



DET KONGELEGE
FORSVARSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 78

(2006–2007)

Om investeringar i Forsvaret

*Tilråding frå Forsvarsdepartementet av 25. mai 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning av oppstart av nye investeringsprosjekt, samt å be om godkjenning av endringar av tidlegare godkjende prosjekt og å orientere Stortinget om framtidige, planlagde prosjekt og nokre andre aktivitetar.

Utgangspunktet for godkjenning av investeringsprosjekta i Forsvaret er budsjettproposisjonen. Denne proposisjonen er såleis eit tillegg til budsjettproposisjonen.

1.1 Innehald

Proposisjonen har følgjande innehald:

- Godkjenning av kostnadsramme for to nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kapittel 1710, post 47): *Setermoen – fleirbrukshall fase 3* og *Rena leir – forlegningar for befall og verva*.
- Godkjenning av kostnadsramme for to nye materiellprosjekt (kapittel 1760, post 45): *Nye sjømålsmissil – nyskaffing* og *Nye C-130J Hercules transportfly*.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedteke eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kapittel 1710, post 47): *Nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon*.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekne materiell-

prosjekt (kapittel 1760, post 45): *Nye fregattar og Skjold-klasse missiltorpedobåtar*.

- Informasjonssaker (kapittel 1710 og kapittel 1760): *Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt, Heile landet – infrastruktur for bakke-til-luft-radioar, Sikker tilgang til romsegment (satellitt), Gjennomgang av nedbemanninga i Forsvaret og Gjennomgang av tidlegare bortsettingsprosessar*.

2 Nye prosjekt for godkjenning (kapittel 1710 og kapittel 1760)

2.1 Setermoen – fleirbrukshall fase 3 (kapittel 1710)

Hærens lokalisering i framtida, i samsvar med Stortinget sitt vedtak og føringar i Innst. S. nr. 234 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003–2004), vil vere sentrert rundt Indre Troms i nord og i Østerdalen i sør. Setermoen leir er difor eit av Forsvaret sine kjerneområde i Troms. Leiren er sentral både for oppbygging og utvikling av Hæren, som skjer med tyngde i nord. Når eigedom, bygg og anlegg er modernisert, vil leiren bli ein effektiv og kompakt base for Forsvaret. Fleirbrukshallane på Setermoen skal dekkje behovet for garasjering, vedlikehald, undervisning, lagring av troppsmateriell og personlig utstyr, samt troppskontor.

I dag skjer mykje av verksemda utandørs. Ved å flytte verksemda inn i fleirbrukshallar, kan kvaliteten på utdanninga betrast samstundes som mate-

riellet vert meir tilgjengeleg og styrkeproduksjonen meir effektiv. Garasjar og undervisningslokale i same bygg vil òg vere praktisk for å leggje til rette for undervisninga.

Stortinget vedtok i 2004 å starte opp eit prosjekt for ein fleirbrukshall på Setermoen ved Stortingets handsaming av Budsjett-innst. S. nr. 7 (2004–2005), jf. St.prp. nr. 1 (2004–2005). Kostnadsramma var på 139 mill. kroner og denne hallen er no ferdigstilt. Det vart definert eit behov for enda ein hall på Setermoen, og fleirbrukshall fase 2 vart godkjend av Forsvarsdepartementet i 2006. Denne hallen er no under oppføring og har ei kostnadsramme på 84 mill. kroner. Konseptet med oppdeling i fasar sikrar at behovet vert godt vurdert før neste fase vert sett i gang.

Prosjektet for ytterlegare ein fleirbrukshall på Setermoen (fase 3), er føreslått gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 243 mill. kroner, med planlagd ferdigstilling i 2009. Denne hallen er vesentleg større enn dei som allereie er bygd/er under bygging, og gjev blant anna plass for stridsvogner av type Leopard 2.

2.2 Rena leir – forlegningar for befall og verva mannskap – fase 2 (kapittel 1710)

Østerdalen garnison vert bygd ut i samsvar med Stortinget sitt vedtak og føringar i Innst. S. nr. 234 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003–2004). Hæren sin opptrappingsplan tilseier ei auke i talet på yrkesbefall, avdelingsbefall og verva mannskap, innan utgangen av 2008. Denne opptrappinga, som også Østerdalen garnison er ein del av, medfører eit behov for ei trinnvis utviding av forlegningskapasiteten på Rena.

I 2006 vart det sett i verk eit prosjekt med 108 forlegningsplassar for å dekkje eit snarleg behov. Dette prosjektet vert ferdigstilt i år. Oppbygginga av Hæren fører til at det er behov for ekstra forlegningskapasitet, og i fase 2 er det planlagd etablert 96 forlegningsplassar i Rena leir, fordelt på hyblar, leilegheiter og kollektivleilegheiter. Prosjektet er føreslått gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 118 mill. kroner, med planlagd ferdigstilling i 2008.

2.3 Nyskaffing av sjømålsmissil (kapittel 1760)

2.3.1 Innleiing

Nye sjømålsmissil (NSM) er utvikla av *Kongsberg Defence & Aerospace* (Kongsberg). NSM vil vere Forsvaret sitt hovudvåpen for overflatekrigføring

på Fridtjof Nansen-klasse fregattar og Skjold-klasse missiltorpedobåtar.

Seint på 80-talet var Penguin-missilet i ferd med å nå sin operative levealder. På denne bakgrunn vart idéen lansert om utvikling av eit nytt sjømålsmissil, basert på eit større nasjonalt utviklingsarbeid.

Utviklingsprosjektet Nye sjømålsmissil vart godkjend ved Stortingets handsaming av Budsjett-innst. S. nr. 7 (1994–1995), jf. St.prp. nr. 1 (1994–1995). Prosjektet gjeld utvikling av eit missilsystem for strid mot sjømål, og blir samordna med nyskaffinga av Fridtjof Nansen-klasse fregattar og nye missiltorpedobåtar av Skjold-klassen.

Prosjektet for utvikling av missilet er no inne i siste delen, der missilsystemet sine ytingar og funksjonar vert verifisert mot Forsvaret sine krav. Dei to siste prøveskytingane av missilet vart gjennomført i USA i januar i år, med vellukka resultat. Dette var høgst krevjande utprøvingar, over både land og sjø. Det står att ei prøveskyting med armert stridshovud, som etter planen vil bli gjennomført til hausten.

Stortinget vart i St.prp. nr. 1 (2005–2006) informert om at Forsvarsdepartementet planlegg å etablere eit prosjekt for nyskaffing av sjømålsmissil. I St.prp. nr. 57 (2005–2006) vart det informert om at drøftingar med leverandøren om kontrakt om serieleveranse ville verte sett i gang parallelt med avslutninga av utviklingsfasen. På denne måten kunne ein ha eit bindande tilbod frå leverandøren før Stortinget gav sin eventuelle tilslutning.

Stortinget vart i St.prp. nr. 1 (2006–2007) informert om at Forsvarsdepartementet hadde som mål å fremje prosjektet for nyskaffing av sjømålsmissil for Stortinget i år på grunnlag av resultata frå utviklingsprosjektet.

Det vart i 2004 inngått kontrakt med leverandøren om ein overgangsfase for missilsystemet, for å sikre at Forsvaret kunne fylle sitt ansvar i fregattprosjektet, jf. Innst. S. nr. 220 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 54 (2003–2004). Utgiftene til overgangsfasen er lagt inn som ein del av kostnadene for nyskaffinga.

2.3.2 Formål med prosjektet

Formålet med det nye prosjektet er å skaffe til vege eit einskapeleg missilsystem som skal vere Forsvarets hovudvåpen for overflatekrigføring på ulike plattformer. NSM er ikkje eit fartøyspesifikt missil, og kan nyttast av både Fridtjof Nansen-klasse og Skjold-klasse fartøy. NSM vil gje Forsvaret eit truverdige og effektivt våpensystem som vil verke til at Sjøforsvaret kan handtere sine maritime oppgåver

i fred, krise og krig i nasjonal og internasjonal samanheng. Nyskaffinga vil gje Forsvaret eit missilsystem som rekk langt, og som er utvikla for å fungere i både opne farvatn og i kystnære område. Prosjektet tilfører Fridtjof Nansen-klassen og Skjold-klassen den anti-overflatekapasiteten som desse fartøya er meint å ha. NSM vil òg sikre norske arbeidsplassar og det kan vonleg verte eit høgteknologisk eksportprodukt.

2.3.3 Omfang

Prosjektet omfattar altså nyskaffing av sjølv sjømålsmissilet samt anna naudsynt utstyr. Leveranse av missila er planlagd å ta plass frå 2010 og fram til 2014.

Prosjektet vil utgjere viktig materiell i Sjøforsvaret sin operative beredskap.

2.3.4 Norsk industri

Kongsberg har sidan 1996 hatt ein fastpriskontrakt for å utvikle NSM. Dette har vore eit av dei største satsingsområda til Kongsberg, og industrien har sjølv investert store summar i utviklinga. Nasjonal nyskaffing av forsvarsprodukt er som regel ein føresetnad for eventuell eksport. NSM vil føre vidare den nasjonale industrisatsinga, og sikre at kompetanse innan styrte våpensystem blir halde ved lag i Noreg.

Dette høgteknologiske feltet har dei siste 40 åra ført til fleire industrielle ringverknader innan elektrooptikk, materialteknologi, rakettmotorar og system for styring og kontroll. Utviklinga av NSM har òg skaffa Forsvaret god innsikt i missilsystemet og betre militærfagleg kompetanse til å kunne evaluere andre missilsystem.

2.3.5 Tilrådd kostnadsramme

Prosjektet si tilrådde kostnadsramme for materielinvesteringa er 3 360 mill. kroner. Av desse kostnadene er 200 mill. kroner allereie nytta til overgangsfasen, jf. Innst. S. nr. 220 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 54 (2003–2004). I tillegg kjem Forsvaret sine kostnader for gjennomføring på 30 mill. kroner og kostnader til eigedom, bygg og anlegg (EBA) på 4 mill. kroner.

2.3.6 Ekstern kvalitetssikring

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Denne kvalitetssikringa omfattar ein etterkontroll av grunnlaget for prosjektet, ein ana-

lyse av kor trygge kostnadsutrekningane er, og ei vurdering av utfordringane i prosjektet, under dette vilkår for kontrakt. På grunnlag av tilrådinga frå ekstern kvalitetssikrar, er det utarbeidd ein innleiende driftskontrakt mellom Forsvaret og Kongsberg. Denne gjeld frå utløpet av garantitida for missila og fram til 2015. Driftskontrakten vil bli signert samstundes med eventuell inngåing av kontrakt for nyskaffing av missila.

Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

2.4 Nye C-130J Hercules transportfly (kapittel 1760)

2.4.1 Innleiing

Luftforsvaret vart tilført seks (6) C-130H Hercules middelstunge, taktiske transportfly i 1969. Desse transportflya har i lang tid hatt ein operativ status som ikkje har vore tilfredsstillande, med altfor store driftskostnader. Flya har ofte vore ute av drift på grunn av at vedlikehald har teke lang tid.

Våren 2006 vart det starta ein prosess som tok sikte på å utarbeide ei såkalla «konseptuell løysing» (KL) for nye transportfly. Dette dokumentet skulle vere ferdig i første kvartal 2007, og deretter skulle det bli utarbeidd ei såkalla «framskaffingsløysing» (FL), som i detalj skulle skildre korleis nyskaffinga var planlagt. Målet var at denne saka skulle bli lagt fram for Stortinget i samband med St.prp. nr. 1 (2008–2009). Neste trinn i prosessen ville då bli innhenting av tilbod, forhandlingar med aktuelle leverandørar og inngåing av kontrakt med den valde leverandøren slik at dei nye flya kunne verte operative i perioden 2014–2016, avhengig av vald flytype.

Forsvarsdepartementet har i analysen av behova, i «konseptuell løysing» for lufttransportkapasitet, konkludert med at Forsvaret har eit behov for både taktisk og strategisk lufttransportkapasitet. Den taktiske delen av denne kapasiteten bør vere under nasjonal kontroll og operasjon, medan den strategiske delen gjerne kan vere ein del av fleirnasjonale løysingar, der fleire nasjonar samarbeider i både nyskaffingsprosjekt og i drift og operasjon.

Ein nasjonalt kontrollert taktisk transportflyflåte vil i framtida ha ei sentral rolle i det norske forsvaret heime og som bidrag til internasjonale operasjonar ved behov. Transportflya vil også vere viktige for innsetting av FN-styrkar i ei fredsopprettande eller fredsbevarande oppgåve, og til sivile oppgåver som humanitær bistand og naudhjelp.

Det har i det siste tiåret vore gjennomført ei rekkje utgreingar knytte til våre transportfly, om dei skal bli skifta ut eller om dei berre skal bli oppgraderte. I 1996/1997 vart det starta eit prosjekt for å skaffe til vege fly av typen C-130J-30 (ein forlengd versjon av C-130J). Prosjektet vart stoppa like før ein skulle underskrive kontrakta, grunna manglande tilgjengelege investeringsmidlar. Andre nasjonar som i dag opererer C-130J er USA, Australia, Danmark, Storbritannia og Italia.

2.4.2 Tilstanden på våre C-130H

For å ha ein naudsynt nasjonal flykapasitet i tida fram til Forsvaret ville få tilført nye fly, vart det i mars 2006 vedteke å skifte ut yttervegane på fire av våre seks fly. Føresetnaden var då at det ikkje var aktuelt å kjøpe inn nye transportfly dei nærmaste åra. I tillegg var det planlagt for ei mindre oppdatering av avionikken (flyelektronikken).

Etter at Stortinget vart informert om prosjektet, i St.prp. nr. 1 (2006–2007), har det kome fram opplysningar som indikerer at tilgjenge til oppdaterte fly kan verte lågare enn det som vart lagt til grunn ved vedtaket om vengebytte. Dette har skapt stor uvisse om tilgjenge på fly, og det er difor ikkje inngått avtale om avionikkoppdatering.

Det knyter seg stor uvisse om tilgjenge på gamle fly, sjølv etter oppgraderingar. Basert på Luftforsvarets og Forsvarets logistikkorganisasjon sine røynsler, er det jamvel ikkje grunn til å vente eit tilgjenge på meir enn om lag 50 prosent, sjølv etter ei begrensa avionikkoppgradering.

2.4.3 Operative utfordringar vedrørende flysikkerheit og styrkebeskytting

Noreg har for tida ikke ei reell taktisk lufttransportkapasitet, som følgje av tilstanden på våre C-130H.

Transporter inn og ut av Afghanistan vert i dag løyst med leigde sivile charterfly. Internt i Afghanistan (til dømes mellom Kabul, Meymaneh og Masar-e-Sharif) vert behovet dekt ved ein kombinasjon av eit leigd, lite sivilt transportfly og tilgjengelig leilegheitstransport på andre nasjonars militære transportfly som deltar i ISAF sitt lufttransportsystem (ITAS).

Problemet med dagens ordning er at den i stor grad baserer seg på kommersielle, sivile fly som ikkje kan operere dersom det skulle oppstå alvorlege trugsmål mot lufttrafikken. I tillegg er det eit generelt underskot på militær lufttransportkapasitet i Afghanistan. Noreg kan difor ikkje basere seg einsidig på andre nasjonars kapasitet. Lufttran-

sport knytt til operasjonar er i prinsippet den einaste nasjon sitt ansvar.

For tida er trugsmålet mot lufttrafikken i Kabul og Nord-Afghanistan vurdert å vere så vidt avgrensa at det er forsvarleg å fly sivile fly. Denne situasjonen kan imidlertid endre seg. Det er teikn på at fiendtlege element skaffar seg berbare luftvernmissil som kan utgjere eit alvorleg trugsmål mot lufttrafikken, og det har vorte brukt handvåpen mot militære transportfly både i luftromet over Kabul og andre stadar i Afghanistan. Det forventes at eit trugsmål fyrst vil oppstå i områda sør og øst i Afghanistan for så eventuelt å kunne bre seg til andre delar av landet.

På sikt må vi ta høgd for at situasjonen i Afghanistan, også i dei nordlege områda, kan endre seg. Vi må òg ta høgd for at ein eventuell FN-operasjon i Afrika, eller framtidige operasjonar andre stadar i verda, kan stå overfor trugsmål mot lufttrafikken, som krev bruk av militære transportfly. Med tanke på framtidige militære og humanitære innsatsar vil det vere viktig for Noreg å ha ein operativ, taktisk lufttransportkapasitet.

Taktiske transportfly er viktige for både militære og sivilrelaterte oppdrag innanlands. Likevel vert evna til å understøtte våre internasjonale operasjonar det kritiske punktet når ulike alternativ skal vurderast. I denne samanheng må det skiljas mellom ulike ambisjonsnivå. For å understøtte operasjonar over tid frå ein base i operasjonsområdet, vert det krevd høg tilgjenge på dei flya som skal operere ute, og i tillegg kapasitet heime til vedlikehaldstrening av flymannskapa og nasjonale transportoppdrag.

2.4.4 Rask nyskaffing av transportfly

I lys av det vi no veit om tilgangen til C-130H etter gjennomført vengeskiift, samt ei vurdering av trugsmålsituasjonen i Afghanistan, gjorde regjeringa i desember 2006 vedtak om at Forsvarsdepartementet skulle undersøkje om det var mogeleg å nyskaffe på ein rask måte inntil fire (4) transportfly av typen C-130J. Departementet tok difor kontakt med nokre av våre allierte for å få oversikt over sjansane for kjøp eller leige av C-130J transportfly.

2.4.4.1 Kjøp

Den mest realistiske løysinga for å få på plass ein permanent kapasitet raskt var å nyskaffe fly som amerikanske styresmakter alt hadde tinga og som dei var villige til å la Noreg overta.

Prosjektet omfattar altså nyskaffing av fire C-130J-30 gjennom ein avtale («Foreign Military

Sales»-avtale) mellom norske og amerikanske styresmakter. Første fly vil bli levert 2008, deretter levering av fly i 2009 og 2010. Nyskaffinga dekkjer det norske operative behovet for ein tilfredsstillende beredskap. Det er for tida ingen andre aktuelle kandidatar for ein rask nyskaffing av transportfly enn C-130J.

2.4.4.2 Leige

Regjeringa avklarte i r-notat i desember 2006 at leige av kapasitet i form av C-130J skulle undersøkjast. Noreg har vore i kontakt med dei tre største brukarane av C-130J (USA, England og Italia). Med unntak av Italia, er det ikkje tilgjengeleg kapasitet for leige. Italia har gjeve signalar om at det kan vera mogeleg å leiga ut eit fly for ein periode på 2–3 år. Tilbodet omfattar også trening av mannskap og bakkepersonell. Dette tilbodet har ikkje tilstrekkeleg omfang til å dekkja vårt totale behov, og vil berre kunna fungera som eit supplement ved eventuell nyskaffing av C-130J. Leige av eit fly kan berre gje ein effekt ved at vi kan trenast opp eige teknisk og operativ personell i forkant av ein vidare leveranse eller som eit supplement til ein eksisterande flåte med same type fly i eit kort tidsrom. De to siste brukarane av C-130J er Danmark og Australia. Australia er ikkje førespurt av reint praktiske årsaker, då eit eventuelt samarbeid om leigt kapasitet vil vera hemma av geografisk avstand. Danmark er i oppbyggingsfasen og har ikkje fly for lease/leige (dei har berre tre fly for augneblinken).

Det militære transportflymiljøet i Noreg er så vidt avgrensa at det å operera to eller fleire flytypar parallelt vil vera svært uhensiktsmessig. Dette vil i praksis gje liten operativ evne. Det er berre leige av flytype vi allereie er kjent med (C-130H) eller nyskaffar hurtig som kan vera aktuelt. På bakgrunn av tidlegare utgreiingar, kjennskap til utviklinga i marknaden, samt ny informasjon frå samarbeidspartnarar i alliansen, har vi konkludert med at leige/lease av C-130H ikkje er eit alternativ.

Ein ser det ikkje som realistisk å leiga taktiske transportfly for å dekkja Forsvaret sitt behov, bortsett i frå eventuelt leige av ein maskin i ein kortare periode som supplement til ein nyskaffing av C-130J.

2.4.5 Samarbeid med andre land

Noreg vil vurdere å delta i eit europeisk/amerikansk samarbeidsprosjekt, tilsvarende det samarbeidet som eksisterer på F-16, som dagens europeiske brukarar av C-130J er i ferd med å etablere saman med det amerikanske luftforsvar. Dette

inneber at Noreg vurderer å kome med i eit multinasjonalt samarbeid for oppdateringar av flykapasiteten i framtida. Dette vil dekkje behovet for spesielle kapasitetar for taktiske operasjonar, meir generelle oppdateringar som er naudsynte for mellom anna luftromkontroll, samt, vonleg, felles løysingar for logistikk og trening.

2.4.6 Gjenkjøp/industrisamarbeid

I tråd med gjeldande retningslinjer for innkjøp av forsvarsmateriell frå utanlandske leverandørar, vil det bli kravd gjenkjøp for hundre prosent av verdien av kontrakten. Departementet har her ansvaret for å forhandle fram ei avtale om gjenkjøp. Innføring av kontrakt for nyskaffinga vil bli gjort etter at avtala om gjenkjøp er på plass.

2.4.7 Tilrådd kostnadsramme

Den tilrådde kostnadsramma for materiellinvesteringa er 3 660 mill. kroner. Drifts- og vedlikehaldskostnader vil bli dekt over Forsvaret sitt driftsbudsjett.

2.4.8 Ekstern kvalitetssikring

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinjene frå Finansdepartementet på ei såkalla «forenkla framskaffingsløy-sing».

Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma. Forsvarsdepartementet vil i sitt gjennomføringsoppdrag til Forsvaret følgje opp dei usikkerheitsreducerande tiltaka som ekstern kvalitetssikrar har tilrådd. Tiltaka omfattar mellom anna etablering av ein heilskapeleg prosjektorganisasjon samt eit konkret styringsdokument med framdriftsplan for gjennomføringsfasen i samsvar med normal standard for store statlege prosjekt.

3 Tidlegare vedtekne prosjekt – Godkjenning av endring av omfang og kostnadsrammar (kapittel 1710 og kapittel 1760)

3.1 Nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon (kapittel 1710)

Prosjekt for nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon vart godkjend ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 121 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 37 (2006–2007). Pro-

sjektet vart godkjend med ei kostnadsramme på 108 mill. kroner.

Etter å ha henta inn tilbod på prosjektet finn ein at alle tilboda ligg høgt over kostnadsramma. Berekna kostnadsramme basert på lågaste tilbod er 130 mill. kroner. Den store aukinga i høve til godkjend kostnadsramme er grunna i høg aktivitet og auka prisar i byggjemarknaden.

På denne bakgrunn vert det foreslått å auke kostnadsramma for prosjekt for nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon frå 108 mill. kroner til 130 mill. kroner. For at 330-skvadronen skal få lokale som tilfredsstiller krav til helse, miljø og tryggleik, vert prosjektet vidareført utan opphald.

3.2 Nye fregattar (kapittel 1760)

3.2.1 Status i prosjektet

Prosjektet vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 207 (1998–99), jf. St.prp. nr. 65 (1998–99). Hovudkontrakt for utvikling, design og levering av fem fartøy med tilhøyrande våpensystem og kommando- og kontrollsystem vart inngått med Empresa Nacional Bazan (seinare Izar og no Navantia).

Første fartøy, Fridtjof Nansen, vart overteke av Forsvarets logistikkorganisasjon den 5. april 2006. Fartøy nummer to, Roald Amundsen, vart overteke den 21. mai 2007.

Fregattprosjektet vart opphavleg vedteke med ei kostnadsramme på 12 240 mill. kroner (1999-kroneverdi). Ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 192 (1999–2000), jf. St.prp. nr. 48 (1999–2000), vart kostnadsramma auka til 14 066 mill. kroner (2000-kroneverdi). I denne justeringa inngjekk eskalering på grunn av årleg prisstiging, samt ei justering på grunn av større endringar sett i forhold til valutakursar. Vidare vart kostnader knytte til sjølve gjennomføringa av prosjektet tatt inn som ein del av prosjektet si totale økonomiske ramme. Innkjøp av Taktisk datalink-16 (TDL-16) til dei nye fregattane, med tilhøyrande omfangs- og rammeauke for fregattprosjektet, vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 225 (2002–2003), jf. St.prp. nr. 50 (2002–2003). Etter dette er prosjektet si økonomiske ramme justert for den årlege prisstiging.

Utviklingsfasen for oppgraderinga av *Evolved Sea Sparrow-missiler* (ESSM) vart vedteke i samband med Stortinget si handsaming av Budsjettinnst. S. nr. 7 (1994–95), jf. St.prp. nr. 1 (1994–95). Det er lagt til grunn at dei nye fregattane skal utrustast med ESSM som hovudvåpen mot luft-

trugsmål. I St.prp. nr. 1 (1996–97) vart Stortinget informert om at missilet evt. skulle kunne verte omfatta av kostnadsramma for prosjekt Nye fregattar. Stortinget vart gjennom St.prp. nr. 50 (2002–2003) informert om ein auke av stykkprisen for ESSM. I samband med handsaminga av Budsjettinnst. S. nr. 1 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007), vart det vedteke å auke prosjektet si kostnadsramme (post 45) med 581 mill. kroner for innkjøpet av ESSM. Etter den vedtekne rammeauken er prosjektet si kostnadsramme (post 45) 16 878 mill. kroner, og prosjektet sine kostadar for gjennomføring (post 01) er 703 mill. kroner.

3.2.2 Status gjenkjøp fregatt

Navantia har med utgangspunkt i rapporten deira for 2006 oppfylt 99,7 prosent av gjenkjøpsforpliktinga, sju år etter at kontrakten vart inngått. Forsvaret si handsaming av rapporten vil erfaringsmessig redusere verdien av gjenkjøpet noko, om lag ein til to prosent. Med det departementet kjenner til av aktivitet mot industrien i Noreg i 2007, er Navantia i praksis ferdig med sin forplikting, tre år føre tida. Forsvarsdepartementet er generelt sett godt nøgd med korleis Navantia har løyst si gjenkjøpsforplikting.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) vart Stortinget informert om den usemja mellom norske verft og Navantia om bygging av ytterlegare modular til fartøy nr. fire og fem, i tillegg til dei modulane dei alt har levert til dei tre første fartøya. Verfta har no kome til semje om vilkår for leveransar av modular til begge fartøya. Resultatet av forhandlingane mellom verfta er at Bergen mekaniske verkstad AS berre skal byggje modular til fartøy nr. fire, og ikkje til fartøy fem. Aker Yards Florø byggjer modular til begge fartøya, men talet på modular til fartøy nr. fem er redusert i forhold til fartøy nr. fire.

Riksrevisjonen har sett i verk ein revisjon av gjenkjøpet for dei nye fregattane.

3.2.3 Satelittkommunikasjon (SATCOM) til fregattane

Våre nye fregattar i Fridtjof Nansen-klassen er høgteknologiske plattformer med avanserte sensorar, samt våpen- og informasjonssystem. For at desse systema skal fungere så godt som råd, er det naudsynt og viktig at systema kan samverke og utveksle informasjon med andre system på andre plattformer.

Med den stadig aukande kompleksiteten og informasjonsmengda i systema, aukar og behovet for kapasitet i dei kommunikasjonskanalane som

skal nyttast til å bere informasjonen mellom systema. Internt på fregattane er dette løyst gjennom kraftige datanettverk, som er særskilt laga for å transportere store mengder komplekse data mellom delsystema om bord. Med omsyn til kommunikasjon med andre eksterne system og plattformer, erfarer vi at utfordringa stadig blir større.

Dei gamle kommunikasjonsberarane, som i hovudsak er berekna for samtale over radio, har ikkje stor nok kapasitet for god datakommunikasjon. Det har difor vore naudsynt å sjå etter andre former for kommunikasjon til Forsvaret sine plattformer. Forsvaret har i noko tid nytta satellittkommunikasjon (SATCOM) i internasjonale operasjonar med gode røymsler. SATCOM har synt seg som ei god løysing både med omsyn til geografisk deking og overføringskapasitet. Dei militære SATCOM-tenestene har dessutan synt seg å vere langt meir robuste enn dei sivile, kommersielle tenestene. Dette er viktig for avdelingar og plattformer som skal nyttast i internasjonale operasjonar og i andre krevjande situasjonar, nasjonalt og internasjonalt.

Nansen-klassen fregattar har vidare eit utal system som nyttar elektromagnetisk stråling (radio) som berar. Nokre av desse systema er fartøya sine sensorar, som er sårbare for stråling frå andre system, og som kan blindast av andre sterke radiokjelder ombord. Det er difor viktig at nye system har funksjonar som hindrar forstyrrande stråling mot andre system. Denne funksjonen finst berre i satellittutstyr laga for militært bruk. Militært satellittutstyr er dessutan mykje meir robust mot forstyrrande stråling frå andre kjelder.

I St.prp. nr. 50 (2002–2003) vart Stortinget informert om at innføringa av SATCOM på fregattane ville bli foreslått finansiert ved ein auke av totalramma for fregattprosjektet.

Det er difor ønskeleg at Nansen-klassen fregattar skal utstyrast med SATCOM som hovudkommunikasjonsberar, og det er laga ei framskaffingsløyssning som definerer prosjektet. Dette prosjektet er vurdert å dekkje Forsvaret sine behov for satellittkommunikasjon på dei nye fregattane. Prosjektet har ei kostnadsramme (post 45) på 511 mill. kroner.

Det har òg oppstått eit behov for å kjøpe inn materiell for å betre arbeidssituasjonen for besetninga om bord på fregattane, knytt til biletoppbygging og situasjonsforståing. Kostnadsramma for dette er 15 mill. kroner.

På bakgrunn av det som stå over vert det foreslått å auke kostnadsramma for prosjekt Nye fregattar (post 45) med totalt 526 mill. kroner, frå 16 878 mill. kroner til 17 404 mill. kroner. Vidare er

det venta at kostnadene for gjennomføring (post 01) aukar med 24 mill. kroner. Etter den føreslåtte rammeauken er kostnadsramma (post 45) 17 404 mill. kroner, og gjennomføringskostnadene (post 01) 727 mill. kroner.

3.3 Skjold-klasse missiltorpedobåtar

3.3.1 Status i prosjektet

Prosjektet vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 11 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 82 (2002–2003). Prosjektet omfattar produksjon av fem nye Skjold-klasse missiltorpedobåtar (MTB) til Sjøforsvaret, tilpassing av forseriefartøyet KNM Skjold, våpensystem, logistikk og opplæring.

Kontrakten vart undertekna i november 2003, og fartøya er planlagt leverte i perioden 2008–2009, med operativ drift frå 2009. Første fartøy, KNM Skjold, er planlagt levert medio 2007 etter ei skipsteknisk oppdatering. KNM Skjold skal brukast til testar av nytt utstyr og tene som skolefartøy for dei komande besetningane. Deretter går KNM Skjold tilbake til leverandøren ultimo 2008 for installasjon av våpensystem og vert såleis det sist leverte komplette fartøy. Første seriefartøy, KNM Storm, er planlagt levert primo 2008. Prosjektet for Skjold-klasse MTB-ar går etter planen, med unntak av gassturbinane som er hefta med forseinkingar.

3.3.2 Satellittkommunikasjon (SATCOM) til Skjold-klasse MTB-ar

Målsettinga med prosjektet for å etablere satellittkommunikasjon (SATCOM) for Skjold-klasse MTB-ane, er å tilføre fartøya betre sambandskapasitet slik at dei blir i stand til å operere i eit nettverksbasert forsvar (NbF) på ein tilfredsstillande måte. SATCOM er viktig for å oppnå tilfredsstillande kommando- og kontrollkapasitet både under nasjonale og internasjonale operasjonar, der det er eit særskilt behov for auka kapasitet, fleksibilitet og evne til sikker informasjonsutveksling. Installasjon av SATCOM på Skjold-klassen vil syte for at den totale operative kapasiteten blir utnytta på best moglege vis.

SATCOM vert òg i denne proposisjonen omtalt i samband med både fregattprosjektet og i samband med informasjonssaka om sikker tilgang til romsegment (satellitt) for satellittkommunikasjon. SATCOM til MTB-ane har ikkje tidlegare vore teke med fordi systemløysingane ikkje var godt nok vurderte. Prosjektet for satellittkommunikasjon til MTB-ane er rekna ut å koste 149 mill. kroner.

På bakgrunn av det ovannemnde vert det føreslått å auke kostnadsramma for MTB-prosjektet (post 45) med totalt 149 mill. kroner, frå 4 714 mill. kroner til 4 863 mill. kroner, for SATCOM. Vidare er det venta at kostnadane for gjennomføring (post 01) aukar med 2 mill. kroner, frå 125 mill. kroner, til 127 mill. kroner.

Norsk industri vil delta i prosjektet der det er føremålstenleg. Dersom utanlandsk leverandør blir vald, vil det bli kravd gjenkjøp.

4 Sakar til informasjon (kapittel 1710 og kapittel 1760)

4.1 Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt (kapittel 1710)

Som følge av tingingar med reindriftsnæringa, inn- gjekk staten og Mauken reinbeitedistrikt ein avtale om ein ny trasé for samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt. Den nye traseen tek vare på Forsvaret sitt behov for øving, samstundes som den tek mindre beiteareal for rein. Ny trasé gjer det naudsynt med nye vurderingar av dei topografiske tilhøve og eit nytt forprosjekt.

Forsvarsdepartementet vil, så snart det ligg føre eit revidert forprosjekt i saka, kome attende til Stortinget på ein eigna måte. Det er òg inngått ein avtale mellom staten og Mauken reinbeitedistrikt om kjøp av beiterettane. Avtalen om kjøp av rettar har eit omfang på 12 mill. kroner og vert finansiert innanfor ramma på prosjektet.

4.2 Heile landet – infrastruktur for bakke-til-luft-radioar (kapittel 1710)

Prosjektet for bakke-til-luft-radioar (prosjekt 7048) vart godkjent av Stortinget ved handsaminga av Innst. S. nr. 232 (2002–2003), jf. St.prp. nr. 53 (2002–2003). Prosjektet hadde ei kostnadsramme på 217 mill. kroner for eigedoms-, bygg- og anleggsdelen. Prosjektet omfatta oppgradering, tilbygg og nybygg ved 50 radiostasjonar. I november 2004 vart prosjektet mellombels stansa. Årsaka var at ei pårekna finansiering gjennom NATO sitt investeringsprogram for tryggleik fall bort, samstundes som det var eit behov for å få innarbeidd ein mobil kapasitet i prosjektet. På dette tidspunktet var det ferdigstilt tiltak på ti plassar, og det var forbrukt 49,7 mill. kroner.

Det reviderte prosjektet omfattar såleis totalt 33 radiostasjonar, inkludert dei ti fullførde stasjonane. På nokre av dei ferdigstilte stasjonane er det behov for mindre tiltak for utplassering av fleire radioar. Infrastrukturarbeidet i prosjektet omfattar

utviding og/eller ombygging av stasjonar, sikring av eksisterande lokalitetar, elektro- og reservekraft, kjøling, antennemaster, radomar og fornying av jordingsanlegg og lynavleiar. Det reviderte prosjektet er kostnadsrekna til 127 mill. kroner for infrastrukturen for ferdigstilling av det reviderte materiellprosjektet 7048 Bakke-til-luft-radioar.

4.3 Sikker tilgang til romsegment (satellitt) for satellittkommunikasjon (kapittel 1760)

Forsvaret har dei seinaste åra gjennomgått store endringar, ein såkalla transformasjon mot eit nettverksbasert operasjonskonsept. Dessutan har aukande internasjonale bidrag til område med dårleg eller manglande kommunikasjonsinfrastruktur, samt aukande bruk av teknologi som krev stor bandbredde, ført med seg at det totale behovet for bandbredde har auka sterkt – både for norske og utanlandske avdelingar. Røynsler frå internasjonale operasjonar syner at satellittkommunikasjon er den einaste kommunikasjonsberar som kan levere den tilstrekkelege bandbredda til dei operasjonsområda Forsvaret og NATO no opererer i.

Forsvarsdepartementet starta i februar 2006 forprosjekteringa i eit prosjekt kalla «Sikker tilgang til romsegment». Den overordna målsettinga for prosjektet er å sikre Forsvaret tilstrekkeleg tilgang til bandbredde over ein eigen satellitt.

Gjennom 2006 blei det utarbeidd grunnlagsdokumentasjon for prosjektet, mellom anna i form av ei konseptuell løysing. Dette var naudsynt for eit prosjekt av dette omfang og innan eit så ukjend fagområde for Forsvaret. Forsvarsdepartementet vedtok i desember 2006 å gå vidare med planlegginga av prosjektet, mellom anna å setje i verk ei ekstern kvalitetssikring av konseptet, starte samtalar med aktuelle samarbeidspartnarar og starte prosessen med å få reservert ein posisjon i rommet. Parallelt går eit arbeid med å avklare om det er grunnlag for et materiellsamarbeid med andre nasjonar for bygging av ein felles satellitt. Fleire europeiske nasjonar har meldt si interesse for dette.

Norsk Romsenter vil vere ein viktig rådgjevar i prosessen. Norsk industri vil vere viktige både i vidare utvikling og som moglege leverandørar til prosjektet.

Prosjektet er i utgangspunktet planlagd å verte gjennomført i perioden 2009–2011, og har som målsetting å levere operative tenester over satellitt frå 2012. Forsvarsdepartementet planlegg å leggje prosjektet fram for Stortinget for godkjenning i samband med framlegginga av St.prp. nr. 1 (2008–2009).

4.4 Gjennomgang av nedbemanninga i Forsvaret

4.4.1 Innleiing

Med bakgrunn i Soria Moria-erklæringa har Forsvarsdepartementet gjennomgått mellom anna røynslene med nedbemanninga i Forsvaret. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) opplyste Regjeringa at ho våren 2007 ville informere Stortinget om røynslene med nedbemanninga samt å informere om oppfølgings tiltak. Siktemålet med denne gjennomgangen er å samle røynsler og verdfull lærdom som kan gje eit bidrag til at vidare omstilling vert gjennomført på ein betre måte, både når det gjeld omsynet til personellet, behovet for å ta vare på kompetanse og økonomiske omsyn.

4.4.2 Hovudkonklusjonar

Ein sentral konklusjon frå gjennomgangen er at nedbemanninga i Forsvaret i perioden 2001–2005 var avgjerande for å oppnå dei naudsynte innsparingane. Dessutan var nedbemanninga òg ein naturleg konsekvens av eit endra forsvar, både når det gjeld innretning, omfang og logistikk. Måla som var sette for både personell, økonomi og tidshorisont vart nådde.

Aktiv bruk av avgangsstimulerende tiltak (AST) var ein avgjerande faktor for å nå nedbemanningsmålet. AST har i seg sjølv medført store kostnader for Forsvaret, men innsparingane har totalt sett vore større enn utgiftene. Likevel har styringa av kven som fekk tilbod om AST ikkje vore god nok, sjølv om det med omsyn til personellet sine rettar også er grenser for kor selektive det er mogeleg å vere. Dessutan mista Forsvaret ein del personell med kritisk kompetanse innanfor ulike verksemdar og forvaltningsområde, jamfør mellom anna dei problema som var i Forsvaret med økonomiforvaltninga, særskild i 2003 og 2004. Dette er forhold som kan tyde på at den raske nedbemanninga har medverka til ei for lite målretta nedbemanning med omsyn til kompetanse. Dette gjeld særleg den første tida då det vart lagt mest vekt på å få i stand ei frivillig nedbemanning framfor å målrette tiltaka mot det personellet som var overtallig i samsvar med strukturendringane i Forsvaret.

4.4.3 Røynsler

Forsvarsdepartementet meiner at denne gjennomgangen har bidrege til viktig kunnskap for forny-

ingsprosessar i Forsvaret i framtida. Det er særskildt tre forhold som departementet ønskjer å betre:

For det første må vedtekne omstillingsplanar settast i verk til rett tid. Utsettingar og forseinkingar medfører ekstra kostnader. I tillegg medfører forseinkingar og utsettingar ei utryggje for personellet som ikkje er naudsynt. Dersom den vedtekne omstillinga tidleg på 1990-talet hadde vorte gjennomført i samsvar med den tids planar, ville den økonomiske situasjonen, mellom anna balansen mellom drift og investeringar, vore langt betre enn den var mot slutten av 1990-talet og framover. Konsekvensen av denne manglande gjennomføringsevna vart ein mykje kraftigare og langt dyrare omstilling og større nedbemanning enn det som elles hadde vore naudsynt.

For det andre syner gjennomgangen at bruken av AST tidleg i perioden 2001–05 ikkje var tilstrekkeleg målretta samt at det i hovudsak berre vart bruka AST i nedbemanningsprosessen. Færre nyttilsettingar og færre inntak på Forsvaret sine skolar vart lite brukt. Dette kan til dels verte forklart med at det vart lagt eit stort press på den einskilte sjef i Forsvaret i prosessen med å gjennomføre ei rask nedbemanning nettopp på grunn av manglande måloppnåing på 1990-talet. Samstundes hadde den einskilte leiar også eit ansvar for verkemiddelbruken, og ansvar for målretta bruk av AST-ordninga innanfor sitt område. Desse faktorene har samla medført at Forsvaret har mista ein del kritisk kompetanse som det har vore vanskeleg å reetablere.

For det tredje er det viktig tidleg å definere kva kompetanse som det er bruk for i dei ulike delane av Forsvaret, og på kva slags måte ein kan videreutvikla kompetansen til eksisterande bemanning for å dekke behovet. Gjennomgangen syner at nedbemanninga i 2001–2005 vart gjennomført utan at kritisk kompetanse på førehand var godt nok definert og kartlagt. Ideelt sett burde konkretiseringa av kritisk kompetanse ha vore nedfelt i detaljerte organisasjonsplanar i forkant av nedbemanningsprosessen, noko som ikkje i tilstrekkeleg grad var tilfelle. Gjennomgangen har ikkje gått djupt når det gjeld kva område dette kan gjelde. Likevel vil departementet syne til *Granskingsutvalget for IKT kontrakter i Forsvaret* (Dalseide-utvalet), oppnemnd av Kongen i statsråd 6. januar 2006, som har peika på at Forsvaret til dømes synest å mangle bestillarkompetanse, og at ein slik mangel kan verte knytt direkte til ei for rask nedbemanning.

4.4.4 Oppfølgingstiltak

Hovudmåla er at Forsvaret til ei kvar tid skal kunne ha tilstrekkeleg og rett kompetanse i høve til dei operative krav og faglege behov, både når det gjeld militær og sivil kompetanse.

For betre å nå desse måla meiner regjeringa at det i samband med ny langtidsplan i Forsvaret for perioden 2009–2012 spesielt vil vere viktig at følgjande forhold vert ivareteitt:

- Den vidare omstillinga av Forsvaret skal ha søkjelys på løysingar som er totaløkonomisk gunstige for Forsvaret, og ikkje berre bedriftsøkonomiske innsparingar.
- At rett kompetanse innan dei ulike delane av Forsvaret vert identifisert tidleg. Denne må knytast konkret til organisasjons- og personelloppsettingsplanar i forkant av perioden.
- At det er ein god dialog med arbeidstakarorganisasjonane i den vidare omstillinga.
- Når det gjeld bruken av militær og sivil kompetanse må mellom anna dei funksjonane og stillingane som det ut frå ei fagleg vurdering med føremon bør vere sivilt tilsette, vere identifiserte.
- At det er eit godt samsvar mellom inntaket ved Forsvaret sine skolar og tilsettingar og bemanningsplanar.
- At det vert utarbeidd overordna styringsverktøy som kan gje tilstrekkeleg oversikt over personell og kompetanse.
- At bruken av bemanningsrammer i styringa ikkje er til hinder for å finne løysingar som er totaløkonomisk gunstige for Forsvaret på sikt.

Menneska er den viktigaste ressursen som Forsvaret rår over. Regjeringa vil i den vidare omstilling og vidareutvikling av sektoren leggje til rette for at endringar i innretning og bemanning i større grad vert gjort med utgangspunkt i totaløkonomiske vurderingar, og sikre at dei verdiane som personellet utgjer for sektoren vert handsama på ein god måte i framtida.

4.5 Gjennomgang av tidlegare bortsettingsprosessar

4.5.1 Hovudfunn

Som varsla i St.prp. nr. 1 (2006–2007), har regjeringa gjennomgått Forsvaret sin bruk av bortsetting som verkemiddel. Dette er ei oppfølging av Soria Moria-erklæringa som seier at: «Regjeringa vil gjennomgå erfaringene fra nedbemanning, prioritering og anbud samt horisontal samhandel.»

Bortsetting av verksemd er prosessen med å overlate heile eller delar av ei verksemd sine funksjonar til ein eller fleire eksterne leverandørar, som vert forplikta å levere avtalte ytingar.

Som eit ledd i regjeringa sin gjennomgang av bortsettingsprosessane, er det gjennomført ei eiga evaluering i Forsvaret av gjennomførte bortsettingsprosjekt. Det har, i dei evaluerte prosjekta, vorte vurderte forhold innanfor perspektiva totaløkonomi og operative forhold, herunder beredskap og tryggleik, samt personellmessige konsekvensar. For alle prosjekta – anten dei resulterte i interne effektiviseringar eller i bortsetting – har Forsvaret si evaluering konkludert med at dei operative forholda har vorte tilfredsstillande tekne vare på, samstundes som det er identifisert betre kontroll og styring med kostnadene og auka fleksibilitet. Basert på denne evalueringa åleine er det likevel samla sett vanskeleg å seie noko eintydig om i kva grad dei valde løysingane faktisk er dei totaløkonomisk beste i eit lengre tidsperspektiv. Det er vidare vanskeleg å seie i kva grad dei gjennomførte bortsettingsprosessane kvalitativt har støtta opp under fornyinga av Forsvaret gjennom auka fokus på strategiske område, kvalitetsforbedring av kjernefunksjonar og reelle kostnadsreduksjonar. Dette skuldast mellom anna at Forsvaret si samla omstilling òg har medverka til økonomiske gevinstar innanfor dei ulike områda som har vorte eksponert for bortsettingsprosessar. Dessutan har fleire av dei evaluerte løysingane vore i drift i relativt kort tid, noko som gjer det vanskeleg å konkludere eintydig.

I den gjennomgangen som regjeringa har gjort på dette området, er det fokusert på desse hovudpunkta:

4.5.2 Den vidare omstillinga av Forsvaret

4.5.2.1 Effektivisere internt

Regjeringa vil føre vidare den moderniseringa av Forsvaret som vart sett i gang av Stoltenberg I-regjeringa. Dette inneber ei fortsett omlegging og modernisering av Forsvaret, med vekt på auka operativ aktivitet i nordområda og evne til deltaking i internasjonale operasjonar i regi av FN og NATO.

Der det er mogeleg og føremålstenleg å effektivisere internt i Forsvarets militære organisasjon, vil dette prioriterast framfor å setje delar av Forsvarets verksemd ut til eksterne aktørar. Dette er i tråd med det regjeringa la opp til i St.meld. nr. 10 (2005–2006), og som Stortinget slutta seg til (jf. Innst. S. nr. 176 (2005–2006)). Som følge av dette har rammene for Forsvaret sin bruk av verkemid-

delet bortsetting blitt innskrenka. Regjeringa legg i det vidare fornyingsarbeidet difor opp til at verke-middelet bortsetting vil kunne vere eitt av ei lang rekkje mogelege verkemiddel i Forsvaret sine fornyingsprosessar, men det skal berre brukast dersom dette er vurdert som meir føremålstenleg enn andre tiltak.

Regjeringa ser det ikkje som aktuelt å privatisere dei ulike oppgåvene som Forsvaret er pålagt i dag.

4.5.2.2 *Kjernefunksjonar i Forsvaret*

Når det gjeld kjernefunksjonar i Forsvaret, skal desse alltid utførast i regi av Forsvaret sjølv. Kva som er Forsvaret sine kjernefunksjonar, må vurderast på grunnlag av grundige prinsipielle vurderingar og analysar. Eit klart mål for omstillinga av Forsvaret er å styrkje den operative verksemda, slik at Forsvaret sine oppgåver løysast på ein best mogeleg måte. For å få til dette, er logistikk- og støttefunksjonar som direkte understøttar den operative verksemda heilt avgjerande. Operativ verksemd, medrekna direkte operativt understøttande logistikk, er difor uansett område som bør gjennomførast i eigen regi. Dette vil bli reflektert i det vidare arbeidet med Forsvaret sitt logistikk- og støttekonsept.

4.5.2.3 *Tryggingspolitiske forhold og operative krav*

I vurderingane av alternative fornyingstiltak vil omsynet til tryggingspolitiske og operative forhold tillegkast stor vekt i vurderingane, medrekna mellom anna fleksibilitet, tilgang på naudsynt kompetanse og leveransetryggleik. For å oppnå dette, må det operative fagmiljøet tidleg i vurderingsfasen gjere eit grundigare arbeid med omsyn til å presisere operative og funksjonelle krav, og dette må være bestemmende for kor vidt Forsvaret sjølv eller eksterne aktørar skal stå som leverandør.

4.5.2.4 *Total- og samfunnsøkonomiske vurderingar og personellmessige forhold*

I vurderinga av kva som er føremålstenlege fornyingstiltak, skal totaløkonomiske forhold leggst til

grunn, ikkje bare bedriftsøkonomiske innsparingar. I et større perspektiv er det også naudsynt å vurdere dei samfunnsøkonomiske konsekvensane av ulike fornyingstiltak i Forsvaret.

Omstillingsprosessar er krevjande for dei tilsette. Det er difor viktig å leggje vekt på prosessar som, så langt det er råd, bidreg til å redusere utryggleik knytt til det vidare moderniseringsarbeidet. Regjeringa vil difor særleg leggje vekt på dei personellmessige forholda ved vurderinga av totaløkonomiske konsekvensar av alternative fornyingstiltak. Dei tilsette skal involverast på ein skikkeleg måte i alle effektiviseringsprosessar, ikkje minst når det gjeld eventuelle bortsettingsprosessar. Involvering og god dialog bidreg til redusert uvisse for dei tilsette, samstundes som det kan stimulere til interne løysingar som alternativ til bortsetting. Eit godt, ryddig, konstruktivt og involverande forhold til arbeidstakarane og deira representantar er ein føresetnad for å oppnå ei vellykka gjennomføring av slike prosessar. Arbeidstakarane skal involverast på eit tidleg tidspunkt, og i samsvar med lov- og avtaleverk.

4.5.2.5 *Samhandling med næringslivet*

Forsvaret er ein viktig og stor samfunnsinstitusjon som både har og er avhengig av eit godt samarbeid med andre samfunnsinstitusjonar og effektiv samhandling med næringslivet, både nasjonalt og internasjonalt, for å ivareta sine pålagde oppgåver best mogeleg. Slik samhandling bidreg òg til næringsutvikling og kompetanseoppbygging i næringslivet i ulike lokalmiljø over heile landet. Industrien og næringslivet elles medverkar til å skaffe Forsvaret det Forsvaret treng av varer og tenester, frå kompliserte og integrerte prosessar innanfor produksjon og drift, til dei meir enkle varer og tenester. I St.prp. nr. 1 (2006–2007) omtala regjeringa at det er sett i gang eit arbeid med å gjennomgå og vidareutvikle strategien for dei næringspolitiske aspekta ved Forsvaret sine framskaffingar. Regjeringa vil der mellom anna kome nærmare tilbake til Forsvaret si samhandling med næringslivet.

Forsvarsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv
under eit framlagt forslag til proposisjon til Stor-
tinget om investeringar i Forsvaret.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om investeringar i Forsvaret i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om investeringar i Forsvaret

I
Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i
2007 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i

den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.

2. endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.



Grafisk produksjon: PDC Tangen a.s

241 378
Trykk.no