



**DET KONGELIGE  
FORSVARSDEPARTEMENT**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Tidl. ref.  
Brev av 15. desember 2011

Vår ref.  
2011/00168-14/FD III/KNW/TJM

Dato  
06 JAN 2012

**SVAR PÅ SPØRSMÅL FRA KONTROLL- OG KONSTITUSJONSKOMITEEN  
OM NEDLEGGELSEN AV OLAVSVERN**

Det vises til brev av 15. desember 2011 med spørsmål 1-5 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om nedleggelsen av Olavsvern.

Svar på spørsmålene følger vedlagt.

Med hilsen

Espen Barth Eide

**Vedlegg: 1**

### Spørsmål 1

*I statsrådets svar fremkommer det at det i St.prp. nr. 48 (2007-2008) avklares at «Nedleggelse av Olavsvern er beregnet å gi en årlig driftsinnsparing på i overkant 32 mill. kroner og en positiv nåverdi på ca. 496 mill. kroner i et 20-årsperspektiv.» Sjøforsvaret har nå erkjent at det er behov for å ha en støttebase for ubåter i Nord-Norge. I forbindelse med at Ramsund orlogsstasjon nå skal opprustes til å være en slik støttebase, der flytekaï og ladeutstyr skal flyttes fra Olavsvern, er det behov for å avklare om disse kostnadene var tatt høyde for i de angitte beregningene av innsparingseffekten ved nedleggelse av Olavsvern. Er det i denne sammenheng i ettertid også vurdert gjenåpning av Olavsvern som alternativ til flytting, siden det i tillegg finnes en fullgod dokk ved basen?*

Under den kalde krigen støttet Olavsvern flere deler av styrkestrukturen, ikke bare ubåter. Dette omfattet MTB-er, ubåter, rekvirerte fartøyer, kystartillerifort, Sjøheimevernet mv. Som det fremgår av St.prp. nr. 48 (2007-2008) var det ved fremleggelsen ikke lenger permanent operativ virksomhet knyttet til basen, og Olavsvern var heller ikke tiltenkt oppgaver knyttet til understøttelse av Sjøforsvarets fremtidige styrkestruktur.

Stortinget ble høsten 2008 skriftlig informert om at det var planlagt å flytte ladestasjonen fra Olavsvern til Ramsund. Stortinget er også senere blitt informert om planer for etablering av ladekapasitet ved Ramsund. Etableringen av en ladekapasitet ved Ramsund er for tiden under detaljert planlegging av Forsvarsbygg. Forsvarsdepartementet legger til grunn at ladekapasitet skal være etablert innen utløpet av 2013. Eventuelt behov for ladekapasitet for ubåter i Nord-Norge ivaretas av en mobil løsning inntil den permanente løsningen er etablert. Nedleggelsen av Olavsvern har frigjort betydelige midler til høyere prioritert virksomhet, noe som også kommer den videre utviklingen ved Ramsund orlogsstasjon til gode. De operative forutsetningene for understøttelse av ubåter når de opererer i Nord-Norge er ikke endret i forhold til tidligere vurderinger.

Kostnader til etablering og drift av en ladekapasitet for ubåter i Ramsund var ikke del av beregningsgrunnlaget for nedleggelsen av Olavsvern. Disse kostnadene er å anse som marginale sammenlignet med den betydelige driftsinnsparingen på i overkant av 32 mill. kroner pr. år ved nedleggelse av Olavsvern. Dette må også ses i sammenheng med at en eventuell avhendingsgevinst ved salg av Olavsvern heller ikke inngikk i beregningene. Disse forhold medvirker til at det totaløkonomiske bildet som lå til grunn for nedleggelsen, fortsatt står seg.

### Spørsmål 2

*I hvilken grad er det tatt kontakt med allierte i forbindelse med nedleggelsen av Olavsvern og i hvilken grad er det gitt forsikringer til allierte om at nødvendige kapasiteter skal være*

*tilgjengelig på tross av nedleggelsen, og hva består i tilfelle disse av? Spørsmålet stilles i lys av de store investeringene NATO foretok på Olavsværn i perioden 1989-1997, der basen også ble klarert til å ta imot allierte atomdrevne undervannsbåter.*

Som ledd i utarbeidelsen av St.prp. nr. 48 (2007-2008) ble det gjennomført dialog med NATO-organer, inkludert militære myndigheter, om de anbefalte strukturendringene, herunder nedleggelse av Olavsværn. Norge hadde ved fremleggelsen av proposisjonen ingen bilaterale avtaler med andre land om bruk av Olavsværn. Det vises i denne sammenheng også til St.prp. nr. 48 (2007-2008) hvor det angis: «Det foreligger ingen forpliktelser med hensyn til bruk av fasilitetene ved Olavsværn i forhold til Norges allierte og partnere.»

Den fellesfinansierte infrastrukturen ved Olavsværn omfattes av en normal prosess i alliansen med sikte på å slette den fra NATOs inventarliste. Det er også i forbindelse med denne prosessen bekreftet fra NATO at alliansen ikke har operativt behov for infrastrukturen ved Olavsværn.

### Spørsmål 3

*NATOs investering var samlet på nærmere 330 mill. kroner, og innebar en omfattende oppgradering og modernisering av infrastrukturen ved basen. Dette både for å dekke NATOs eget behov, samt å tilrettelegge for den da nye ULA-klasse ubåt, som har en beregnet levetid på 30 år. I statsrådets svar fremkommer det at «Gjenanskaffelse, dvs. nødvendig oppgradering og modernisering av infrastrukturen ved Olavsværn base dersom denne skulle beholdes, ble beregnet til ca. 182 millioner kroner i et 20-års perspektiv.» I lys av NATOs investering i den samme infrastrukturen, hvilken ytterligere oppgradering og modernisering av infrastrukturen skulle de 182 millioner kroner dekke?*

Fremtidig investeringsbehov på Olavsværn, beregnet til ca. 182 millioner kroner i en 20-årsperiode fra 2007, var forutsatt å dekke behovet for oppgradering og modernisering av bygningsmasse og infrastruktur som ikke fikk en omfattende oppgradering på 1990-tallet. Dette omfattet bygninger og anlegg som ville nå sin beregnede levealder på 60 år i løpet av 20-årsperioden, og ville innebære helt ordinære tiltak for å sikre langsiktig bruk av bygningene.

Det ble i beregningene tatt høyde for at deler av fjellanlegget ble hovedmodernisert i 1990 som del av NATO-investeringen. Ikke noe areal knyttet til fjellanlegget ble således forutsatt modernisert før etter 2028 og er derfor ikke innarbeidet som del av de 182 mill. kroner.

#### Spørsmål 4

*I hvilken utstrekning er konseptet med logistikk på kjøll gjennomført i tråd med de forutsetninger som lå til grunn for nedleggelsen av Olavsvern?*

Som det fremgår av St.prp. nr. 48 (2007-2008) vedlikeholdes fartøyene i Sjøforsvarets styrkestruktur i det alt vesentlige ved Haakonssvern orlogsstasjon, der også den nye tørrdokken er etablert. Siden den gang har også Sjøforsvaret overtatt de siste fregattene, og overtakelsen av de seks nye fartøyene av Skjold-klassen er i slutfasen.

I seg selv har de nye fregattene høy utholdenhet til havs og skal ved operasjoner være minst mulig ved kai. For ytterligere å sikre dette, også for de andre fartøyene i strukturen, er Marinens logistikkvåpen etablert. Virksomheten ved logistikkvåpenet sikrer økt tilgjengelighet og utholdenhet gjennom å utføre logistikkoperasjoner der kampfartøyene befinner seg. Operasjonskonseptene er basert på mobilitet og fleksibilitet, der logistikk på kjøll er én av flere innsatsfaktorer.

Et prosjekt for anskaffelse av et nytt havgående logistikk- og støttefartøy ble vedtatt ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 370 (2008-2009). Innfasingen av dette fartøyet vil øke kapasiteten for logistikk på kjøll og gi Forsvarets maritime kapasiteter en betydelig økt operativ tilgjengelighet og evne til tilstedeværelse over tid.

#### Spørsmål 5

*Hvor skal ubåter på oppdrag i Nord-Norge konkret kunne dokksettes dersom det oppstår akutt behov for reparasjon som krever dokksetting? I tilfelle dette er vurdert, hva så med investerings-, leie- og tilgjengelighetskostnader og er disse da tatt høyde for i den omtalte innsparingseffekten ved en nedleggelse av Olavsvern?*

Vedlikeholdsperiodene for Sjøforsvarets fartøyer er normalt tilpasset det operative seilingsmønsteret. Det skal således i prinsippet ikke være behov for planlagt vedlikehold ved ubåt-tokt i Nord-Norge. Nødvendig dokksettingskapasitet for ubåter finnes tilknyttet Haakonssvern orlogsstasjon.

Dersom en ubåt får behov for uforutsett vedlikehold eller reparasjon, og dette er så omfattende at det ikke kan utføres på stedet, vil i utgangspunktet ubåten forflyttes til Haakonssvern for utbedringer.

Det at ubåtene og Sjøforsvarets øvrige fartøyer hovedsakelig opererer ut fra Haakonssvern, er ikke til hinder for operasjoner verken i utlandet eller i Nord-Norge.

### Spørsmål 1

*I statsrådets svar fremkommer det at det i St.prp. nr. 48 (2007-2008) avklares at «Nedleggelse av Olavsvern er beregnet å gi en årlig driftsinnsparing på i overkant 32 mill. kroner og en positiv nåverdi på ca. 496 mill. kroner i et 20-årsperspektiv.» Sjøforsvaret har nå erkjent at det er behov for å ha en støttebase for ubåter i Nord-Norge. I forbindelse med at Ramsund orlogsstasjon nå skal opprustes til å være en slik støttebase, der flytekai og ladeutstyr skal flyttes fra Olavsvern, er det behov for å avklare om disse kostnadene var tatt høyde for i de angitte beregningene av innsparingseffekten ved nedleggelse av Olavsvern. Er det i denne sammenheng i ettertid også vurdert gjenåpning av Olavsvern som alternativ til flytting, siden det i tillegg finnes en fullgod dokk ved basen?*

Under den kalde krigen støttet Olavsvern flere deler av styrkestrukturen, ikke bare ubåter. Dette omfattet MTB-er, ubåter, rekvirerte fartøyer, kystartillerifort, Sjøheimevernet mv. Som det fremgår av St.prp. nr. 48 (2007-2008) var det ved fremleggelsen ikke lenger permanent operativ virksomhet knyttet til basen, og Olavsvern var heller ikke tiltenkt oppgaver knyttet til understøttelse av Sjøforsvarets fremtidige styrkestruktur.

Stortinget ble høsten 2008 skriftlig informert om at det var planlagt å flytte ladestasjonen fra Olavsvern til Ramsund. Stortinget er også senere blitt informert om planer for etablering av ladekapasitet ved Ramsund. Etableringen av en ladekapasitet ved Ramsund er for tiden under detaljert planlegging av Forsvarsbygg. Forsvarsdepartementet legger til grunn at ladekapasitet skal være etablert innen utløpet av 2013. Eventuelt behov for ladekapasitet for ubåter i Nord-Norge ivaretas av en mobil løsning inntil den permanente løsningen er etablert. Nedleggelsen av Olavsvern har frigjort betydelige midler til høyere prioritert virksomhet, noe som også kommer den videre utviklingen ved Ramsund orlogsstasjon til gode. De operative forutsetningene for understøttelse av ubåter når de opererer i Nord-Norge er ikke endret i forhold til tidligere vurderinger.

Kostnader til etablering og drift av en ladekapasitet for ubåter i Ramsund var ikke del av beregningsgrunnlaget for nedleggelsen av Olavsvern. Disse kostnadene er å anse som marginale sammenlignet med den betydelige driftsinnsparingen på i overkant av 32 mill. kroner pr. år ved nedleggelse av Olavsvern. Dette må også ses i sammenheng med at en eventuell avhendingsgevinst ved salg av Olavsvern heller ikke inngikk i beregningene. Disse forhold medvirker til at det totaløkonomiske bildet som lå til grunn for nedleggelsen, fortsatt står seg.

### Spørsmål 2

*I hvilken grad er det tatt kontakt med allierte i forbindelse med nedleggelsen av Olavsvern og i hvilken grad er det gitt forsikringer til allierte om at nødvendige kapasiteter skal være tilgjengelig på tross av nedleggelsen, og hva består i tilfelle disse av? Spørsmålet stilles i lys av de store investeringene NATO foretok på Olavsvern i perioden 1989-1997, der basen også ble klarert til å ta imot allierte atomdrevne undervannsbåter.*

Som ledd i utarbeidelsen av St.prp. nr. 48 (2007-2008) ble det gjennomført dialog med NATO-organer, inkludert militære myndigheter, om de anbefalte strukturendringene, herunder nedleggelse av Olavsvern. Norge hadde ved fremleggelsen av proposisjonen ingen

bilaterale avtaler med andre land om bruk av Olavsværn. Det vises i denne sammenheng også til St.prp. nr. 48 (2007-2008) hvor det angis: «Det foreligger ingen forpliktelser med hensyn til bruk av fasilitetene ved Olavsværn i forhold til Norges allierte og partnere.»

Den fellesfinansierte infrastrukturen ved Olavsværn omfattes av en normal prosess i alliansen med sikte på å slette den fra NATOs inventarliste. Det er også i forbindelse med denne prosessen bekreftet fra NATO at alliansen ikke har operativt behov for infrastrukturen ved Olavsværn.

### Spørsmål 3

*NATOs investering var samlet på nærmere 330 mill. kroner, og innebar en omfattende oppgradering og modernisering av infrastrukturen ved basen. Dette både for å dekke NATOs eget behov, samt å tilrettelegge for den da nye ULA-klasse ubåt, som har en beregnet levetid på 30 år. I statsrådets svar fremkommer det at «Gjenanskaffelse, dvs. nødvendig oppgradering og modernisering av infrastrukturen ved Olavsværn base dersom denne skulle beholdes, ble beregnet til ca. 182 millioner kroner i et 20-års perspektiv.» I lys av NATOs investering i den samme infrastrukturen, hvilken ytterligere oppgradering og modernisering av infrastrukturen skulle de 182 millioner kroner dekke?*

Fremtidig investeringsbehov på Olavsværn, beregnet til ca. 182 millioner kroner i en 20-årsperiode fra 2007, var forutsatt å dekke behovet for oppgradering og modernisering av bygningsmasse og infrastruktur som ikke fikk en omfattende oppgradering på 1990-tallet. Dette omfattet bygninger og anlegg som ville nå sin beregnede levealder på 60 år i løpet av 20-årsperioden, og ville innebære helt ordinære tiltak for å sikre langsiktig bruk av bygningene.

Det ble i beregningene tatt høyde for at deler av fjellanlegget ble hovedmodernisert i 1990 som del av NATO-investeringen. Ikke noe areal knyttet til fjellanlegget ble således forutsatt modernisert før etter 2028 og er derfor ikke innarbeidet som del av de 182 mill. kroner.

#### Spørsmål 4

*I hvilken utstrekning er konseptet med logistikk på kjøll gjennomført i tråd med de forutsetninger som lå til grunn for nedleggelsen av Olavsvern?*

Som det fremgår av St.prp. nr. 48 (2007-2008) vedlikeholdes fartøyene i Sjøforsvarets styrkestruktur i det alt vesentlige ved Haakonssvern orlogsstasjon, der også den nye tørrdokken er etablert. Siden den gang har også Sjøforsvaret overtatt de siste fregattene, og overtakelsen av de seks nye fartøyene av Skjold-klassen er i sluttfasen.

I seg selv har de nye fregattene høy utholdenhet til havs og skal ved operasjoner være minst mulig ved kai. For ytterligere å sikre dette, også for de andre fartøyene i strukturen, er Marinens logistikkvåpen etablert. Virksomheten ved logistikkvåpenet sikrer økt tilgjengelighet og utholdenhet gjennom å utføre logistikkoperasjoner der kampfartøyene befinner seg. Operasjonskonseptene er basert på mobilitet og fleksibilitet, der logistikk på kjøll er én av flere innsatsfaktorer.

Et prosjekt for anskaffelse av et nytt havgående logistikk- og støttefartøy ble vedtatt ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 370 (2008-2009). Innfasingen av dette fartøyet vil øke kapasiteten for logistikk på kjøll og gi Forsvarets maritime kapasiteter en betydelig økt operativ tilgjengelighet og evne til tilstedeværelse over tid.

#### Spørsmål 5

*Hvor skal ubåter på oppdrag i Nord-Norge konkret kunne dokksettes dersom det oppstår akutt behov for reparasjon som krever dokksetting? I tilfelle dette er vurdert, hva så med investerings-, leie- og tilgjengelighetskostnader og er disse da tatt høyde for i den omtalte innsparingseffekten ved en nedleggelse av Olavsvern?*

Vedlikeholdsperiodene for Sjøforsvarets fartøyer er normalt tilpasset det operative seilingsmønsteret. Det skal således i prinsippet ikke være behov for planlagt vedlikehold ved ubåt-tokt i Nord-Norge. Nødvendig dokksettingskapasitet for ubåter finnes tilknyttet Haakonssvern orlogsstasjon.

Dersom en ubåt får behov for uforutsett vedlikehold eller reparasjon, og dette er så omfattende at det ikke kan utføres på stedet, vil i utgangspunktet ubåten forflyttes til Haakonssvern for utbedringer.

Det at ubåtene og Sjøforsvarets øvrige fartøyer hovedsakelig opererer ut fra Haakonssvern, er ikke til hinder for operasjoner verken i utlandet eller i Nord-Norge.