

# Prop. 136 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Endringar i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker)

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet 26. april 2013,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning til å starte opp sju nye investeringsprosjekt, byrje hovudanskaffinga av kampfly, vidareutvikle spesialstyrkane og å orientere Stortinget om nokre andre prosjekt og tiltak.

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for sju nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kapittel 1710, post 47): *Bardufoss – helikopterbase, Bardufoss - fornying og auke av kapasiteten til infrastrukturen i Rusta leir, Haakonsvern - etablering av helikopterdetasjement, Haakonsvern - administrasjonsbygg og fleirbrukshallar til Marinejegerkommandoen, Haakonsvern - nytt administrasjonsbygg for Forsvarets logistikkorganisasjon, Rena - nytt bygg for dropp- og fallskjermmateriell og Bodø hovudflystasjon - utbetring av hovudrullebana.*
- *Tingsingsfullmakt for å bestille dei seks fyrste F-35 kampflya i hovudleveransen (kapittel 1761, post 45).*
- *Vidare utvikling av Forsvarets spesialstyrkar.*
- *Saker til informasjon: Logistikkprosjektet i LOS-programmet og status innanfor fleire område av*

*kampflyprogrammet, mellom anna Joint Strike Missile, APEX-ammunisjon og generelt om industrisamarbeid.*

### 2 Nye prosjekt for godkjenning (kapittel 1710)

---

#### 2.1 Bardufoss – helikopterbase

Stortinget har gjennom handsaminga av Innst. S. nr. 318 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008), vedteke at 334-skvadronen, 337-skvadronen og 339-skvadronen skal organiserast under ei felles leiing på Bardufoss. 139 Luftving på Bardufoss vert hovudbase for helikopterstrukturen til Forsvaret.

Prosjektet omfattar nye hangarar, kontor og plassar for oppstilling av helikopter i tilknytning til eksisterande helikopterbase på Bardufoss. Kontor og rom for operative funksjonar vil verte etablerte i eit nytt administrasjonsbygg. Det skal byggast ein ny hangar med plass for å vedlikehalde, lagre og klårgjere NH90. Utanfor bygget vil det verte etablert landingsplass, taksebane og plassar for oppstilling av helikopter. I tillegg vil eksisterande

Hangar 5 verte tilpassa for klårgjering av NH90. Vidare vil det verte gjennomført mindre tiltak i Hangar 4 for vidareføring som verkstad for Bell 412 og lager for bakkeutstyr til helikopterdrifta på Bardufoss.

Prosjektet for etablering av helikopterbasen på Bardufoss er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 512 mill. kroner.

Byggeprosjektet for helikopterbasen har eit grensesnitt mot fleire andre investeringsprosjekt på Bardufoss. Mellom anna er det naudsynt med eit prosjekt for utomhus infrastruktur og tilkopling til infrastrukturen i Rusta leir og eit materiellprosjekt for anskaffing av møblar, IKT-utstyr og lager- og verkstadmateriell.

Desse prosjekta vil bli gjennomførte innanfor Forsvarsdepartementet si fullmakt til å godkjenne prosjekt på kapittel 1710 post 47 og kapittel 1760 post 45. Totalt er etableringa av helikopterbasen på Bardufoss, inkludert fylgjebehova, berekna å koste om lag 600 mill. kroner.

## **2.2 Bardufoss – fornying og auke av kapasiteten til infrastrukturen i Rusta leir**

Forsvaret legg gjennom den heilskaplege gjennomføringsplanen for Bardufoss opp til ei samling av verksemda til Forsvaret i Rusta leir. Eksisterande infrastruktur i leiren vart hovudsakleg etablert på 1950- og 1960-talet, og har no i stor grad passert sin tekniske levealder. Vidare krev Forsvaret sitt ynskje om å sentralisere verksemda i Rusta leir eit auka behov for infrastruktur i leiren.

Prosjektet omfattar ei total fornying og auke av kapasiteten på vatn, avlaup, overvatn, lågspent, høgspent og tele/data i bakken. For å få ein rasjonell og kostnadseffektiv løysing, vert dei ulike faga lagt i felles grøfter under den planlagde vegstrukturen i leiren. Prosjektet for ny infrastruktur i Rusta leir har eit grensesnitt til prosjektet for å etablere hovudbase for Forsvaret sine helikopter på Bardufoss, jf. Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 318 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008). Infrastruktur til hovudbase for helikopter på Bardufoss vil verta prosjektert som eit eige prosjekt.

Prosjektet for fornying og auke av kapasiteten til infrastrukturen i Rusta leir er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 172 mill. kroner.

## **2.3 Haakonsvern – etablering av helikopterdetasjement**

Stortinget har gjennom handsaming av Innst. S. nr. 318 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008), lagt til grunn at Bardufoss flystasjon skal utviklast som hovudbase for Forsvaret sine helikopter. Det skulle etablerast eit detasjement i Sør-Noreg for å støtte Kystvakta og fregattvåpenet.

Stortinget vart i Prop. 1 S (2010–2011) informert om at Haakonsvern er vald som beste alternativ for å plassere eit detasjement. Nødvendig infrastruktur for etableringa var den gong berekna til å koste om lag 280 mill. kroner. Detasjementet på Haakonsvern vil operere seks NH90 med ei total bemanning på om lag 60 personar.

Prosjektet omfattar hangarar, kontor og plassar for oppstilling av helikopter på Store Bogøy på Haakonsvern. Kontor og rom for operative funksjonar vil verte etablerte i eit eksisterande kontorbygg. Det skal byggast eit nytt bygg med plass for vedlikehald, garasjering og klårgjering av NH90. I bakkant av hangaren skal det etablerast verkstader, lager for utstyr og omkleddingsrom. Utanfor bygget skal det etablerast landingsplass, taksebane og plassar for oppstilling av helikopter.

Prosjektet for etablering av helikopterdetasjement ved Haakonsvern er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 275 mill. kroner.

Under prosjekteringa har det kome fram behov for endringar for å dekkje dei funksjonelle behova. Prosjektet har og grensesnitt mot fleire andre investeringsprosjekt på Haakonsvern. Mellom anna er det planlagt gjennomført eit prosjekt for infrastruktur og ny veg opp til detasjementet på Store Bogøy og for tilpassing av eit kontorbygg til erstatning av det nemnde kontorbygget som detasjementet vil ta i bruk. I tillegg trengst det bustadar, og det vil verte skaffa innreiing og verkstadutrusting til detasjementet sine lokalar. Desse prosjekta vil bli gjennomførte innanfor Forsvarsdepartementet si fullmakt til å godkjenne prosjekt på kapittel 1710 post 47 og kapittel 1760 post 45. Totalt er detasjementet på Haakonsvern, inkludert fylgjebehova, i dag berekna til å koste om lag 435 mill. kroner.

## **2.4 Haakonsvern – administrasjonsbygg og fleirbrukshallar til Marinejegerkommandoen**

Stortinget har gjennom handsaminga av Innst. S. nr. 318 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 48 (2007-2008), lagt til grunn at Marinejegerkommandoen skal vere lokalisert på Haakonsvern orlogsstasjon med

ei eining for styrkeproduksjon, trening og øving ved Ramsund orlogsstasjon.

Prosjektet omfattar bygging av eit nytt administrasjonsbygg og to fleirbrukshallar i området rundt den gamle MTB-hamna på Haakonssvern. Prosjektet inkluderer kostnader for riving av den gamle MTB-hangaren på Haakonssvern og miljøsanering av tomta.

Prosjektet for nybygga til Marinejegerkommandoen er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 296 mill. kroner.

## **2.5 Haakonssvern – nytt administrasjonsbygg for Forsvarets logistikkorganisasjon**

Forsvarets logistikkorganisasjon støttar opp under verksemda til Sjøforsvaret. For å ivareta behova til dei operative kapasitetane i Sjøforsvaret, nyttar Forsvarets logistikkorganisasjon mellom anna det gamle depotbygget på Haakonssvern som administrasjonsbygg/kontorbygg i si daglege verksemd. Det gamle depotbygget er bygd i 1962 og har store fornyingsbehov for å oppfylle forskriftskrav innanfor områda helse, miljø og tryggleik. Teknisk tilstand på bygget inneber at tiltak må gjennomførast innan tre til fem år.

For å ivareta behova til Forsvarets logistikkorganisasjon på Haakonssvern er det difor naudsynt å erstatte fasilitetane i det gamle depotbygget med nye kontor- og lagerfasilitetar. Prosjektet omfattar eit nytt bygg med kontorarbeidsplassar, kartlager og arkiv i nærleiken av logistikksektoret på Haakonssvern.

Nybygget vert bygd som eit "nullenergibyg" for å skaffe røynsle med tanke på å nå regjeringa si målsetjing i Meld. St. 21 (2011-2012) – Norsk klimapolitikk – om nesten nullenerginivå på nybygg frå 2020.

Prosjektet for nytt administrasjonsbygg for Forsvarets logistikkorganisasjon på Haakonssvern er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 112 mill. kroner.

## **2.6 Rena – nytt bygg for dropp- og fallskjermmateriell**

For å ivareta spesialstyrken sine krav til dei operative kapasitetane til innsetjing frå lufta, er det naudsynt å byggje nye fasilitetar på Rena. Prosjektet omfattar bygging av eit tradisjonelt industribygg som vert plassert nær Rena flyplass. I det nye bygget vil det vere plass for å rigge last som kan bli droppa frå fly, og det vil vere rom for å opp-

bevare, pakke og tørke droppmateriell og fallskjermar.

Prosjektet for nytt bygg for dropp- og fallskjermmateriell på Rena er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 108 mill. kroner.

## **2.7 Bodø hovudflystasjon - utbetring av hovudrullebana**

Hovudrullebana ved Bodø hovudflystasjon har alvorlege skadar og manglar. Utbetring av hovudrullebana er difor naudsynt for å oppretthalde tryggleiken for personell og materiell, og for å hindre ytterlegare verdiforring og risiko for driftsavbrot. Forsvarsbygg har tilråde ei løysning med å leggje epoxybelegg med friksjonsdekke på eksisterande overflate, noko Forsvaret har støtta. Avinor har òg slutta seg til forslaget.

Ved handsaminga av Innst. 388 S (2011-2012), jf. Prop. 73 S (2011-2012) vedtok Stortinget at det skal opprettast éin hovudbase for kampfly på Ørland flystasjon og at Bodø hovudflystasjon skal leggjast ned. Den militære flyaktiviteten i Bodø vil gradvis avviklast som ei følgje av nedlegginga. Den sivile verksemda ved Bodø lufthamn vil verte vidareført.

I samsvar med samarbeidsavtala mellom Forsvaret og Avinor om flyplass- og flytryggingsverksemd, vil drifts- og investeringskostnaden som følgjer av prosjektet bli fordelt mellom Forsvaret og Avinor over tid, basert på militære og sivile flybevegelsar.

Prosjektet er føreslege gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 162 mill. kroner.

# **3 Nye kampfly med baseløysing (kapittel 1761)**

## **3.1 Nye kampfly – Fyrste del av hovudleveransen**

### *3.1.1 Innleiing*

Ved handsaminga av Innst. 388 S (2011-2012), jf. Prop. 73 S (2011-2012) gav Stortinget si tilslutning til anskaffing av inntil 52 F-35 Lightning II kampfly. Regjeringa informerte i Prop. 73 S (2011-2012) om at det vart lagt opp til å gjennomføre anskaffinga over nokre fleire år enn tidlegare lagt til grunn. Dette vert gjort for å redusere den budsjettmessige belastninga av anskaffinga i dei enskilde åra.

Dei fire flya til treningsføremål (jf. Innst. 441 S (2010-2011), jf. Prop. 110 S (2010-2011)), er tinga, og dei første kontraktane for dei to flya som er

planlagt leverte i 2015 er alt inngått. Dei første kontraktane på flya til treningsføremål med leveranse i 2016 er planlagt inngått innan utgangen av 2013.

I Prop. 1 S (2012-2013) vart det informert om at regjeringa la opp til å kome tilbake til Stortinget med oppmoding om fullmakt til å tinge F-35 kampfly for levering i 2017. Regjeringa vil i denne proposisjonen be om fullmakt frå Stortinget til å starte første del av hovudleveransen av F-35 kampfly. Dette inneber at regjeringa bed om fullmakt til å tinge seks F-35 kampfly, medrekna naudsynt tilleggsutstyr og tenester som òg er til bruk for dei seinare flykjøpa, med forventna levering av dei seks flya i 2017.

### 3.1.2 Status i det fleirnasjonale F-35-programmet

Det fleirnasjonale F-35-programmet kan no syne til tilfredsstillande resultat både med omsyn til forventna yting og pris. Etter ei omfattande restrukturering av programmet, som vart sett i gong våren 2010, og fullført i 2011, har den seinare tids utvikling synt at programmet følgjer den reviderte utviklingsplanen med berre mindre avvik.

Det er framleis betydeleg støtte for programmet mellom dei ni partnarnasjonane som deltek i det fleirnasjonale F-35-programmet. Av fleire grunnar, mellom anna manglande politiske vedtak samt omsyn til eigen budsjettutvikling, er det nokre partnarnasjonar som har utsett tidspunktet for sine planlagde anskaffingar, og nokre av dei skaffar færre fly enn opphavleg planlagt. Vesentlege endringar i volum eit enkelt produksjonsår vil kunne påverke flyprisen dette året. Hittil har Forsvarsdepartementet ikkje sett prisendringar ut over det som det er tatt høgde for i dei norske kostnadsberekningane. Samstundes er det fleire nye land utanfor det fleirnasjonale F-35 programmet som planlegg å anskaffe F-35-flyet. Det vert framleis planlagt med ein samla produksjon av meir enn 3000 fly i tre versjonar.

Alle landa i programmet er framleis med, det er ingen land som har trekt seg. I Canada har likevel F-35 skapt splid i parlamentet. Dette skuldast mellom anna at Canada ikkje har gjennomført konkurranse mellom ulike kandidatar og ein nedvalsprosess, før dei valde F-35. Canada har difor vedteke å gjere ei breiare alternativsvurdering av aktuelle kampflykandidatar. Denne prosessen er forventna ferdig i løpet av 2013. Canada er framleis medlem i det fleirnasjonale F-35-programmet, og

F-35 er framleis ein sentral kandidat i den alternativsvurderinga som no skal verte gjennomført.

Tyrkia har vedteke å utsetje nyskaffinga av sine første fly frå 2015 til 2017. Tyrkia kjem med denne justeringa meir på linje med det restrukturerte programmet og med resten av partnerlanda. Dette er ikkje venta å ha større verknad, korkje på dei overordna norske kostnadene eller norske leveringsplanar. Like eins har Danmark, som ein del av det nye forsvarsforliket for 2013-2017, utsett valet av kampfly til 2015, med påfølgjande utsetjing av den første planlagde leveransen, frå 2018 til 2020. I Nederland planlegg regjeringa å ta den endelege avgjersla om val av kampfly innan utgangen av 2013, noko tidlegare enn det den førre regjeringa la til grunn. I den grad partnarnasjonane står overfor utfordringar, er dette oftast grunna dei lokale og globale økonomiske tilhøva og den nasjonale politiske handsaminga av programmet. Av nasjonar utanfor partnerskapet har mellom anna Japan bestemt å anskaffe F-35 og planlegg i fyrste omgang å anskaffe 42 fly med oppstart i 2016.

USA har vedteke å gjennomføre reduksjonar i sitt forsvarsbudsjett. Det er førebels uklart i kor stor grad F-35-programmet vert ramma av desse kuttane. Det kan ikkje utelukkast at USA kjøper nokre av flya seinare enn planlagt.

### 3.1.3 Kampflyprogrammet i Noreg

I tråd med Prop. 73 S (2011-2012) vert kampflykjøpet planlagt gjennomført som fortløpande anskaffingsvedtak i dei einskilde åra. Regjeringa vil såleis leggje fram grunnlag for Stortinget før kvar tinging av fly, samstundes som Stortinget vil bli halde orientert om utviklinga i kampflyprogrammet.

Kampflyprogrammet er strukturert i ei rad delprosjekt, og delprosjekta er i ulike fasar, men vert koordinerte gjennom kampflyprogrammet. Delprosjekta er grupperte innanfor dei områda som er lista opp nedanfor.

#### *Gjennomføring og fleirnasjonalt partnerskap*

Omhandlar nasjonale analyser og kontraktar knytte til gjennomføring av programmet, samt deltaking i det fleirnasjonale F-35-programmet, herunder norsk deltaking i den fleirnasjonale produksjons- og oppfølgjingsavtalen for F-35 (Production, Sustainment og Follow-on Development – PSFD MoU).

### *Flyanskaffinga*

Omhandlar anskaffinga av inntil 52 F-35 kampfly med nødvendig tilleggsutstyr og tenester. Som del av dette inngår anskaffinga av dei fire flya til treningsføremål Stortinget vedtok ved handsaming av Innst. 441 S (2010-2011), jf. Prop. 110 S (2010-2011). Kategorien inkluderer nødvendig tilleggsutstyr og tenester som må verte anskaffa for å kunne operere kampflya, herunder nødvendig logistikkøysing for drift og vedlikehald av F-35 med tilhøyrande våpensystem. Dette inkluderer komplett bremseskjermøysing, integrasjon av våpen, datasystem og anskaffing av simulatorar mv.

### *Nasjonal våpenutvikling*

I tråd med regjeringa sitt ambisjonsnivå for delta-kinga av norsk industri i F-35-programmet (jf. St.prp. nr. 36 (2008-2009)), er arbeidet med utviklinga av Joint Strike Missile (JSM) og Armour Piercing Explosive (APEX) ammunisjon viktige delar av det norske industriprogrammet. Med ei vellykka utvikling, og seinare integrasjon på flya, vert både JSM og APEX sentrale kapasitetar på F-35 for Noreg. Desse våpna representerar kapasitetar som er naudsynte for fullt ut å dekkje Noregs operative krav til F-35.

### *Våpenanskaffinga*

Som del av kampflykjøpet vil det, i tillegg til gjenbruk av våpen frå F-16, verte anskaffa nye våpen av ulike typar for å ivareta det ambisjonsnivået som har vorte lagt til grunn for kampflykapasiteten innan luft-til-luft-, luft-til-bakke- og luft-til-overflate-operasjonar. I tillegg vil det verte anskaffa naudsynte motmiddel for eige vern, som ein del av våpenporteføljen.

### *Eigedom, bygg og anlegg (EBA)*

Det skal verte etablert ein kampflybase på Ørland og ein framskoten operasjonsbase på Evenes. Arbeidet med å anskaffe nødvendig EBA er under planlegging, og vil verte fremja for Stortinget på ordinær måte.

#### *3.1.4 Tinging av seks kampfly, tilleggsutstyr og tenester*

Regjeringa ønskjer med denne proposisjonen å innhente tingingsfullmakt frå Stortinget for å

kunne tinge seks F-35 kampfly med naudsynt tilleggsutstyr og tenester.

### *Flyanskaffinga - fyrste del av hovudleveransen*

For å ivareta behovet for ei balansert fordeling på forsvarsbudsjetta i anskaffingsperioden, og samstundes sikre ein tilfredsstillande operativ kampflykapasitet i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35, er det naudsynt å gjennomføre hovudleveransen av kampfly i perioden 2017 til 2024. Den endelege kampflyanskaffinga skal liggje i eit intervall på 42 til 48 kampfly, i tillegg til dei fire flya til treningsføremål som alt er tinga. Endeleg avgjerd om dei siste seks kampflya vert teke etter at dei første 42 kampflya i hovudleveransen er tinga. Regjeringa har lagt til grunn ein leveranseplan for hovudleveransen som inneber at det vert anskaffa seks fly kvart år frå 2017 til 2024, totalt 48.

Som ein konsekvens av at leveransen er planlagt gjennomført over fleire år enn opphavleg lagt til grunn, er det naudsynt å byrje hovudleveransen i 2017 for å kunne oppretthalde målet om initiell operativ evne i 2019 (jf. Prop. 110 S (2010-2011)). Etablering av ei initiell operativ evne i 2019 er viktig for å kunne oppretthalde eit tilfredsstillande operativt nivå i overlappingsfasen mellom F-16 og F-35.

Flya til treningsformål, som skal leverast i 2015 og 2016, bidrar til at Noreg får utdanna tilstrekkeleg mange pilotar og anna personell til å kunne ta imot hovudleveransen frå 2017. Det vert planlagt med at to av dei første seks flya i hovudleveransen vil verte stasjonerte i USA saman med dei fire første flya til treningsføremål, for å få til ei naudsynt omskolering av norske F-16-pilotar. Dei resterande fire flya er planlagt stasjonerte på Ørland mot slutten av 2017.

Med ein leveringsplan som no strekk seg frå 2015 til 2024 vart det i Prop. 1 S (2012-2013) informert om at den forventa kostnaden for inntil 52 fly vil auke frå om lag 60 mrd. kroner til 61,2 mrd. 2012-kroner, som i 2013-verdi utgjer 62,6 mrd. kroner. Denne kostnaden er framleis gjeldande. Auken skuldast i all hovudsak at leveringa vert gjennomført over nokre fleire år enn tidlegare lagt til grunn.

I tråd med tingingsprosedyrane som er nedfelt i avtalen mellom partnarnasjonane (PSFD MoU), er det behov for ei innmelding og stadfesting av tinginga fire år før leveransen skjer. Tingingsprosedyrane betyr vidare at ein går inn i dei første kontraktane, som utgjer om lag 5 % av flykostnaden, tre år før levering, og at ein går inn i den gjenverande kontrakta to år før levering. På denne

bakgrunnen bed regjeringa om fullmakt til å tinge seks kampfly med leveranse i 2017, med naudsynt tilleggsutstyr og tenester for hovudanskaffinga. Kostnaden for denne delen av anskaffinga er på 12,9 mrd. kroner. Av denne kostnaden er om lag 4,5 mrd. kroner forventa kostnad for dei seks flya. Dei resterande kostnadene fordelar seg mellom naudsynt integrasjonsarbeid samt anskaffing av simulatorar, IKT og logistikk- og utdanningsverksemd. I tillegg kjem 3 mrd. kroner i usikkerheitsavsetting for programmet. Tinging av seks fly med nødvendig tilleggsutstyr og tenester i 2013, med levering i 2017, ligg innanfor dei estimata som ligg til grunn for den forventa kostnaden som vart omtala i Prop. 1 S (2012–2013).

Etter kvart som anskaffingsvedtaka er gjorde og kontraktar er inngått, vil behovet for usikkerheitsavsettingar utvikle seg, men innanfor totalramma for usikkerheit på 11 mrd. kroner. Behovet for usikkerheitsavsetting vil verte redusert etter kvart som flyleveransane startar.

For å kome i takt med tingsingsprosedyrane som er nedfelte i produksjons- og oppfølgingsavtalen for F-35-partnerskapet (PSFD MoU), legg regjeringa opp til å kome tilbake med oppmoding om ei fullmakt til tinging av seks F-35-fly for levering i 2018 i Prop. 1 S (2013–2014).

#### **4 Vidare utvikling av Forsvarets spesialstyrkar**

Forsvaret sine spesialstyrkar har fire hovudoppgåver: Militære spesialoperasjonar i Noreg, militære spesialoperasjonar i utlandet, gisselredningsoperasjonar i utlandet og støtte til politiet i kampen mot terror i Noreg.

Dagens spesialstyrkar er Forsvarets spesialkommando/Hærens jegerkommando (FSK/HJK) i Hæren og Marinejegerkommandoen (MJK) i Sjøforsvaret. Begge avdelingane kan gjennomføre militære spesialoperasjonar i Noreg og utlandet, og gisselredningsoperasjonar i utlandet. FSK og støtteelement frå andre delar av Forsvaret har eit særskilt oppdrag om å vere budde på å gje bistand til å avverje terror på oljeinstallasjonar og fartøy til havs.

Forsvaret sine spesialstyrkar har over fleire år utvikla unike, fleksible og anvendelege kapasitetar som er godt tilgjengelege. Styrkane har auka kapasiteten monaleg, og har gjennom deltaking i fleirnasjonale operasjonar og handtering av nasjonal beredskap synt seg å vere ein viktig ressurs for Noreg. Denne auka kapasiteten har gjeve gode resultat, men den vidare utviklinga krev nye grep.

Regjeringa vil vidareutvikle spesialstyrkane med ei verksemdsleiing for dei to avdelingane slik som for dei andre felleskapasitetane og forsvarsgreinene. Dette legg til rette for ei einskapleg utvikling av spesialstyrkane og styrkjer evna til heilskapleg prioritering og ressursbruk. Det vert etablert ei driftseining i Forsvaret som samordnar verksemda og har ansvaret for styrkeproduksjonen og støtteverksemda i dei to avdelingane. Sjøfen for denne eininga vil ha fagmyndigheit innanfor verksemda til spesialstyrkane, og forsvarsgreinene vil vere representerte både i leiing og stab. Dagens spesialoperasjonsavdeling i Forsvarsstaben vert avvikla.

Vidare vil regjeringa styrkje kontraterrorkapasiteten ved å setje MJK på beredskap. Denne beredskapen omfattar handhevingsbistand til støtte for politiet, både maritimt og på land. Dette gjev stor fleksibilitet og høve til å rotere beredskap og andre oppdrag mellom avdelingane og vidareutvikle begge avdelingane sine evner til å løyse oppdrag. Tiltaka kan føre til at det er naudsynt å auke løyvinga på kap. 1732 Sjøforsvaret. Regjeringa vil i så fall kome attende til Stortinget om inndekninga av dette.

FSK/HJK og MJK vert vidareførte som to separate avdelingar og lokaliserte som i dag, og overførte frå respektive Hæren og Sjøforsvaret til den nye spesialstyrkeeininga, Forsvarets spesialstyrkar. Personellet i spesialstyrkane vil framleis verte rekruttert frå heile Forsvaret og vil oppretthalde si forsvarsgreinvis tilknytning. Ansvaret for nivådannande utdanning og karriereutvikling vil framleis ligge til dei respektive generalinspektørane for forsvarsgreinene.

Forsvarsstaben vil framleis ha spesialstyrkekompetanse for å ivareta plan- og styringsbehovet. Operativ leing av spesialstyrkane vert innretta som i dag gjennom bruk av eksisterande operative styringslinjer frå Operasjonsavdelinga i Forsvarsstaben og gjennom Forsvarets operative hovudkvarter. Med den strategiske funksjonen som spesialstyrkane har, og behovet for styring frå strategisk leiing, samt samvirke med Etterretningstesta og politiet sentralt, lokaliserast driftseininga i den eksisterande tilpassa infrastrukturen på Akershus festning.

Regjeringa vurderer også fleire tiltak for å styrkje kapasiteten og uthaldenheiten i spesialstyrkane som kan leggje til rette for raskare respons og auka fleksibilitet for beredskap og oppdrag. Regjeringa vil informere Stortinget om desse tiltaka på ein eigna måte.

## 5 Saker til informasjon

### 5.1 Kampflykjøpet

#### 5.1.1 Gjennomføring av kampflykjøpet og fleirnasjonalt partnerskap

Signering av produksjons- og oppfølgingsavtalen for F-35-partnerskapet (PSFD MoU), som er ein føresetnad for å delta som partner i programmet, vart inngått ved årsskiftet 2006-2007 mellom dei ni partnarnasjonane. Produksjons- og oppfølgingsavtalen regulerer dei sentralt styrde aktivitetane som er planlagde både i produksjons- og driftsfasen. Avtalen gjev Noreg tilgang til programmet og dei rettane som er knytte til dette. Avtalen forpliktar samstundes Noreg til å bidra med å dekkje utgifter forbunde med fellesaktivitetar slik som utvikling av produksjons- og vedlikehaldssystem samt vidareutvikling av kampflysystemet. Deltakinga i partnerskapet gjev Noreg høve til å påverke kva våpensystem som skal verte integrerte på F-35 og er såleis viktig også for norsk industri. Deltakinga kan òg opne dørene for eit utvida samarbeid innan fleire viktige og sentrale område slik som vedlikehald og oppdateringar av flya.

I samsvar med den framforhandla produksjons- og oppfølgingsavtalen, er Noreg forplikta til å betale sin relative del av dei årlege felleskostnadene for deltakinga i det fleirnasjonale produksjonssamarbeidet. Kostnadene i samband med denne deltakinga er rekna ut frå storleiken på flykjøpet, på grunnlag av dei samla tingingane frå alle partnarnasjonane.

Dei første utbetalingane på produksjons- og oppfølgingsavtalen vart gjorde i 2007, og fram til utgangen av 2012 er det utbetalt 493 mill. kroner. For resten av investeringsperioden, fram til 2025, utgjer dette ein forventet kostnad på om lag 800 mill. kroner. Av dette vil 146 mill. kroner verte utbetalt i 2013.

#### 5.1.2 Nasjonal våpenutvikling

Den nasjonale våpenutviklinga av 25mm APEX-ammunisjon og JSM pågår. Begge desse våpna vil, ferdig utvikla, gi auka operativ evne sett i forhold til andre samanliknbare våpen planlagd for F-35. I tillegg til sjølve våpenutviklinga vert det gjort eit omfattande arbeid, både mot F-35 *Joint Strike Fighter Program Office* (JPO) i Washington og mot styresmaktene i dei ulike partnarnasjonane, for å oppnå fleirnasjonal semje om ein tidsmessig inte-

grasjon av dei norskutvikla våpensystema på F-35. I år er det planlagt med eit forbruk på 356 mill. kroner.

#### *Joint Strike Missile*

Utviklinga av JSM trinn 2, jf. Stortingets vedtak ved handsaming av Innst. 441 S (2010-2011), jf. Prop. 110 S (2010-2011), pågår. Framdrifta i utviklinga er positiv, og trinn 2 er venta ferdigstilt som planlagt medio 2013. Arbeidet med eit oppdatert vedtaksgrunnlag for den siste delen av utviklinga, JSM utvikling trinn 3, pågår. Regjeringa vil kome attende til Stortinget om denne saka så snart vedtaksgrunnlaget føreligg. Samstundes ser Forsvarsdepartementet på løysingar for å sikre kompetanse og moment i overgangen mellom JSM trinn 2 og trinn 3.

Arbeidet med å få på plass ei deling av kostnadane for integreringa av JSM med andre nasjonar, har vist seg svært vanskeleg. Dersom det viser seg naudsynt å gå vidare med utvikling og integrering utan samarbeid med andre partnarnasjonar, jf. Innst. 441 S (2010-2011), jf. Prop. 110 S (2010-2011), så vil regjeringa komme attende til dette spørsmålet på eigna måte.

#### *APEX-ammunisjonen*

Nammo på Raufoss vil no gå vidare med neste trinn i utviklinga av APEX-ammunisjonen. Målet med denne delen av APEX-prosjektet er å bringe ammunisjonen fram til eit ferdig utvikla produkt, som er klar til serieproduksjon, og kvalifisert for integrasjon på F-35. Kvalifiseringa av APEX omhandlar ulike testar for å avgjere om ammunisjonen tilfredsstiller dei operative og tekniske krava som er sette av Forsvaret, JPO og kanonprodusenten. Dette omfattar òg testfyringar. Samstundes med kvalifiseringa av sjølve ammunisjonen ved Nammo må det verte gjennomført ulikt arbeid relatert til integrering og sertifisering på F-35 for å klargjere flyet for ammunisjonen. Integrasjonen og sertifiseringa vert handtert innanfor rammene av flykjøpsprogrammet.

Etter gjeldande planar vil 25mm APEX bli integrert på F-35 i utviklingsfasen saman med to andre ammunisjonstypar. Dette inneber at 25mm APEX vil vere tilgjengeleg for bruk på F-35 ved avslutta utviklingsfase og har dermed eit godt potensial for sal til andre F-35-nasjonar. Fleire nasjonar har synt stor interesse for 25mm APEX og dei eigenskapane denne ammunisjonen har.

### 5.1.3 Våpenanskaffing

For å sikre nødvendig vern av flya er det behov for å anskaffe ulike former for vernetiltak (motmiddel), mellom anna narremiddel mot varme- og radarsøkjande missilar. Dette er materiell med lang leveringstid og som må verte anskaffa gjennom eigne avtalar med amerikanske styresmakter (Foreign Military Sales - FMS). Regjeringa vil no starte anskaffinga av motmiddel for å sikre at materiellet vert tilgjengeleg til den planlagde etableringa av initiell operativ evne i 2019. Dei andre våpenanskaffingane til F-35 vil verte fremja for Stortinget på eit seinare tidspunkt. Det vert ikkje planlagt med utbetalingar i 2013.

### 5.1.4 Programmeringslaboratorium

I Prop. 1 S (2012-2013) informerte regjeringa om behovet for å etablere eit programmeringslaboratorium (PRL) i USA for å halde flya sine elektroniske system oppdaterte. Vidare vart det varsla at regjeringa ville kome tilbake til Stortinget med kostnadsbiletet når partnerlanda hadde vorte samde om organisering og finansiering. Arbeidet med naudsynte avklaringar mellom deltakarnasjonane føregår enno, og dei økonomiske konsekvensane er ikkje endeleg avklart og difor ikkje mogleg å fremje i denne proposisjonen.

### 5.1.5 Industriutvikling i samband med kampflykjøpet

Regjeringa legg stor vekt på å etablere eit industrisamarbeid mellom norsk og amerikansk industri i samband med anskaffinga av F-35. Målsettinga for industrisamarbeidet er å sikre ei nasjonal verdiskaping over tid i same storleik som kostnaden med kjøpet av flya, noko som utgjer om lag halvparten av kostnaden for F-35-programmet.

Det er generelt sett vanskeleg for norsk industri å få tilgang til den amerikanske marknaden for forsvarsmateriell. Dette gjeld òg for F-35-programmet, mellom anna fordi industrien i partnarnasjonane, med unntak av USA, berre får høve til konkurrere om utvalde komponentar og delsystem, som i stor grad er bestemt av leverandørane *Lockheed Martin* og *Pratt & Whitney*.

Industrisamarbeidet mellom partnarnasjonane har frå starten av vore basert på prinsippet om «best value» der forsvarsleverandørane må konkurrere om oppdrag. «Best value» er vald som prinsipp for å sikre dei lågaste levetidskostnadene for flya. Den norske deltakinga i utviklingsfasen har gjeve industrien vår høve til å konkurrere om

deleproduksjon til flyskroget og motoren, og har hittil gjeve kontraktar til ein verdi av om lag 2,2 mrd. kroner (358 mill. US dollar).

Noregs posisjon som ein truverdig partner i det fleirnasjonale programmet er styrkt gjennom den varsla framskundinga av hovudanskaffinga kombinert med ei anskaffing av to treningsfly alt i 2015. I fjor gav amerikanske styresmakter tydeleg uttrykk for støtte til integrasjonen av JSM frå *Kongsberg Defence Systems* (KDS). På styremøtet i det internasjonale programmet i vår vart det mellom anna lagt til rette for at JSM kan integrerast på F-35. Vidare vart APEX-ammunisjon frå Nammo sikra integrering i utviklingsfasen av flyet. Eit vedtak om kjøp av seks fly i hovudleveransen i 2017 vil styrkje sjansane for norsk industri ytterlegare.

Med utgangspunkt i behova til Forsvaret har regjeringa, etter at Stortinget vedtok å kjøpe F-35-flyet, vore oppteken av å auke den norske industrielle deltakinga i programmet. For Noreg er både JSM og APEX sentrale operative kapasitetar på flyet, og vidareutvikling av desse våpna er sentrale element i det norske kampflyprogrammet. KDS engasjerer i dag 20 norske underleverandørar i utviklinga av JSM, og vil truleg kunne auke dette talet om missilet vert ferdig utvikla. Såleis kan F-35-samarbeidet resultere i at meir enn 30 norske bedrifter vert engasjerte i dette høgteknologiske industrisamarbeidet.

Det er dermed etablert eit godt grunnlag for at kampflykjøpet skal kunne møte den industrielle målsettinga. Samla ligg det føre eit potensial for norsk industri på 60–70 mrd. kroner i løpet av produksjonstida til F-35. Flyprodusenten Lockheed Martin og motorleverandøren Pratt & Whitney har indikert norsk industriproduksjon til F-35-programmet for ca. 36 mrd. kroner i løpet av produksjonstida, under føresetnad av at norsk forsvarsindustri framleis er konkurransedyktig.

KDS reknar vidare med eit potensial for sal av JSM-missilet på 20–25 mrd. kroner, medan Nammo reknar med eit potensial for sal av APEX-ammunisjonen på 10 mrd. kroner. Den skarpe konkurransen med forsvarsleverandørar i andre land, den langsiktige anskaffinga, og fokuset på kostnader, gjer at det naturlegvis knyter seg ei grad av uvisse til desse vurderingane.

Også når det gjeld vedlikehald av F-35, er det vesentleg rom for industrielt innslag. Saman med dei europeiske partnerane arbeider departementet med å få på plass eit samarbeid i Europa. Som skrive i Prop. 73 S (2011-2012) er det ei målsetting at norsk industri, inkludert *Aerospace Industrial Maintenance Norway SF* (AIM Norway), er med

og konkurrerer om vedlikehaldsoppdrag i framtida. Ei oppstart av hovudanskaffinga med levering frå 2017 vil bidra til å kunne posisjonere norske bedrifter tidleg overfor Lockheed Martin og Pratt & Whitney, og dermed auke sjansane for å få innpass i vedlikehalds- og oppfølgingsarbeida.

Departementet har i nært samarbeid med norsk industri gjennomført fleire møte med dei amerikanske leverandørane for å posisjonere norske bedrifter. Mellom anna besøkte ein politisk leia industridelegasjon i mars 2013 Fort Worth i Texas for samtalar med Lockheed Martin. Sjølv om den norske industribasen innan militært flyvedlikehald er liten, er det identifisert konkrete prosjekt som det skal arbeidast vidare med. AIM Norway arbeider aktivt med å posisjonere seg for å konkurrere om kontrakt for vedlikehald av motoren til F-35. Å vinne kontrakt og etablere eit depot for motorvedlikehald vil gjere AIM Norway til ein integrert del av industrisamarbeidet knytt til anskaffinga av F-35 og samstundes sikre ei vidareutvikling av kompetansen som har blitt bygd opp i føretaket. Dette er målsettingar som Forsvarsdepartementet støttar.

Før det vert inngått juridisk forpliktande avtalar om kjøp av fly, vil departementet halde fram med å leggje vekt på å følgje opp realiseringa av industriprosjekta, i tillegg til kostnadsutviklinga og realiseringa av kapasitetane til flyet.

## 5.2 Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret

LOS-programmet i Forsvaret inneheld fleire prosjekt for å etablere eit felles integrert forvaltnings-system (FIF) i Forsvaret. Logistikkprosjektet, som er det tredje og siste store prosjektet i programmet, vart godkjent ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 317 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 55 (2007-2008). Logistikkprosjektet skal gje Forsvaret ei fullstendig logistikkløysing for prosessar innanfor materiellinvestering, konfigurasjonsstyring, vedlikehald og avansert forsyning. Forvaltningssystemet vil med denne logistikkløysinga bli kalla FIF 3.0.

Regjeringa informerte i St.prp. nr. 1 (2008-2009) om at kontrakt med leverandør var planlagt inngått våren 2009. I Prop. 1 S (2009-2010) vart Stortinget informert om at det ville bli gjennomført ein ny konkurranse, og i Prop. 1 S (2010-2011) informerte regjeringa om at to tilbod var mottekne og at ein kunne rekne med kontrakt tidleg i 2011. Begge de to tilboda låg langt over den vedtekne ramma, og regjeringa fremja difor eit framlegg om å få auka ramma i Prop. 110 S (2010-

2011). Stortinget slutta seg til framlegget gjennom handsaminga av Innst. 441 S (2010-2011).

Forsvaret inngjekk kontrakt med Accenture AS for oppstart av prosjektet i september 2011. Gjennomføringa av fyrste fase, designfasen, skulle vore avslutta innan 1. september 2012, men leverandøren er blitt mykje forseinka, og designfasen vart fyrst avslutta 21. mars 2013.

Forsvaret har gjennomført ei ekstern vurdering av Accenture si evne til å gjennomføre eit slikt prosjekt, og det kan tyde på at leverandøren ikkje har hatt god nok kompetanse knytt til leiing og styring av eit slikt stort prosjekt. Accenture har den seinare tida gjennomført endringar gjennom å styrkje prosjektet med meir kapasitet og ny leiing. Det same eksterne konsultentselskapet vurderte også Forsvaret si evne til å gjennomføre og ta i bruk eit slikt prosjekt. Forsvaret kom godt ut av denne vurderinga, men det er like fullt teke ein-skilde grep for å styrkje denne evna.

Kontrakten er ein målpriskontrakt med "ansporingsmekanismer". Det inneber at det er avtalt ei viss mengde timar som leverandøren kan bruke til dei enkelte fasane i prosjektet. Dersom dei brukar færre timar, får dei halvparten av Forsvaret si innsparing som bonus. Dersom dei brukar lengre tid enn avtalt, betalar Forsvaret berre halv pris for dei overskytande timane. Accenture AS har brukt fleire timar enn planlagt for designfasen. Det er sannsynlig at dei vil bruke fleire timar enn planlagt også i dei resterande fasane. Dette inneber at det er stor risiko for at den vedtekne kostnadsramma ikkje lenger er tilstrekkeleg for å gjennomføre alle delane av prosjektet slik det opphavleg vart planlagt.

Regjeringa ønskjer ikkje no å be om meir pengar til prosjektet, men vil halde fram med prosjektet innanfor den vedtekne kostnadsramma på 822 mill. kroner, jf. Innst. 7 S (2012-2013) til Prop. 1 S (2012-2013). Det endelege omfanget vil mellom anna bli vurdert på grunnlag av Accenture AS si leveringsevne, kostnadsutviklinga og gjennomføringstida i fortsettinga, der tilnærminga i hovudsak er endra slik:

For å redusere risiko i gjennomføringa og sikre kontroll med kostnadsutviklinga, er det gjennom kontraktsforhandlingar no semje om å dele prosjektet opp i tre delar med eit bestemt omfang og med ein ny tidsplan. Det er òg innarbeidd vilkår som gjev Forsvaret rett til å avbestille delar av omfanget vederlagsfritt. Det er òg lagt inn fleire milepælar i kontrakten med døgnmulkter knytte til seg for å styrkje målpriskontrakten.

Fyrste leveransen inneheld alle dei viktigaste elementa som gjer at Forsvaret kan gå over til

SAP som ERP-standard, og at ei rekkje gamle system, spesielt i Sjøforsvaret og Luftforsvaret, kan fasast ut. Den nye gjennomføringsplanen inneber at prosjektet vil bli ferdigstilt om lag to år seinare enn planlagt, noko som medfører at Forsvaret sine gjennomføringskostnader aukar frå 383 mill. kroner til 593 mill. kroner. I tillegg er det gjennomført ei ny vurdering av gevinstar. Førebels syner denne vurderinga eit vesentleg auka gevinstpotensial i det samla prosjektet.

Regjeringa vil framleis vidareføre Logistikkprosjektet innanfor den vedtekne kostnadsramma, men fasedelt for å redusere risikoen i gjennomføringa sett opp mot ramma for prosjektet. Regjeringa vil fyrst ta stilling til det endelege omfanget

når dei viktigaste elementa i prosjektet er på plass. Det er vesentleg no å hauste erfaring med den justerte tilnærminga og leveringane. Regjeringa kjem attende med saka til Stortinget i budsjettproposisjonen for 2014.

Forsvarsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker).

---

**Vi HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker) i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringsprosjekt i Forsvaret og andre saker)

#### I

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

#### II

##### Tingingsfullmakter

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

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

#### III

Stortinget samtykkjer i at Forsvarsdepartementet kan opprette ei felles leiing for Forsvarets spesialstyrkar og overføre Forsvarets spesialkommando/Hærens jegerkommando og Marinejegerkommandoen frå respektive Hæren og Sjøforsvaret til Forsvarets spesialstyrkar.

=====

