96, Bodø				
Kapittelinnndeling iht bygningsdelstabellen				
1	Felleskostnader(rigg,drift,etc)	12 %	kr	626 405,00
2,2	Felleskostnad prosjektering	15 %	kr	682 440,00
2,3	Bygningsmessig arbeider		kr	2 250 000,00
3,1	Sanitæranlegg		kr	126 000,00
3,2	Varmeanlegg		kr	126 000,00
3,6	Luftbehandling		kr	180 000,00
4	Elkraft - inkl nettstasjon		kr	500 000,00
5	Tele og automatisering		kr	180 000,00
7	Utomhusanlegg kap 4 6 stk gatelys-30m grøft		kr	300 000,00
	Forventet prosjektkostnad		kr	4 970 845,00
	Sikkerhetsmargin	15 %	kr	745 626,75
	Mva	25 %	kr	1 429 117,94
	Rammekostnad inkl.mva		kr	7 145 589,69

Felleskostnad forprosjekt		kr	418 563,68
Mva	25 %	kr	104 640,92
Felleskostnad forprosjekt inkl.mva		kr	523 204,60

Sweco Norge AS				
----------------	--	--	--	--



Figur 10: Blå piler viser hovedinngangene til Anlegg 96. Et servicebygg må bygges i nærheten av dem.

Miljøsanering før overtagelse av Anlegg 96

1. Fullstendig asbestkartlegging

Det må utføres en mer fullstendig asbestkartlegging av anlegget før arbeid med riving og rehabilitering iverksettes. Supplerende prøvetaking av asbest er estimert til å koste 100.000,- kr eks mva.

2. Fjerne brakke i søndre hall og skvadronshus i nordre hall

Det er påvist asbest i vegg og himlingsplater i brakke i søndre hall. Hele brakken må rives og saneres av godkjent foretak.

Det er i garderobe og kontorbygg, også kalt skvadronshus, påvist store fuktskader og muggsopp. Alt av innredning, vegg og himlingsplater må rives. Det er i tillegg påvist farlig avfall i gulvbelegg i dette bygget, som derav må håndteres og deponeres i tråd med regelverket.

Estimert rivekostnad bygg Skvadronhus: 841 361,- kr eks MVA

Estimert rivekostnad brakke søndre hall: 87 120,- eks MVA

3. Fjerne byggemateriale

Noen bygningsmaterialer må fjernes før ombygging/rehabilitering kan settes i gang. Disse utgjør:

- Asbestplater i himling og vegg i brakken i søndre hall (hele brakken er planlagt fjernet)
 - Kostnader inkludert i rivekostnad brakke søndre hall
- Løs gulmaling fra brannslukningsrør i stoll 3. (Gul maling på brannslukningsrør inneholder tungmetaller over grensen for farlig avfall)
- Muggsoppinfisert bygningsmateriale i skvadronhus (hele konstruksjonen er planlagt fjernet)
 - Kostnader inkludert i rivekostnad bygg Skvadronhus
- Kulverter saneres for mulig asbestisolering av rør i tillegg til kabler og hydraulikkrør/olje
- Det anbefales å fjerne ventilasjonskanaler i taket, med mindre supplerende prøvetaking avkrefter asbestinnhold i fugemasse

En del andre bygningsmaterialer må leveres som farlig avfall, og behandles deretter, dersom de skal fjernes i løpet av ombygging/rehabilitering. Det stilles krav til håndtering, lagring, transport og levering.

- Vinylgulvbelegg i skvadronhus, stoll 3 og stoll 5
- EE-avfall

Oversikt over alle registrerte forekomster av farlig avfall.

Avfallsfraksjon	Sted	Materiale	Omfang
Asbest	Brakke, rom A2 (P08)	Himlingsplate	Ca 10 m2
Asbest	Brakke, rom A2 (P10)	Veggplate	20-40 m2
Asbest	Stoll 5	Plastret isolering ventilasjonskanal (rørbend)	Ukjent
Asbest	Stoll 5	Varmtvannsrørisolering	Ukjent
Asbest	Kulvert under hallen	Rørisolering	Ukjent
Asbest	Brannører	Mistenkt innbakt asbest	Ukjent
PCB	Vestre nødutgang	Oljeinnholdig kabelisolering	Ukjent
PCB	Trafoform, stoll 5	Trafoolje	Ukjent
PCB	Passasje nord for skvadronhus	Lysstoffarmatur	1 stk
Hele tiltaket	Stoll 3, 2. etasje (P13)	Maling på brannslukkerør	Kun løs maling
Skvadronhus	Skvadronhus rom 3 (P03)	Vinyl gulvbelegg	Ca. 150 m ² i skvadronhuset
Olje (THC)	Stoll 5	Oljetanker	5-10 000 l
Olje (THC)	Stoll 5 trafoform	Trafoolje	Ukjent
Olje (THC)	Sørlig hall	Oljesøl	Ukjent
Olje (THC)	Haller, kulvert	Hydraulikksystem	Ukjent
Olje (THC)	Hele tiltaket	Teknisk utsyr med olje	Ukjent
Brannslukkeutstyr	Hele tiltaket	Pulverapparater	Ukjent
Brannslukkeutstyr	Stoll 3	Slukkeanlegg trykktanker	Ukjent
EE-avfall	Hele tiltaket	Alt elektrisk som skal rives	Henviser til elektrofaglig

Andre anbefalte tiltak

1. Betong

Det anbefales at løs maling på vegger og tak fjernes og rengjøres. Videre anbefales det å male opp vegger og tak på nytt. Malingen generelt er lavforurensset med PCB, men under grensen for farlig avfall. Denne kan da overmales.

2. Avrenningssystem

Avrenningssystemet er i dårlig forfatning, hvor av flere paneler allerede har falt ned eller er løse. Det anbefales at disse erstattes av nytt og sikkert system. Det anbefales at prinsippet for avrenningssystemet videreføres.

Stengekostnader Anlegg 96

Dette er kun et foreløpig estimat fra Sweco. De reelle kostnadene kan bli høyere.

Forsvarsbygg – Anlegg 96, Bodø				
Kapittelinnndeling iht bygningsdelstabellen				
1	Felleskostnader(rigg,drift,etc)	15 %	kr	5 388 656
2,1	Bygningsmessig arbeider (B4)		kr	24 569 480
	Rivekost bygg Skvadron hus (B3)		kr	960 840
3,1	VVS tekniske anlegg (V1)		kr	6 011 200
4,1	El og teletekniske anlegg (E1)		kr	4 382 856
	Forventet rivekost		kr	41 313 032
	Sikkerhetsmargin	20 %	kr	8 262 606
	MVA	25 %	kr	12 393 909
	Rivekostnad inkl.mva		kr	61 969 548

Beregningene ble foretatt på forespørsel fra direktør Arne Christian Fjelberg som i 2021 hadde registrert at det var betydelige kostnader ved å stenge flere fjellanlegg/tilfluktsrom i Oslo.¹⁵

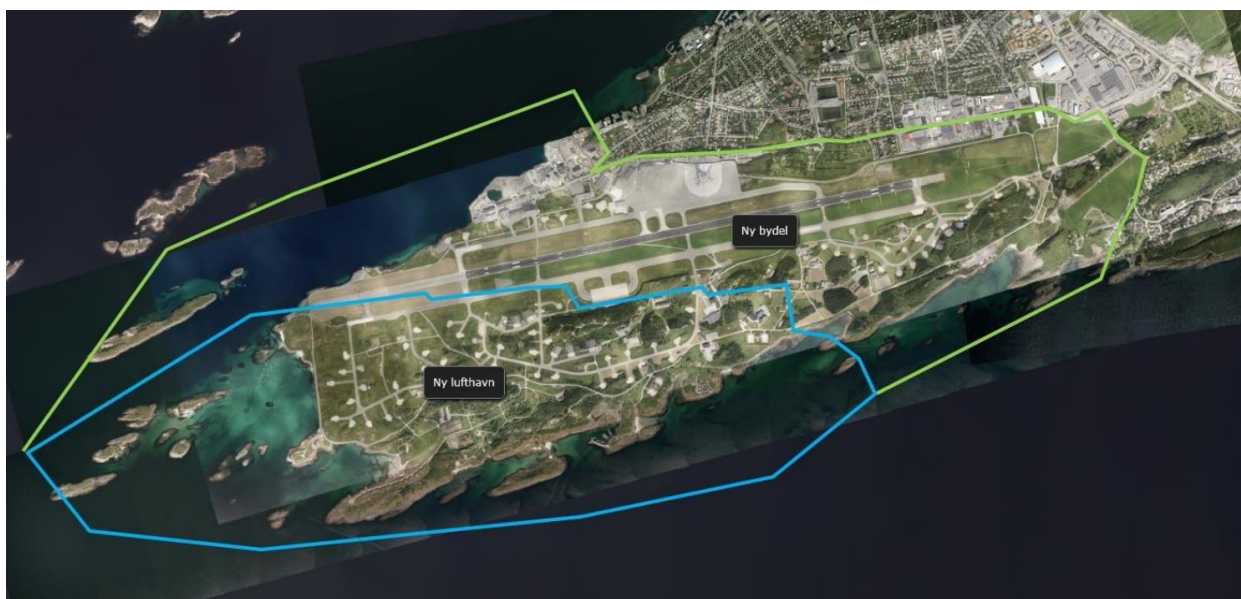
Det innebærer at forskjellen er ikke signifikant mellom å stenge Anlegg 96 og sette det i stand for gjenbruk. Derimot vil man spare fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader ved stengning.

¹⁵ Forsvarsbygg, DSB, og Norconsult bisto Sivilforsvaret i Oslo i med å planlegge stenging av 6 fjellanlegg i Oslo som ble brukt til tilfluktsrom.

11 Bodø kommune

Bodø kommune vil etter nåværende plan overta Forsvarets eiendom i den østlige delen av den tidligere flystasjonen i løpet av 2029. Derfor var det uvurderlig at Bodø kommune var representert i prosjektets styringsgruppe. Først med direktør Odd Henriksen og deretter prosjektsjef Irene Mathilde Skiri. Begge var involvert Ny by-ny flyplass prosjektet og forhandlingene med Forsvarsbygg og Avinor.

Ny-flyplass prosjektet skal overta Forsvarets areal innen den blå linjen og etablere en ny rullebane i det sørvestre hjørnet av Bodøhalvøya. Ny-bydel prosjektet skal realiseres i det arealet som er innen den grønne linjen.



Figur 11: Illustrasjon fra Bydelsplan Hernes



Figur 12: Illustrasjon fra Bydelsplan Hernes. Hangåsen og Anlegg 96 vil havne i det mørkegrønne feltet i øst som vil være et friområde/LNF

12 Avinor og ny-flyplass

Avinor leder ny-flyplass prosjektet i Bodø. Etter Stortingets beslutning i Nasjonal Transportplan 2018-2029 om flytting av Bodø lufthavn ble det opprettet et programsamarbeid mellom Forsvarsbygg, Avinor og Bodø kommune. De etablerte i 2018 en milepælsplan for prosjektet frem til ferdig lufthavn og frigjøring av byutviklingsområdet. Finansiering av hovedprosjektet ble basert på beregninger fra et forprosjekt. I 2022 var de nødvendige bevilgninger og beslutninger på plass og arbeidet med bygging av ny lufthavn startet i 2023. Planlagt ferdigstillelse er i 2029.



Figur 13: Illustrasjon fra Bodø kommune

Anlegg 96 og Hangåsen blir ikke direkte berørt av flyttingen av rullebanen. Fordelen vil være mindre sannsynlighet for forstyrrende flystøy fordi distansen til rullebanen øker med den nye løsningen. Under anleggsperioden vil anleggstrafikken gå via dagen hovedvakt på Bodø flystasjon og via strandveien til den vestre delen av halvøya. Forsvaret skal flytte hovedvakta og trafikk til det militære området skal gå parallelt med dagens rullebane forbi Hangåsen/Anlegg 96 og frem til det tidligere operasjonsgruppe bygget.



Figur 14: Illustrasjon fra Bodø kommune

13 Prosjekt Arven- en mulighetsstudie

Både Arkiv i Nordland (AiN) og Nordlandsmuseet (NM) har behov for nye/utvidede magasinlokaler i Bodøområdet.¹⁶ AiN tok et initiativ til å utarbeidet en forstudie/mulighetsstudie for å belyse institusjonenes magasinbehov på kort og lang sikt. ARVEN – Nordland historiesenter ble brukt som arbeidstittel for en slik fellesløsning. ARVEN skal inneholde magasiner for Arkiv i Nordland og Nordlandsmuseet (delvis publikumsåpne), et fellesområde for mottak, konservering og formidling og kontorer for hovedadministrasjon.» Siden det første forslaget til ARVEN er rett utenfor Anlegg 96 ble prosjektdokumentasjon studert. Prosjektleder Kald krig museum Anlegg 96 hadde et møte med Nordlandsmuseet om deres prosjekt og videre planer.

ARVEN – Nordland historiesenter

Mulighetsstudie juni 2021



Figur 15: fra en løsning utarbeidet av Gnist arkitekter

Gnist arkitekter laget en løsning i det fremtidige LNF området ved Hangåsen med gjenbruk av shelter 401. Forslaget innebærer nye magasiner (4 000 kvm) til Arkiv i Nordland og Nordlandsmuseet, et fellesområde (700 kvm) for mottak, rengjøring, dokumentasjon, digitalisering, i standsetting, konservering, forvaltning, studier, forskning, små utstillinger og formidling. I tillegg kontorlokaler (800 kvm) for AiN og NMs administrasjon samt lokaler til museumsutstillinger (3 000 kvm).

Fullt utbygd er det 8 500 kvm brutto gulvflate i ARVEN. I følge mulighetsstudien er tallene usikre og gir en foreløpig ramme. I neste fase må dette grunnlaget detaljeres nærmere bl.a. ut fra det innholdet som besluttet. Investeringskostnadene for ARVEN anslås til ca. 158 mill kr, eksklusive

¹⁶ Teksten er hentet fra mulighetsstudien

museumsutstillinger. Med museumsutstillinger blir kostnadene ca. 248 mill. kr. Dette ut fra erfaringstall fra tilsvarende anlegg. Arkivdelen vil koste ca. 89 mill. kr som fylkeskommunen (og deltakende kommuner) etter vanlig ansvarsdeling må dekke. En komplett museumsdel har en prislapp på 159 mill. kr, med utstillinger. De foreslår at den får status som et nasjonalt kulturbygg der Staten dekker halvparten av investeringskostnadene og fylkeskommunen og vertskommunen resten.

Et komplett anlegg ARVEN – Nordland historiesenter trenger et statlig tilskudd på 80 mill. kr, ca. 149 mill. kr fra fylkeskommunen og ca. 20 fra Bodø kommune. Dersom investeringene i hovedsak dekkes av offentlige tilskudd og egenkapital, så må brukerne dekke sin del av bygningsdriften. ARVEN gir langt større bruksflater og kostnader. På den annen side er det besparelser gjennom avsluttede leieforhold og sambruk. Størst gevinst ligger i å samle AiNs virksomhet i ARVEN mener de.

Under et møte med Nordlandsmuseet den 22. november 2022 forklarte de at mulighetsstudien for en løsning ved Hangåsen kun var en opsjon. De arbeidet i 2022 med en ny løsning hvor de skulle inngå som en del av et nytt senter ved Børsningveien 1 i regi av Stig Otto Nilsen. Han uttalte til Avisen Nordland i mai 2022 at han har gitt i oppdrag til arkitekter å lage plantegninger for et museum/opplevelsessenter på rundt 10.000 kvadratmeter hvor kjøretøy fra hans private samling kan stilles ut. Nilsen eier hele tomten og har så langt vært mest opptatt av å utvikle den til det formålet. En annen mulig aktør i samme bygg/senter kan bli et Tandbergmuseum.

Norsk Luftfartsmuseum bør pga Anlegg 96 prosjektet og eget behov for nye magasin opprettholde en faglig dialog med Nordlandsmuseet og Arkiv i Nordland uansett hvilken prosjektløsning de velger. Kulturrådet foretrekker et samlet/koordinert innspill om nye museum/magasin fra alle aktører i Bodø.

14 Bevaring av veggmaleriene i Anlegg 96

En meget positiv nyhet i fjor var at Nordland fylkeskommune, ved Fylkesråd for kultur, klima og miljø Christian Torset, ga den 8. juli 2022 et tilskudd til utarbeidelse av tilstandsvurdering av de seks veggmaleriene i Anlegg 96. Tilskuddet skal gå til å gjennomføre en detaljert skadeanalyse og skadekartlegging for å bedre forstå sammenhengen mellom skadeprosessene og for å planlegge riktige tiltak for en mulig framtidig restaurering av maleriene. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres av konservatorer fra Nordlandsmuseet og tilskuddet på inntil kr 253.125,- skal i sin helhet gå til dem.

Konservatorer fra Nordlandsmuseet var på befaring i slutten av 2021 og utarbeidet et budsjett for å kunne gjennomføre en nærmere analyse som kan danne grunnlag for restaurering og bevaring av veggmaleriene. Norsk Luftfartsmuseum brukte det som et grunnlag for å søke om midler fra NFK.

Etter endt oppdrag må Nordlandsmuseet fakturere Norsk Luftfartsmuseum som formelt sett har fått tildelingen. Deretter må Norsk Luftfartsmuseum viderefakturere fylkeskommunen.



Foto 17: Per Erik Solli

Under befaringen i 2021 la konservatorene fra Nordlandsmuseet merke til at utblåsningsrørene fra avfuktingsmaskinene skadet veggmaleriene. Etter befaringen tok vi det opp med Forsvarsbygg som satte på en vinkel for å blåse luften bort fra veggen og inn i hallen.

Beskrivelse av maleriene av Anika Michalik - Nordlandsmuseet:



Foto 18: Anika Michalik

I Anlegg 96 er det 6 store veggmalerier som ble laget for soldatene som måtte oppholde seg i anlegget lenge under den kalde krigen. Maleriene ble laget av kunstneren Roald Bjelvin mellom 1960-1963. Om han hadde hjelpere er uklart, men ikke usannsynlig, for det er områder

som viser en annen stil. Maleriene viser ulike landskapsmotiver fra Norge: Bleikstranda, Nordkapp, Torghatten, Syv Søstre, Landegode og Vardøhus festning. Maleren brukte mange små detaljer i landskapsbildene som båter, fugler, fiskere, kanon, huset med lys etc, samt tredimensjonalitet, siden månen og solen i noen malerier ble montert noen centimeter fra veggen med en jernstangkonstruksjon. Vardøhus festning maleriet er det eneste motivet med militær referanse.

15 Bodø Nu magasin om Bodø flystasjon og Norsk Luftfartsmuseum



Daværende direktør Arne Christian Fjelberg innledet et samarbeid med Bodø Nu i 2021 for å lage et magasin som skulle distribueres til alle postkasser i Bodø-området. Konseptet var å lage artikler knyttet til Bodø flystasjon og forsvarsbyen Bodø generelt for å oppsummere historien fra 1952 frem til og med 2021. Ved årsskiftet 2021/2022 skulle Luftforsvarets avdeling på Bodø flystasjon nedlegges. Fire tiår med kald krig ble en sentral del av fortellingen.

Bodø Nu hadde lenge hatt en ide om å lage dette magasinet og hadde forberedt en skisse til prosjektet. Prosjektlederen hadde flere forslag til saker og artikler, men ønsket å ha Norsk Luftfartsmuseum som faglig rådgiver og sparringspartner.

Per Erik Solli ble tilknyttet Bodø Nu prosjektet som faglig koordinator. Strategien til Norsk Luftfartsmuseum var å profilere institusjonens mangfoldige innsats for å ta vare på og formidle historien om Luftfarten, Luftforsvaret, og spesielt den kalde krigen. I Bodø Nu magasinet kommer det frem at museet underviser om den kalde krigen, forsker på temaet, og at deler av utstillingen er fra perioden.

Norsk Luftfartsmuseum fikk et større antall eksemplarer av magasinet som er delt ut til besøkende og ifm arrangementer/møter. Magasinet er også tilgjengelig digitalt på issuu.com.

FLYBYEN BODØ	
70 ÅR MED FORSVARSHISTORIE	
KJÆRE LESER	INNOLD
Forestill deg at Bodø er utslettet. Landskapet er lagt øde. Under solskin på hovedflystasjonen finnes et topphemlig anlegg der en jagerflyskvadron står i standby. Fullstendig ubetruet av atom-bomben. Pløter og morderstap venter på et atomsvart skal legges seg. Alle deres familier og venner er døde. Pilotene i Anlegg 96 har nå ett oppdrag. To av fra Bodø og brenne angrepet fra Sovjet, vel vitende om at de med all sannsynlighet vil dø i forsøket.	03 FORORD
Historien om Anlegg 96 er en av flere spennende historier du kan lese om i dette magasinet. Sammen med Norsk Luftfartsmuseum tar vi for oss forsvarets historie til flybyen Bodø, fra starten til der vi står i dag.	05 STARTEN PÅ FLYBYEN
Bodø var en av de viktigste strategiske flybasene til NATO gjennom mange år. Høyt mot nord har man stått mot trusselen fra øst siden den kalde krigens sving. Fra Bodø har man latt kutt og mus med sovjetiske og senere russiske jagerflypiloter. Jagerfly fra flere kontinenter har landet og tatt av fra Bodø hovedflystasjon. Vi har hatt superhemmelige spionfly på base, og fått søtge trusler om total utsløttelse. Alt dette er en del av vår identitet. Det er en del av historien til flybyen Bodø. Vi kommer tett på sentrale personer som forteller om hendelser i Bodø fra den kalde krigen fram til i dag. Samtidig kaster vi et blikk på hva fremtiden bringer.	10 BODØ I ATOMSIKTET
Nå slukkes lysene. Portene lukkes. Jagerflyene forsvinner fra horisonten. Det blir stille. 70-80 år med jagerfly-historie er over for Bodø sin del. Østland har overtatt som hovedflystasjon etter en politisk maktkamp, men kom Bodø egentlig godt ut av det hele? Det er det flere som har sterke meninger om.	16 VAR NÆR DØDEN FLERE GANGER
Med drøne skal flere av de gamle militære fasilitetene jernes med jorda. Det blir kanskje mer stille i Bodø når jagerflyene blir borte, men Bodø skal gjennomgå et nytt kapittel som flyby.	20 JAGERFLYBEREDSKAPEN
Magasinet Flybyen Bodø. Fra oss til deg.	24 U-2-AFFÆREN
Espen Bress Stenberg Andreas Sandnes Olsen Ansvarlig redaktør Prosjektleder	29 SVERMER AV SOVJETISKE FLY
ANSVARLIG REDAKTØR: Espen Bress Stenberg PROSJEKTLEDER: Andreas Sandnes Olsen FAGLIG KOORDINATOR: Per Erik Solli GRAFISK DESIGN: Joanna Piasecka SALG: Christine Bæstad RULL: Cato Rønde FØRDEDELLE: Tor-Erik Edissen TEKNIK: Peder's Trykk Havnstad OPPLAG: 20.000	32 DA NATO SÅ MOT VESLE SKJERSTAD
	34 SOVJETS MULDNARP I BODØ
	37 BÅTSPIONASJE PÅ KAIA
	39 TRENTÉ PÅ Å SLUPPE ATOMVÅPEN
	42 UTSTILLINGER FRA DEN KALDE KRIGEN
	45 SNIKLANDET SPIONFLY I BODØ
	48 USA TREKKER STØTTEN
	50 LÆRER UNGDOM OM DEN KALDE KRIGEN
	54 DEN STORE SKUFFELSEN
	58 EN MILEPÅL PÅ GODT OG VOND
	62 ER BETYDNINGEN OVERDREVET?
	66 SKJØNTE AT FLYENE HADDE SLUPPET BOMBER
	68 STYRKER KUNNSKAP OM NORSK LUFTFART
	73 PÅ INNSIDEN AV NORGES MAKTSENTER
	78 NYE TIDER I BODØ

FLYBYEN BODØ ER UTGITT MED SAMARBEID MELLOM
BODØ NU OG NORSK LUFTFARTSMUSEUM

BODØ NU
DIN LOKALAVIS

NORSK
LUFTFARTSMUSEUM

FLYBYEN BODØ | 03

16 Bodø 2024- Europeisk kulturhovedstad i 2024

Da det underveis i prosjektet ble klart at målsettingen om å åpne Anlegg 96 for publikum i 2024 ikke var mulig å oppnå ble Bodø 2024 informert om det, men fremtidig åpning kan få en effekt. Bodø 2024 vil rapportere til EU i 8 år om resultater og effekter av Europeisk kulturhovedstad programmet. Hvis det blir iverksatt et prosjekt for sivil gjenbruk av Anlegg 96 innen 2032 kan det også innrapporteres.

Band on the Runway

Transmisjonen fra kald krigs forsvarsby til kulturby var en vesentlig del av søknaden fra Bodø om å være Europeisk kulturhovedstad i 2024. Anlegg 96 skulle spille en sentral symbolsk rolle ved gjenbruk av militær bygningsmasse til nye sivile formål. I søknaden til Bodø 2024 skrev de at de planla å skape en spektakulær musikk event for å feire gjenåpningen av Anlegg 96 ved å involvere lokale musikere, både profesjonelle og amatører, samt utenlandske aktører for å jobbe sammen i en todagers musikkfestival kalt «Band on the Runway».

Prosjektleder hadde en dialog med Bodø 2024 om alternativer til Anlegg 96 mtp arrangementer. Sommeren 2022 var representanter fra Bodø 2024 på en befaring på flystasjonen med en offiser fra 132 luftving og prosjektleder for å se på alternative arenaer og lokaliteter. Konklusjonen ble at det er for komplisert å lage et stort publikumsarrangement inne på flystasjonen. På grunn av nærheten til flystripa som er i full drift vil det bli vanskelig mtp sikkerhet og publikumskontroll. Avinor har foreløpig bekreftet at det kan være en åpen dag i løpet av 2024, og Bodø2024 er med i planleggingen.

Boklansering i Anlegg 96

Tidlig i prosjektet var det en ide om å gjennomføre en boklansering i Anlegg 96 i løpet av 2024, av en ny bok av Ørjan Nordhus Karlsson hvor handlingen er lagt til den kalde krigen, men det ble kansellert.

Stories from Cold War Hotspots

Uavhengig av «kald krig museum i Anlegg 96» prosjektet har Norsk Luftfartsmuseum et samarbeidsprosjekt med Bodø 2024 om å bygge en mobil utstilling som fleksibelt kan settes opp en rekke steder. Prosjektet *Stories from Cold War Hotspots* er Norsk Luftfartsmuseums bidrag til den Europeiske kulturhovedstadsfeiringen i 2024 og er et samarbeidsprosjekt om den kalde krigen med partnere i Estland, Tyskland, Skottland og Danmark. Prosjektet vil samle opplevelser og vitnesbyrd fra enkeltmennesker i Europa, fra steder som har hatt en særlig prominent rolle under den kalde krigen, og bruke disse menneskenære fortellingene som kilder til ny kunnskap om den kalde krigens påvirkning på folk og kultur på tvers av landegrenser.¹⁷

¹⁷ Prosjektleder Tobias Henriksen, Norsk luftforsvarsmuseum

17 Etableringen av et Kald krig senter på Sola Sjø¹⁸

Torsdag den 4. mai 2023 ble det første spadesticket tatt av ordfører Tom Henning Slethei for å markere starten på byggingen av et nytt kald krig senter på Sola Sjø. Det nye senteret vil etableres i et tilbygg til Flyhistorisk museum Sola.

Nybygget reises derfor i forlengelse nordover av hangaren i Sola sjø som ble bygget av tyskerne under krigen. Dette ble i mange år etter krigen benyttet som hjemmebase for Catalina- og Albatross-flybåtene til 333. skvadron. Hangarbygget eies i dag av Sola kommune. Utenom Flymuseet brukes en mindre del av hangaren av flymekanikerlinjen til Sola videregående skole.

I følge styreleder Egil Endresen for Venneforeningen i Flyhistorisk museum vil nybygget vil koste 11,3 millioner kroner. Hvis prosjektet går som planlagt vil bygget på 1000 kvm være ferdig ved årsskiftet. Midler er kommet fra revidert statsbudsjett i 2022, tippemidler via Kulturdepartementet, Rogaland fylkeskommune, Sola kommune, Sparebank 1-stiftelsen, egne midler fra Flyhistorisk museum samt Jærmuseet hvor Sola-museet er underlagt. I tillegg til en flyutstilling vil det nye tilbygget romme resepsjon, toaletter, kafe og rom til undervisning og konferanser.

Flyhistorisk museum Sola har en todelt strategi for å etablere kald krig museet ifølge driftsleder Sondre B. Hvam.

I første omgang skal jetfly som var i Luftforsvarets tjeneste under den kalde krigen flyttes inn i utstillingen. Flyhistorisk museum Sola har en samling som spenner seg fra Vampire til F-5 Freedom Fighter, og de mangler DA-20 Jet Falcon og Lockheed Martin F-16 for å få en komplett kald krig samling. Museet er fortsatt i forhandlinger med myndighetene om å få tilgang til en F-16.

I andre omgang skal det utarbeides en pedagogisk løsning i utstillingen for å formidle historien om den kalde krigen og det norske Luftforsvarets rolle til publikum. Blant annet basert på informasjon fra doktorgradstudiet til Sondre B. Hvam. Denne andre delen av planen vil kunne utvikles over tid basert på informasjon fra andre sentrale kilder for å sette en kontekst for flyene som vil være i utstillingen.

Flyhistorisk museum Sola og venneforeningen har en inkrementell strategi som legger til rette for investeringer over flere år, og de har fått på plass en gunstig kombinasjon av lokal, regional og nasjonal finansiering. Miljøet på Sola har et klart konsept for senteret som er Luftforsvarets rolle i den norske militære historien om den kalde krigen. I tillegg til billettinntekter vil senteret kunne få driftsinntekter fra utleie av lokaler. Det nye kald krig senteret på Sola Sjø vil helt klart være en samarbeidspartner for en eventuell fremtidig løsning i Bodø.

¹⁸ Kilder er en artikkel av Jan-Petter Helgesen i Luftled 2 2023 og en telefonsamtale med Sondre B. Hvam.

Del 3 – Anbefalinger for et fremtidig totalprosjekt

18 Innovasjon Norge – Rådgivning om prosjektstyringsmetodikk

Innovasjon Norge kan bidra til aktører i oppstartfasen med rådgivning, kompetanseheving og nettverksbygging, samt finansiering gjennom tilskudd og lån. Norsk Luftfartsmuseum tok kontakt med Innovasjon Norges kontor i Bodø og hadde et innledende møte med dem 2021.

Prosjektleder fulgte opp høsten 2021 og drøftet først finansieringsmuligheter med Innovasjon Norge. De skisserte en rekke muligheter nasjonalt og gjennom EU til ulike faser under en etableringsprosess. Hvilke alternativer som er aktuelle avhenger blant annet av oppstartvirksomhetens tiltenkte type virksomhet og formål. Type organisasjonsform spiller også inn, for eksempel om det er et aksjeselskap eller stiftelse.

Konsept for drift av Anlegg 96 ble også diskutert med Bjørg Jenssen og Marius Fagerli ved Innovasjon Norge. De fikk blant annet informasjon om Swecos anbefaling om å dele Anlegg 96 i to for å kunne imøtekomme dagens krav til brannsikring og rømningsveier. Anbefalingen til Innovasjon Norge var å ha to vidt forskjellige typer virksomhet i de to halvdelene for å sikre mest mulig besøk og inntjening. Erfaringsmessig vil de som skal besøke den ene delen også ta turen innom den andre. Med andre ord et kald krig museum i den ene delen og noe helt annet i den andre halvdel som appellerer til et annen type publikum.



Prosjektleder hadde et eget møte med Marius Fagerli for å gå mer i dybden på prosjektdesign og -organisering. Det viste seg å være

særdeles nyttig og åpnet for en helt ny forståelse og innsikt. Prosjektleder ble for det første bedre i stand til å analysere tidligere prosjekter og prosesser for å kunne forstå hvorfor de ikke ble realisert. For det andre hvordan tilnærmingen burde være for dette prosjektet. Innovasjon Norge har en prosjektstyringsmetodikk som kalles PLP (Prosjektleder-prosessen). En nærmere beskrivelse er vedlagt denne rapport. PLP består av en faseinndelt utvikling i tre faser: 1. forstudie, 2. forprosjekt og 3. hovedprosjekt. Hver fase gjennomføres som et selvstendig prosjekt.

Iht til PLP¹⁹ er en forstudie en overordnet analyse av faktorer som markedsbegrep og ressurstilgang. Analysene kan kreve tung fagkompetanse hos prosjektleder. Dersom prosjektansvarlig foreslår at prosjektet skal videreføres, utarbeides det en skisse til et mandat og en prosjektplan for neste fase.

¹⁹ Mye av teksten under basert på en e-post fra Fagerli og PLP beskrivelsen til Innovasjon Norge.

Forstudien avsluttes når eier(e)/oppdragsgiver har akseptert leveransen. Så er det opp til eier(e)/oppdragsgiver å beslutte om prosjektet skal videreføres (vanligvis som forprosjekt)

I følge Fagerli bør man i forprosjektet utarbeide en prosjektplan som beskriver hvordan man tenker å gå fra dagens situasjon til forprosjektet er avsluttet. Man bør blant annet gjøre en analyse på kritiske faktorer som markedsbehov, ressurstilgang (f.eks. lokal kompetanse), hovedprosjektets og delprosjektenes fremdrift, behov osv. Poenget med forprosjektet er at det skal svare på om ideen bør realiseres, utsettes/revideres eller avsluttes.

Når man skal så skal gå i gang med å innhente finansiering til forprosjektet, så bør man ha klart en prosjektspesifikasjon som inneholder:

- Prosjektnavn
- Prosjektbeskrivelse
- Prosjekt mål (Både for forprosjektet og det overordnede hovedprosjektet. Bør være objektivt målbart)
- Organisering/Organisasjon (Prosjektleder (PL) og prosessansvarlig (PA), prosjekteiere, partnere, styre..)
- Nåsituasjon (Hva som er utgangspunktet deres)
- Ressursbruk (Timer, kapital, konsulenter, etc)
- Annet som måtte ha relevans for gjennomføringen

I tillegg til de samme punktene nevnt over, så bør avsluttet forprosjekt kunne svare på hovedprosjektets:

- Markedsstrategi og samarbeidspartnere
- Investeringsbehov
- Resultatbudsjett.

Hovedprosjekt fasen er realisering av prosjektet. Her vil størstedelen av prosjektets kostnader påløpe. Basisorganisasjonen må vurdere om hovedprosjekt skal settes i gang. Hovedprosjektet starter med å etterprøve konklusjoner og anbefalinger fra forprosjektet. På samme måte som i de tidlige fasene, må prosjekteier(e)/oppdragsgiver utarbeide et prosjektmandat og utnevne en prosjektansvarlig, som så rekrutterer en prosjektleder som skal ferdigstille prosjektplanen for fasen. Prosjektplanen gjennomgås med prosjektansvarlig og signeres av begge. Hovedprosjektet avsluttes når prosjektet er satt i drift eller er akseptert av oppdragsgiver som en tilfredsstillende leveranse.

Innovasjon Norge arrangerer PLP kurs som gir en mer grundig innføring.

19 Rambøll - Utarbeidelse av en helhetlig og langsikt prosjektplan

Anlegg 96 er et over 60 år gammelt fjellanlegg og mange av de tekniske systemene i bygget ble avslått for 20 år siden. Å sette denne militære fjellhangaren i stand til sivil gjenbruk som et underjordisk museum er en spesiell og kompleks utfordring. Å designe dette prosjektet krever mer innsikt enn i mer tradisjonelle etableringsprosesser. Prosjektet ba derfor om bistand fra Rambøll som i tillegg til tradisjonelle byggprosjekter også har erfaring fra museumsprosjekter. De var prosjektleder for Nordlandsmuseet da Jektefartsmuseet i Bodø ble planlagt og bygget. Prosjektleder hadde en iterativ prosess med Rambøll over lang tid for å designe et utgangspunkt for hvordan en fremtidig Anlegg 96 prosjektprosess kan utformes. Dette er ikke en ferdig utarbeidet modell, men et meget solid fundament og et godt startpunkt for de som skal arbeide med en eventuell fremtidig satsning.

Det er tatt hensyn til merkantile lover og bestemmelser, krav til konkurranse, og tidsrammer for utlysninger og anbudsprosesser og kontraktsforhandlinger.

Anlegg 96 er varslet fredet av Riksantikvaren som må involveres i planlegging av restaurering og nødvendig ombygging/endring. Det er lagt inn ekstra tid for nødvendige avklaringer med fylkeskommunen og Riksantikvaren. En viktig sak blir balansen mellom bevaring versus nødvendige endringer for å kunne få det tidligere militære bygget sivilt godkjent for publikum.

Nordlandsmuseet må være med flere faser i prosjektet og deres arbeid med veggmaleriene må være tett koordinert med andre tiltak. Nordlandsmuseet gjennomfører i konseptfasen en analyse av maleriene som er finansiert av Nordland fylkeskommune. Plan for restaurering av veggmaleriene må utarbeides i forprosjektfasen i tett dialog med prosjektleder og ulike faggrupper. Selve restaureringen gjennomføres i byggefasen integrert med planen for alle andre tiltak.

Første del av prosessen vil være en **konseptfase** 2023-2025 hvor en rekke tiltak må gjennomføres som en del av et forberedende arbeid for å kunne starte et nytt prosess:

1. Kartlegging og prøvetaking av veggmalier (Nordlandsmuseet er allerede i gang med arbeidet).
2. Kostnadsoverslag alternativer
3. Konseptvalg, organisering
4. Inngå avtale om disponering av anlegget
5. Forretningsplan
6. Valg av fredningsprosess
7. Finansiering av skisse-/forprosjekt.

Detaljreguleringsplan er ikke nødvendig å utarbeide for dette prosjektet i følge Bodø kommune.

Andre fase er et **skisseprosjekt** som kan starte i 2026 hvis de nødvendige tiltak i konseptfasen er ivare tatt. Oppgaver som må løses i skisseprosjektet:

1. Anskaffelse ARK og rådgivende ingeniør (ARK=Arkitekt)
2. Anskaffelse SHA/KP (SHA=Sikkerhet-Helse-Arbeidsmiljø)
3. Illustrert romprogram
4. Skisseprosjekttegninger
5. Prosjektbeskrivelse
6. Overordnet SHA-plan
7. Museumsfaglig bistand
8. Utredning bærekraftambisjon
9. Kostnadsoverslag
10. Behandling skisseprosjekt
11. Prosjektfinansiering

Hvis alt går etter tidsplanen kan et **forprosjekt** avvikles i 2027-2028 med følgende tiltak:

1. Forprosjekttegninger bygg
2. Forprosjekttegninger tekniske anlegg
3. Alternativs utredninger
4. Forprosjekt utstillinger
5. Kostnadsoverslag
6. Plan restaurering malerier
7. Kravspesifikasjon totalentreprise
8. SHA-plan
9. Behandling forprosjekt
10. Rammetillatelse
11. Anskaffelse totalentreprise.

For å følge opp forprosjektet er det nødvendig med et **detaljprosjekt** som vil ta i underkant av et år å gjennomføre med disse aktivitetene:

1. Arbeidstegninger
2. Oppdatert SHA-plan
3. Igangsettingstillatelse.

Byggefasen kan iverksettes før detaljprosjektet er ferdig og vil ta omtrent 2 år:

1. Produksjonsplanlegging
2. Produksjon
3. Restaurering maleri
4. Oppfølging SHA
5. Evt. sertifisering
6. Fdv-dokumentasjon (Fdv=Forvaltning, drift og vedlikehold)
7. Overlevering
8. Bygging av utstillinger
9. Åpning av utstillingene.

Dette er en tidsplan som er basert på at Anlegg 96 havner utenfor militært område og flyoperativ sone i løpet av 2029, og at gjerdene blir fjernet i løpet av 2030. Dermed kan anlegget være tilgjengelig for publikum fra 2031 og billettinntekter kan budsjetteres med fra da av. Denne tidsplanen er vurdert som realistisk av Bodø kommune, Forsvarsbygg og Avinor. Hvis ny-flyplass prosjektet blir forsinket må Anlegg 96 prosjektplanen tilpasses.

Tidslinjen fra start av et skisseprosjekt og til slutten av byggefasen må være lang nok for å ivareta faglige behov, men bør av økonomiske årsaker være så kort og komprimert som mulig. I disse fasene til ulike eksterne fagmiljøer være engasjert og kostnader vil påløpe. Et alternativ som ikke er utredet er å dele aktiviteten i to faser med pause: (1) Skisse-/forprosjekt og (2) Detaljprosjekt/Byggefase.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Konseptfase	→								
Skisseprosjekt				→					
Forprosjekt					→				
Detaljprosjekt							→		
Byggefase							→		
Oppstart drift									→

Rambøll og prosjektleder har utarbeidet en detaljert prosjektplan med underliggende kommentarer i en Microsoft Project MPP-fil. Dette er ikke 100% ferdig plan, men er utarbeidet av den mest erfarne prosjektlederen i Rambøll Bodø basert på informasjon tilgjengelig i 2022.

Planen og tidslinjene kan bli raffinert, oppdatert, justert og endret av personer som skal følge opp de fremtidige prosjektplanene så lenge man har en Microsoft Project lisens og programvare.

20 Anlegg 96 som en del av en større plan

Ny by-ny flyplass prosjektet berører arealene til dagens rullebane og taksbaner samt den tidligere Bodø militære flystasjon. Nye Bodø eiendom AS ble opprettet i 2020 av Nordland fylkeskommune og Bodø kommune. Selskapets formål slik det fremgår av vedtektene:

Selskapets formål er kjøp, utvikling og salg av eiendom, i hovedsak frigitt ved flytting av Bodø Lufthavn, samt det som naturlig står i forbindelse med dette. Selskapet kan også drive bortfeste og utleie av egen eiendom.

Selskapet skal drive på forretningsmessige vilkår og kan etablere datterselskaper alene eller i partnerskap med andre.

Hovedelementene i Selskapets strategi skal være følgende:

- *Helhetlig eiendomsutvikling, herunder planlegging av eide arealer i et langsiktig perspektiv*
- *Etappevis utvikling og salg av delområder/delprosjekter*
- *Helhetlig utvikling og planlegging av infrastruktur*
- *Bidra til oppfyllelse av de til enhver tid vedtatte mål og retningslinjer for planlegging av bydelen i Bodø bystyre, herunder kommunedelplan for ny bydel*
- *Selskapet skal bygge opp tilstrekkelig egenkapital slik at selskapet kan håndtere forpliktelser fra erverv av eiendommen, planlegge og gjennomføre utvikling av delområder samt utbygging av infrastruktur. Det skal ikke foretas utdelinger til aksjonærene så lenge gjennomføringen av Selskapets strategi krever nye investeringer/finansiering»*

Den 16. juni 2022 ble Kommunedelplan for Hernes vedtatt i Bystyret. Hangåsen og Anlegg 96 vil i fremtiden inngå i et friområde/LNF som i hovedsak omfatter den østlige delen av den tidligere militære flystasjonen. I den samme «grønne sonen» er Hangar 9 som tilhører Norsk Luftfartsmuseum (bygget, ikke tomten) og Beredskapsanlegg Øst som Starfighterens venner disponerer inntil videre.

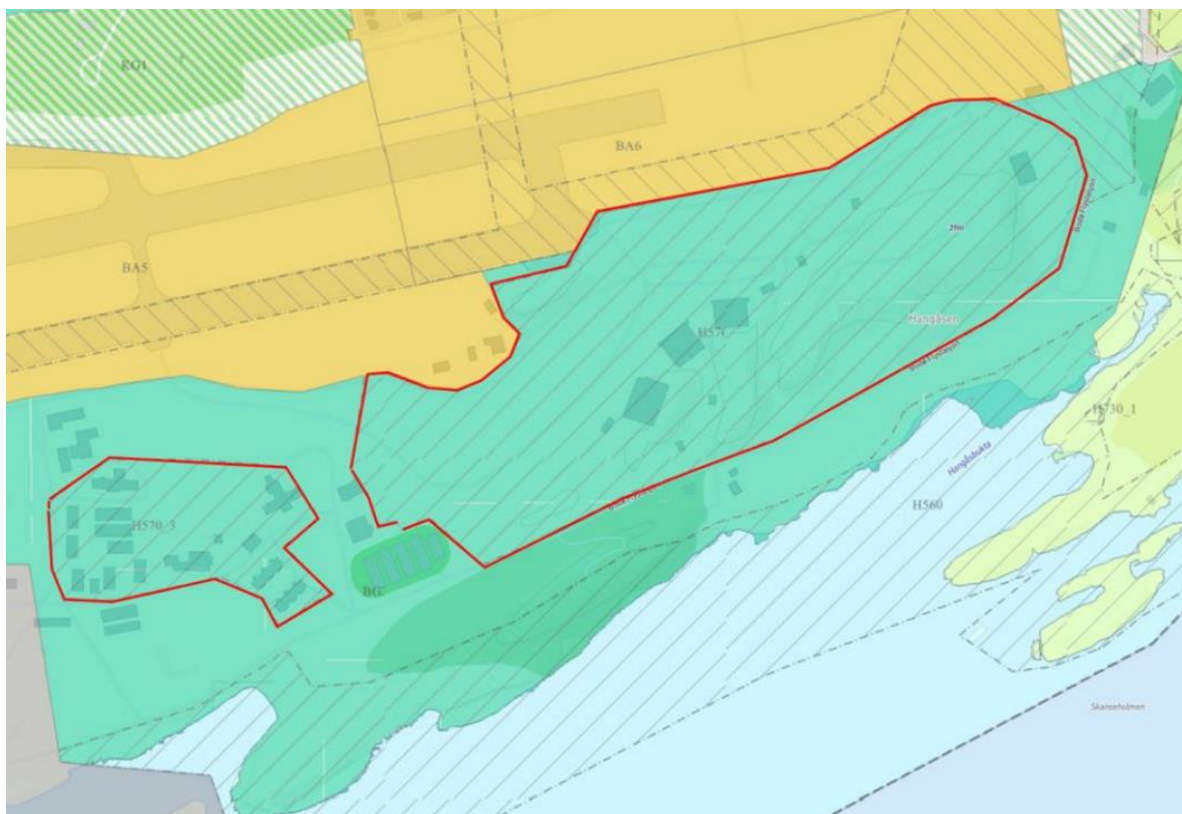
Norsk Luftfartsmuseum bruker Hangar 9 magasin (lager), men bygget er i dårlig forfatning og det er behov for reparasjon/oppussing.

Beredskapsanlegg Øst skal i henhold til en avtale overtas av Norsk Luftfartsmuseum dersom foreningen Starfighterens venner terminerer bruken av anlegget.²⁰ Dette anlegget vurderes også som fredet av Riksantikvaren, og de vurderer å gjennomføre og slutføre denne prosessen før Anlegg 96.

²⁰ Kjøpekontrakt mellom Staten/Forsvarsbygg og Starfighterens venner og Norsk luftfartsmuseum (2004)

Norsk Luftfartsmuseum foreslo ovenfor Bodø kommune i 2021 at det etableres et kulturvernområde i den østre delen av tidligere Bodø flystasjon som inkluderer Anlegg 96, Beredskapsanlegg Øst, Hangarer 7/8/9, Flysheltere 401-407, og andre bygg/arealer.

I Kommunedelplan for Hernes ble det etablert hensynsområder for bevaring av kulturmiljø, blant annet i området mellom dagens hovedvakt og idrettsbanen som inkluderer byggene som ble foreslått av Norsk Luftfartsmuseum til et fremtidig kulturlandskap.



Figur 16: Fra Planbeskrivelsen til Kommunedelplan for Hernes

Spørsmål som et fremtidig prosjekt bør avklare er i konseptfasen og senere er:

1. Er det hensiktsmessig å inkludere eller koordinere Anlegg 96 prosjektet tettere med Nybydels prosjektet og Nye Bodø Eiendom A? Bør det utarbeides en helhetlig plan for fremtidig infrastruktur i området som inkluderer Beredskapsanlegg Øst og andre bygg?
2. Norsk Luftfartsmuseum vurderer å leie hele eller deler av Anlegg 96. Forsvarsbygg eier anlegget og Bodø kommune/Nye Bodø Eiendom AS skal overta. Hva vil være roller, ansvar og myndighet mellom eier og leietager av Anlegg 96? Hvem bør søke om og motta midler til å reparere Anlegg 96 og sette det i stand til sivil gjenbruk? Hvem vil være byggherre i denne prosessen som vil foregå før og etter et eierskifte?
3. Hvordan skal leiekostnader fastsettes og hvordan skal Norsk Luftfartsmuseum dekke denne kostnaden og andre driftsutgifter?

21 KPMG Law – Alternativer for organisering og drift av Anlegg 96

KPMG Law Advokatfirma AS har tidligere vært benyttet for å vurdere juridiske spørsmål angående Stiftelsen Norsk Luftfartsmuseum og Norsk Luftfartssenter Bodø AS. Advokatfirmaet har også gjort vurderinger for Prosjekt kald krig museum i Anlegg 96. Et spørsmål de vurderte er hvordan ombygging og drift av anlegget kan og bør organiseres, særlig med henblikk på mulighetene for finansiering. Det andre spørsmålet var om hvordan bruksretten til anlegget skal reguleres i det tilfellet at anlegget skal driftes/brukes av andre enn eier av anlegget. KPMG Law har levert flere arbeidsutkast til en notat for å utrede de to sentrale spørsmålene og andre saker. Prosjektleder har informert og oppdatert KPMG Law underveis i prosessen med informasjon fra andre delutredninger utført av Sweco og Rambøll. Endelig notat ble overlevert prosjektet i desember 2022.

KPMG Law gjorde følgende vurderinger:

Alternative selskapsstrukturer

Ett eller flere rettssubjekter

Ombygging, etablering og drift av anlegget, herunder Kald Krig-utstillingen, kan enten utføres av ett og samme rettssubjekt, eller deles opp og fordeles på flere rettssubjekter. Fordelen med førstnevnte er at kostnader forblir i det samme rettssubjektet som skal ha inntekter fra den etterfølgende driften, og at man dermed beholder fradragsrett for MVA knyttet til tilretteleggingskostnader. Se mer om merverdiavgift nedenfor. Fordelen med å etablere flere subjekter er primært spredning av risiko. Dette hensynet tilsier at aktiviteter knyttet til Anlegg 96 bør legges i et annet rettssubjekt enn i Norsk Luftfartssenter Bodø AS som allerede drifter Luftfartsmuseet.

Type rettssubjekt

Etter vårt syn er de mest aktuelle organisasjonsformene aksjeselskap eller stiftelse. Prosjektet kan også organiseres som en kombinasjon av disse. Aksjeselskap er den foretrukne selskapsformen ved næringsvirksomhet. Eierne (aksjonærene) er ikke ansvarlig for selskapets forpliktelser og risikoen begrenses derfor til innskutt kapital i selskapet. Selskapets formål og styring kan skreddersys i vedtektene og i instruksjer til styret og daglig leder. Stiftelser er selveiende rettssubjekter som opprettes ved at en formuesverdi stilles selvstendig til disposisjon for et bestemt formål. Fordelen med å legge prosjektet i en stiftelse, eller i et selskap eid av en stiftelse, er at rettssubjektet frikobles fra det offentlige eierskapet og dermed kan operere som en selvstendig enhet.

Betydningen av organisasjonsform for offentlig støtte

Betydningen av organisasjonsform og eierkonstellasjon varierer stort mellom de ulike tilskuddsordningene. Innovasjon Norge gir i praksis kun støtte til aksjeselskaper. Dette gjelder blant annet støtte til etablering og oppstart for nyetablerte små, ikke børsnoterte bedrifter (jf. statsstøttereguleringen, General Block Exemption Regulation (GBER) art. 22). For enkelte støtteordninger, blant annet hos Riksantikvaren og Kulturminnefondet, er det diskvalifiserende med offentlig eierskap. Når det gjelder museumsspesifikke ordninger, for eksempel det statlige driftstilskuddet og støtte fra Kulturrådet, er valg av rettssubjekt uten betydning. Det samme gjelder for Kulturdepartementets tilskudd til nasjonale kulturbygg. Vi har også undersøkt et utvalg private stiftelser og fond. Vårt inntrykk er at disse ordningene i liten grad stiller særskilte krav til organisasjonsform. Totalt sett vil en kombinasjon av stiftelse og aksjeselskap være den organiseringen som gir størst nedslagsfelt for ekstern finansiering.

Stiftelse i en holdingstruktur

Vi anbefaler etter dette at Anlegg 96 struktureres ved at prosjektet legges i en holdingstruktur, med en stiftelse på toppen og et datterselskap (aksjeselskap) eid av stiftelsen under.

Alternativt kan en eksisterende stiftelse, f.eks. Norsk Luftfartsmuseum, stifte et aksjeselskap som får ansvaret for Anlegg 96. Det er også mulig å utvide Norsk Luftfartssenter Bodø AS' ansvarsområde til å også omfatte Anlegg 96. Foruten å kombinere fordelene med begge organisasjonsformene, vil en slik struktur være i tråd med de foreslåtte endringene i stiftelsesloven vedrørende stiftelsers adgang til å drive næringsvirksomhet. Forslagene er sendt på høring og ligger nå til vurdering hos Nærings- og fiskeridepartementet.

For å isolere risiko, og med mindre andre hensyn taler imot, antar vi at Kald Krig-utstillingen ikke bør etableres i dagens Norsk Luftfartssenter Bodø AS, men at det stiftes et eget aksjeselskap som tar ansvar for fysisk tilrettelegging av Anlegg 96 og eventuelt etablering av et Kald Krigmuseum. Alternativt kan det nye aksjeselskapet gis ansvaret med utvikling og drift av anlegget, og at stiftelsen tar seg av selve museumsutstillingen(e).

Når det gjelder statlige tilskudd har konsolidering av museer vært en uttalt politikk, se f.eks. Innst. 573 S (2020-2021). Det fremgår her at museumsreformen som ble satt i verk i 2002 har ført til et langt mer profesjonalisert museumslandskap, og at man mener at man nå i store deler av landet har et greit antall museumsenheter med statlig driftstilskudd, men at ytterligere konsolideringer fremdeles kan være aktuelt i noen regioner. Dette tilsier at Kald Krig-utstillingen bør etableres av et museum som allerede er etablert.

Regulering av bruksrett til anlegget og eierskap til investeringene

Den aktøren som skal utvikle og drifte Anlegg 96 må sikres tilstrekkelig bruksrett og adgang til anlegget. Dette er avgjørende for fremdrift og forutsigbarhet i prosjektet, og dermed for mulighetene for ekstern finansiering. Behovet for regulering av bruksrett gjelder både før og etter at anlegget overtas av Bodø kommune/Nye Bodø Eiendom AS.

Videre bør det sikres at investeringene i anlegget kommer formålet til gode. Det må antas at den eller de som skal bidra til finansiering av ombyggingen, vil forvente forsikringer om at Kald Krig-utstillingen blir etablert som tiltenkt.

Dersom prosjektet iverksettes før anlegget er overført til Bodø kommune, anbefaler vi at det inngås en avtale med Forsvarsbygg om bruksrett til Anlegg 96. Sentrale punkter i avtalen:

- *Bruksrettens formål, innhold og varighet*
- *Adkomst til anlegget*
- *Eventuelt vederlag til Forsvarsbygg*
- *Adgang til ombygging og eierskap til investeringene*
- *Hvem som skal forsikre hva*
- *Fordeling av kostnader*

Bruksretten bør tinglyses.

Videre anbefaler vi at avtalen også forplikter Bodø kommune for perioden etter at anlegget er overtatt. Formålet er å sikre at anlegget, også etter eierskiftet, er disponibelt for den nasjonale Kald Krig-utstillingen.

Ulike måter å strukturere prosjektet på

Det er så vidt vi har forstått ikke avklart hvordan prosjektet skal struktureres. Med dette menes hvem som skal eie, utvikle, drifte og eventuelt leie anlegget og hvem som skal ha ansvaret for aktiviteten i anlegget. Valg av strukturering gir føringer for hva som er en hensiktsmessig gjennomførings-/etableringsmåte, både når det gjelder valg av type rettssubjekt, regulering av aktørenes rettigheter og plikter, finansiering, samt skatte- og avgiftsmessige forhold.

Vi anbefaler at struktureringen av prosjektet avklares tidligst mulig. Hva som er en gunstig strukturering avhenger av hva anlegget skal brukes til og hvordan utvikling og drift skal finansieres. For det tilfellet at anlegget primært skal brukes til Kald Krig-utstilling, kan det tenkes flere løsninger: :

- Det nystiftede selskapet Anlegg 96 AS engasjeres til å drifte museumsaktiviteten i et anlegg som eies og driftes av f.eks. Nye Bodø Eiendom AS, kommune og/eller stat. Anlegg 96 AS vil i så fall ha inntekter både fra driftsavtalen, ekstern støtte/tilskudd, og billetter. Kostnadene vil være knyttet til lønn mv.*
- Anlegg 96 AS leier anlegget, og står for både innredning og drift av anlegget. Anlegg 96 AS vil i så fall ha inntekter fra ekstern støtte/tilskudd og billettinntekter, og kostnader både til lønn og til husleie samt istandsettingsarbeider.*
- Et tredje alternativ er at Anlegg 96 AS både eier og drifter anlegget.*

Kort om merverdiavgift

En viktig faktor i prosjektets kostnadsbilde er adgangen til å fradragsføre inngående merverdiavgift. Det er fradragsrett for inngående merverdiavgift på kostnader som anskaffes "til bruk i" avgiftspliktig virksomhet. I tillegg er det kompensasjonsrett for kostnader knyttet til kommunal og interkommunal virksomhet. Hver anskaffelse må vurderes konkret, med hensyn til hva som er formålet med anskaffelsen. Kostnader knyttet til ikke-avgiftspliktig virksomhet, er ikke fradragsberettiget. I tillegg er det en forutsetning at virksomheten drives i "næring", det vil si at den er egnet til å gå med overskudd over tid. Salg av inngangsbilletter til museer er avgiftspliktig, og kostnader knyttet til etablering av et museum eller en museumsfaglig utstilling er dermed fradragsberettiget forutsatt at museet drives "i næring". Salg av billetter til kommersielle konserter, er derimot unntatt fra merverdiavgiftsloven. Dette innebærer at kostnader knyttet til f.eks. etablering av konsertarenaer som utgangspunkt ikke er fradragsberettiget. Avholdes konserten som et ledd i kommunens virksomhet, det vil si at det er lokale eller regionale kunstnere og artister opptrer, og med begrenset grad av brukerbetaling, anses virksomheten å falle inn under kommunens virksomhet. Kostnader som kan henføres til slik aktivitet er som nevnt kompensasjonsberettiget. Det må dermed vurderes om kostnader til istandsetting av Anlegg 96 skal henføres i sin helhet til fremtidig museumsvirksomhet, eller om deler av kostnadene må henføres til andre formål uten fradragsrett for merverdiavgift. Dette beror på hva anlegget skal brukes til. Ved utleie av fast eiendom hvor leietaker skal drive avgiftspliktig virksomhet i lokalene, kan utleier søke om frivillig registrering i Merverdiavgiftsregisteret for utleievirksomheten. I så fall skal leien faktureres med merverdiavgift, og utleier vil få fradragsrett for inngående merverdiavgift på kostnader knyttet til leieforholdet. Det samme gjelder ved utleie til kommunal eller fylkeskommunal virksomhet.

Anbefaling og forslag til videre prosess

KPMG notatet gir noen innledende rettslige føringer for prosessen videre. Som det fremgår, anbefaler vi at Kald Krig-prosjektet etableres i en struktur med en stiftelse på toppen, og et aksjeselskap som datterselskap.

Videre anbefaler vi at det avklares hvem som på kort og lang sikt skal eie og drifte Anlegg 96 og hvem som skal utvikle anlegget fra militært til sivil bruk, herunder om anlegget skal brukes til museumsformål alene eller også andre formål.

Spørsmålene som KPMG stiller og de juridiske analysene og konklusjonene er helt sentrale for et fremtidig prosjekt, og bør følges opp og utredes nærmere og avklares i konseptfasen.

22 Finansiering

Det er imperativt for et fremtidig prosjekt å bryte med den praksis som var vært i tidligere prosjekter med å søke om totalfinansiering basert på en tentativ forhåndsvurdering.

Et fremtidig prosjekt må følge den tilnærmingen som er vanlig i offentlige prosjekter med å gjennomføre grundige skisse-/forprosjekt før man søker om midler til et hovedprosjekt/byggefase. I skisse-/forprosjektet er det nødvendig å produsere de typer dokumenter som er skissert i Innovasjon Norges PLP modell og Rambølls mer detaljerte beskrivelse

Finansiering av et fremtidig må utføres i tre eller fire sekvensielle faser.

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Konseptfasen | 1. Konseptfasen |
| 2. Skisse-/forprosjekt | 2. Skisseprosjekt |
| 3. Detaljprosjekt og byggefase | 3. Forprosjekt |
| | 4. Detaljprosjekt og byggefase |

Dette prosjektet har et underforbruk/overskudd på kr 567.784,- som kan benyttes for å finansiere konseptfasen.

For å finansiere skisseprosjektet og forprosjektet bør det utredes flere muligheter i konseptfasen. Det bør inngås en dialog med Innovasjon Norge, Kulturrådet, og andre nasjonale/regionale/lokale aktører, både offentlige og private, for å totalfinansiere skisseprosjektet og forprosjektet.

I følge Rambøll er erfaringsmessig prosjekteringskostnader for disse fasene ca 25% av totalkostnadene for et byggprosjekt (skisseprosjekt 10% og forprosjekt 15%). Siden dette er et ganske spesielt prosjekt anbefaler Rambøll å legge mye arbeid i kostnadsvurderinger i de tidlige faser av prosjektet. Da kan totalandelen bli over 25%, men totalkostnadene kan bli lavere pga nøye planlegging (mindre risiko for overskridelser og uforutsette utgifter).

Midler til detaljprosjektet og byggefasen kan prosjektorganisasjonen søke om når den nødvendige dokumentasjon og analyser er foretatt av skisseprosjekt 10% og forprosjekt 15%. I tråd med vanlig tilnærming for denne type offentlige prosjekter vil det kreve finansiering fra flere kilder som kan være internasjonale/nasjonale/regionale/lokale og offentlige/private.

Over tid vil driftskostnadene bli den største utgiften til et kald krig museum i Anlegg 96. Hvordan det skal ivaretas kan avklares/forankres i konseptfasen og/eller i skisse- og forprosjektene. En mulighet for å redusere museets driftskostnader er at et kald krig museum i Anlegg 96 bruker kun den ene halvparten og en annen aktør leier den andre halvdelen. I følge Sweco er krav til innetemperatur i fjellanlegget en meget viktig faktor mtp nivået for driftskostnader. Balansen mellom bevaring og modernisering av tekniske systemer kan også påvirke det fremtidige kostnadsnivået for drift av Anlegg 96.

23 Veien videre

Direktør Rolf Liland holdt en sluttorientering under det avsluttende møte i prosjektets styringsgruppe den 14. mars 2023.

Han skisserte følgende vei videre

- Utforske Kald krig-nav i «Ny By»-setting
- Drøfte klyngekonsept med Nord universitet, Norges arktiske universitet, nasjonale forskningsmiljøer og internasjonale nav
- Konseptualisere nav/museum i flatene ved og i Anlegg 96 i et større perspektiv enn til nå.
- En tidsramme for videre oppfølging i Q3 2023 – Q1 2024.

Liland fikk styringsgruppens tilslutning til å:

- Videreutvikle og utforske kald krig-nav ideen
- Videreføre og etterbehandle prosjektet til Q3 2024
- Videreføre ubrukte midler til konseptfasen (kr 567.784,- eks mva)
- Avklare muligheter/behov og felles veivalg i 2024.

Konklusjon

Denne prosjektrapporten har flere målsetninger:

1. Lage en historisk oversikt over tidligere prosjekter og initiativ for å kunne trekke lærdom av dem hvis det skal gjennomføres enda et forsøk på å etablere et kald krig senter/museum.
2. Beskrive dette siste initiativet som ble forankret under et styremøte Norsk luftforsvarsmuseum i desember 2019, etablert som et prosjekt med deltagelse av flere aktører høsten 2020, og avsluttet i mars 2023.
3. Skissere hvordan et fremtidig prosjektet og en videre prosess bør designes basert på tidligere erfaringer og vurderinger fra dette siste prosjektet.

Identifisert svakheter med det siste prosjektet

Under det siste styringsgruppemøte ble det orientert om de svakheter som prosjektleder har identifisert:

- NL har tre ganger sendte omfattende og detaljerte søknader om tilskudd via statsbudsjettet via Nasjonale kulturbygg ordningen, men uten å spesifisere regional og lokal finansiering. Også uten å vite kostnadene til byggeprosjekt som vanligvis avklares senere gjennom et skisse-/forprosjekt. NL har heller ingen skriftlige avtaler med nåværende eller fremtidige eiere av Anlegg 96, så hvis et tilskudd ble innvilget vil det ha oppstått en rekke utfordringer.
- NL har ikke formelt sett forpliktet seg til å inngå langtids leiekontrakt av Anlegg 96 (intensjonsavtale eller lignende) for fremtidig anvendelse.
- NL har ikke avklart med Kulturrådet eller departementet om mulige fremtidige økonomiske forpliktelser angående bruk og drift av Anlegg 96
- Det er ingen alternative utredninger i prosjektet. Et Kald krig museum eller senter kan etableres på mange måter. Fjellhangaren i Anlegg 96 kan også anvendes av Bodø kommune til andre formål. Hvis NL i fremtiden trekker seg fra ideen om å gjenbruke Anlegg 96 må Bodø kommune ta stilling til et annet konsept for gjenbruk eller rett og slett stenge anlegget.

Første plan for Anlegg 96 etter den kalde krigen var en restaurering frem mot gjenåpning i 2002-2003, men det ble ikke realisert. En annen plan kunne ha vært å skrittet fult ut med forskriftsmessig stenging av anlegget. I stedet for valgte forsvarssektoren et tredje alternativ som var å utsette en endelig beslutning om skjebnen til anlegget. Flere driftssystemer ble slått av i 2003 og Anlegg 96 ble en lagerplass. Det har resultert i et gradvis forfall av Anlegg 96 og høye kostnader for ny eier når Bodø kommune skal overta anlegget i 2029, uansett om beslutningen blir å sette anlegg i stand for gjenbruk eller å stenge det.

Nødvendige avklaringer før et nytt prosjekt etableres

For å ha en mulighet for å lykkes med en nytt forsøk vil det være nødvendig å gjennomføre en konseptfase for å avklare viktige premisser og forutsetninger før iverksetting av et nytt museum-/byggprosjekt. Rolleavklaringer og inngåelse av formelle avtaler med nåværende og fremtidig eier av Anlegg 96 er helt nødvendige å få på plass.

Prosjektledelse

Et fremtidig prosjekt og prosess bør også satse langsiktig og ansette prosjektleder på langtidskontrakt, eller gjøre som Avinor og Nordlandsmuseet har gjort ifm ny-flyplass og Jektefartsmuseet. De benytter/har benyttet rådgivningsfirmaer som prosjektledere. Avinor anvender Marstrand/Advansia for å ivareta prosjekt- og byggeledelse ifm Ny flyplass prosjektet. Nordlandsmuseet brukte Rambøll som prosjektleder for Jektefartsmuseet

Hvis en prosjektleder skal engasjeres bør vedkommende ha kompetanse om byggprosjekt og erfaring fra ledelse av et sivilt offentlig prosjekt. Vedkommende bør ha innsikt i konstruksjon og drift av fjellanlegg, og hvordan prosesser med politisk og forvaltningsmessig forankring foregår.

Finansiering

Et meget viktig element i en fremtidig strategi vil være å søke om finansiering sekvensielt i flere faser. Et fremtidig prosjekt må følge den tilnærmingen som er vanlig i offentlige prosjekter i denne størrelsesorden med å gjennomføre grundige skisse-/forprosjekt før man søker om midler til et hovedprosjekt/byggefasen. I skisse-/forprosjektet er det nødvendig å produsere de typer dokumenter som er skissert i Innovasjon Norges PLP modell og Rambølls mer detaljerte beskrivelse.

Løsninger for finansiering av både investering og drift må inkluderes i prosjektarbeidet, og det må utføres en risikoanalyse for uforutsette kostnadsøkninger under etablering og drift.

Det vil være en samtidighetsutfordring for kultursektoren i Bodø og flere vil i samme tidsperiode ha et finansieringsbehov gjennom om offentlige og private midler:

- Prosjekt kald krig museum i Anlegg 96.
- Både Arkiv i Nordland og Nordlandsmuseet har behov for nye/utvidede magasinlokaler. De har foreslått et Nordland historiesenter som også inkluderer et museum.
- Norsk Luftfartsmuseum og Luftforsvarsmuseet har utfordringer med nåværende magasin.
- Et bilmuseum og eventuelt et Tandbergmuseum er under planlegging i Børsingveien.
- Beredskapsanlegg Øst vil antagelig bli fredet av Riksantikvaren. NFK har bevilget midler til enkelte reparasjoner. Det er identifisert behov for ytterligere tiltak.

Kortsiktig hastetiltak

Kortsiktige hastetiltak for å sikre ytterligere forfall inne i Anlegg 96 bør drøftes med Forsvarsbygg så fort som mulig. Det er å gjennomføres de tiltak Sweco anbefaler (på side 35):

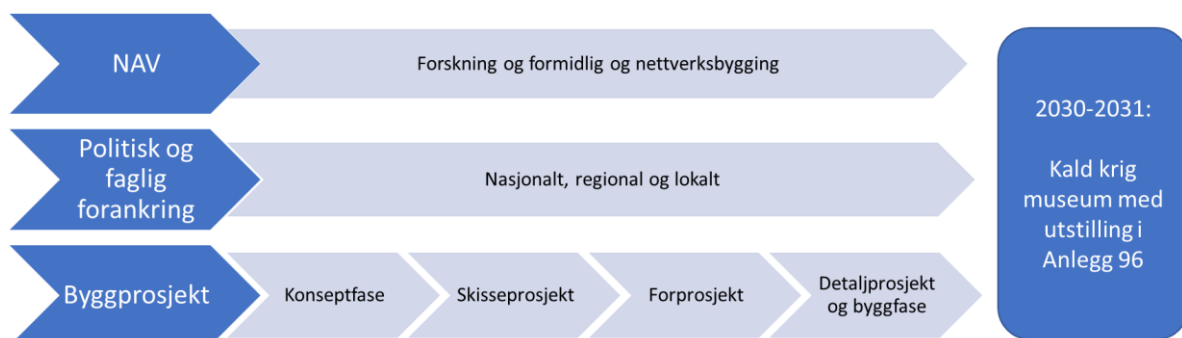
- (1) Fullstendig asbestkartlegging
- (2) Fjerne brakke i søndre hall og skvadronshus i nordre hall
- (3) Fjerne byggemateriale.

Faglig aktivitet i Bodø knyttet til den kalde krigen

Det vil være en fordel for et nytt museum-/byggprosjekt at ytterligere faglig aktivitet knyttet til temaet kald krig gjenopptas og prioriteres. Det kan være en systematisk satsning på digital formidling, å arrangere fagkonferanser/seminarer/workshoper/møter, og prioritere forskning og publikasjoner.

Eksisterende virksomhet knyttet til kald krig temaet bør fremheves og promottes mer eksplisitt.

Alt dette kan øke troverdigheten til Bodø-miljøet og forsterke søknader om midler til et fremtidig museum/senter.



Digitale vedlegg

- 00 Sluttrapport
- 1994 NLSG Styremøte
- 2007 Isfronten I
- 2010 Isfronten II
- 2011 Plan Evo Rapport
- 2012 HEMIS Rapport etter målinger i Anlegg 96
- 2014 NLSB Forslag om flerbrukshall ved museet
- 2015 OPAK og Expology Rapport
- 2016 NFK teknisk befaring
- 2019 HRP Rapport
- 2019 Kvorning Prosjektskisse
- 2019 Riksantikvar varsler fredning
- 2020_2023 A96 styringsgruppe
- 2021 11 Bodø Nu Magasin
- 2021 Arven prosjektet
- 2021 Oppdrag fra FD til FB
- 2021_2022 Innovasjon Norge
- 2021_2022 KPMG
- 2021_2022 Sweco
- 2021_2023 Nordlandsmuseet
- 2022 Rambøll
- Avinor
- Bilder, kart og tegninger
- Bodø 2024 Cold War Hot Spots prosjektet
- Bodø kommune
- Eksterne presentasjoner
- Finansiering
- Forsvarsbygg
- Fredning
- Historie
- Integrasjon av tidligere ubåtbunker i byplanen i St Nazaire Frankrike
- Media
- Mulige samarbeidspartnere
- Nordland fylkeskommune
- Prosjektregnskap
- Riving av fjellanlegg Oslo
- Tidligere rutiner ifm besøk Anlegg 96

