



STORTINGET

Representantforslag 87 S

(2019–2020)

frå stortingsrepresentantane Liv Signe Navarsete, Sandra Borch, Bengt Fasteraune, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Siv Mossleth

Dokument 8:87 S (2019–2020)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Signe Navarsete, Sandra Borch, Bengt Fasteraune, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Siv Mossleth om ein fullstendig plan for flyttinga av den maritime overvakingsaktiviteten frå Andøya til Evenes

Til Stortinget

Bakgrunn

I 2016 vedtok regjeringsspartia saman med Arbeidarpartiet å leggje ned Andøya flystasjon som base for maritime overvakingsfly (MPA). I vedtaket låg at dei nye P-8 maritime patruljefly som kjem til Noreg i perioden 2021–2022, skal ha Evenes flystasjon som base, jf. Prop. 151 S (2015–2016) og Innst. 62 S (2016–2017). Argumentet som låg til grunn i proposisjonen, var at ein felles base for kampfly og maritime overvakingsressursar, verna av langtrekkande luftvern og baseforsvar, skulle gi best operativ evne til lågast mogleg kostnad. Det er grunn til å stille spørsmål ved om denne grunngevinga, både det operative elementet og kostnadselementet, framleis er relevant.

Det tryggleikspolitiske biletet har etter 2014 endra seg i negativ lei. Rapporten Fokus, som Etterretningstesta gav ut i februar 2020, peikar på at den militære aktiviteten i nordområda er rekordstor sidan den kalde krigen. Sett i lys av dette er den norske evna til maritim overvaking kritisk viktig for norsk forsvarsevne og for NATO. Maritime overvakingsfly er sentrale med tanke på evna til å oppretthalde naudsynt situasjonsforståing i eigne nærliggjande havområde. At ein evnar å få dei

nye P-8-flya i lufta snarast mogleg, bør difor ha hovudprioritet. Flya må ikkje bli ståande i USA lenger enn naudsynt, og ein må ikkje kome i ein situasjon der flya blir ståande på bakken i Noreg grunna at basen på Evenes ikkje er klar, eller at personellsituasjonen fører til forseinkingar i operasjonell testing og evaluering av P-8-kapasiteten.

Det er kjent at Luftforsvaret tilrådde forsvarssjefen å fase inn dei nye P-8-flya på Andøya. Luftforsvaret utfører MPA-aktiviteten og har den største operative kompetansen om oppdraget, basane, forholda, personellsituasjonen og ikkje minst støttefunksjonane som er naudsynte. Det er vanleg praksis at avgjerder som t.d. innfasing av nye kapabilitetar blir tekne på eit fagmilitært grunnlag, ettersom det blir sett på som del av operativ drift. I denne saka kan det synast som at Luftforsvaret sin fagmilitære kunnskap ikkje hadde nok tillit i Forsvarsstaben og leiinga i Forsvarsdepartementet, ettersom den opphavelige tilrådinga ikkje blei godteken, men send attende for å få «rett» svar. Høvesvis kort tid etter blei det kjent at Evenes blir vald som base for innfasing av P-8-overvakingsfly, i tråd med det som var politisk ynskt frå 2016. Forslagsstillarane foreslår at Stortinget ber regjeringa gi innsyn i prosessen kring den fagmilitære tilrådinga for å hindre spekulasjonar om overstyring frå Forsvarsdepartementet.

Kostnadsbiletet kring innfasinga av P-8 er vanskelig å følgje. Frå Forsvarsbygg var innfasing på Andøya estimert til 35 mill. kroner, men i Bladet Vesterålen kan ein lese at dette er oppjustert til 77 mill. kroner. Det er usikkert kva som brått har medverka til å doble kostnadane.

Vidare er driftskostnadane på Andøya sette til 41 mill. kroner i året, medan driftskostnadane på Evenes er sette til 6 mill. kroner for same tidsperiode. Regjeringa

må gjere greie for kva faktorar som er så kostnadsdrivande på Andøya, ettersom Andøya allereie har ein etablert MPA-base med tilhøyrande støttefunksjonar. Forslagsstillarane foreslår at Stortinget ber regjeringa om å leggje fram rekneskaps- og budsjettal som ligg til grunn for driftskostnadar for MPA-aktivitet på Andøya og Evenes.

Problem med turbulens grunna plassering av Forsvarets hangarbygg for maritime patruljefly (MPA) ved Evenes har medført at hangarbygg og infrastruktur tilknytt MPA er relokalisert i retning sørvest samanlikna med tilrådinga frå KVVU Evenes og Stortingets vedtak i samband med behandlinga av Innst. 346 S (2018–2019).

Ei plassering av hangar så nær flystripa vil etter det ein er kjend med auke risikofaktoren frå faktor 0,84 til 0,96. Maksimum risikofaktor som blir godkjent, er 1,01, det vil seie at ein er 0,04 frå maksimum risikofaktor som er mogleg å få godkjent. Det er sagt at ein skal gjere målingar i 1,5 år etter at hangaren er sett opp, for å sikre seg at denne risikofaktoren er rett. Dette er særst uvanleg. Forslagsstillarane foreslår at Stortinget ber regjeringa leggje fram analysar og berekningar som ligg til grunn for plassering av hangar.

Det kjem tydeleg fram i godkjenninga frå Luftfartstilsynet at det berre er hangaren til nasjonale MPA-fly som er godkjent. Frå Avinor har det i møte 28. og 29. januar 2020 vore peika på at det på eit seinare tidspunkt vil vere aktuelt med ein hangar nord for MPA-hangaren.

Luftfartstilsynet på si side skriv at:

«hangar nord er problematisk med tanke på strømningsforstyrrelser og turbulens, og har vært avgjørende for plasseringen av alternativ 1-5. Tilsynet bemerker at oppføringen av en hangar nord vil være gjenstand for egen godkjenning når det blir aktuelt, ettersom endelig plassering, utforming og størelse på denne hangaren vil ha avgjørende betydning for strømningsanalyser av turbulens.»

Det er svært kritikkverdig at ein i dag set i verk utbygging for P-8-fly ved Evenes utan å vite om ein vil få godkjenning til hangar nord, for allierte. Det vil truleg føre til at allierte også i framtida vil måtte operere ut frå Andøya, ettersom det ikkje vil vere plass til oppstilling av flya på Evenes.

Det opphavlege forslaget til hangar var plassering parallelt med rullebana. Grunna problem kring turbulens blei ikkje dette forslaget godkjent. Forslaget som blei godkjent frå Luftfartstilsynet, inneber å dreie hangaren samt flytte den lenger sør og vest. Dette vil føre til ein betydeleg auke i flyoperative flater frå det opphavlege 60 000 m². Forsvarets reelle behov er i underkant av 150 000 m² i myrterreng. Forslagsstillarane foreslår at Stortinget ber regjeringa om tal på kostnadsauke som følgje av hangarflyttinga.

Det er knytt stor uvisse til miljøkonsekvensane av utslepp av kjemikaliar og operativ drift av P-8-flya ettersom regjeringa ikkje prioriterer å investere i oppsamlingssystem for kjemikaliar for baneavising. MPA-området er plassert berre nokre hundre meter unna landområde som er freda gjennom Ramsar-konvensjonen. Det pålegg difor Stortinget eit betydeleg ansvar for å vareta natur- og artsmangfaldet i området rundt lufthamna på Evenes.

Forslagsstillarane viser til naturmangfoldloven § 7 (prinsipper for offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12):

«Prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder når et forvaltningsorgan tildeler tilskudd, og ved forvaltning av fast eiendom.»

Det finst per dags dato ikkje nokon plan for korleis ein skal makte å halde rullebana på Evenes operativ i vinterhalvåret, og drive i samsvar med eit svært lågt utsleppsløyve for kjemikalia, eller for problematikken rundt å nytte sand. Stortinget må få framlagd ein plan for korleis ein skal drive operativ aktivitet gjennom heile året.

Avising og bruk av kjemikaliar på dagens rullebane ved Evenes lufthamn er ei kjent utfordring. Ettersom basen ligg tett på Ramsar-område, er utsleppsløyvet for kjemikaliar mykje lågare enn ved andre militære flyplassar, som Bodø, Andøya og Ørlandet. I tillegg er det forbod mot bruk av urea, det mest effektive kjemikaliet. Ved den sivile lufthamna på Evenes vert det i dag nytta sand for å halde rullebana operativ. Dette er vanleg ved sivil luftfart, men byr på store utfordringar for militære fly. For det fyrste kan underhengande last, sensorar, optikk, våpen og liknande bli påført store skadar ved bruk av sand på rullebana. For det andre skal militære fly brukast og vedlikehaldast i fleire tiår, og dei toler difor ikkje slitasten bruk av sand fører med seg. I skriftleg spørsmål frå Liv Signe Navarsete til forsvarsministeren 31. januar 2020, jf. Dokument nr. 15:831 (2019–2020), blei denne problemstillinga løfta ettersom det i vintersesongen 2016–17 blei brukt 4 264 tonn med sand i tillegg til 90,4 pst. av utsleppsløyvet for kjemikaliar før militær aktivitet var lagd til Evenes lufthamn.

Forsvarsministeren svara at ein skulle drive meir mekanisk fjerning av is og snø samt at Forsvarets forskningsinstitutt har fått i oppgåve å undersøke alternativ til dagens kjemikaliebruk. Regjeringa har altså ikkje noko løysing på denne utfordringa per i dag. Sverige, Finland og USA har alle same utfordringa med vinterklima, ingen av dei har funne gode miljøvenlege alternativ til kjemikaliebruk. Ein har heller ingen garanti for at dette problemet let seg løyse, og Stortinget må få vite om det vil gå ut over operativ drift og miljøomsyn eller gi slitaste på militært utstyr.

Evenes har vore planlagt som QRA-base sidan 2012. I samband med dette er det gjort mykje arbeid kring ammunisjon, men berre ut frå eit F-35-perspektiv. I arbeidet kring F-35 blei det etablert eit eige ammunisjonsutval med personell frå fagmiljø innan eksplosiv i Bodø og Ørlandet. Utvalet handterte der spørsmålet kring ammunisjon i tråd med retningslinene i ammunisjonstenesta. MPA kom inn i saka først i 2016, og det blei då sagt at ein skulle gjenbruke eksisterande lagringsfasilitetar i Evenesregionen. Det viser seg i dag at desse ikkje er eigna. Det er ikkje sett ned ammunisjonsutval for å vareta våpen og eksplosiv til MPA-systemet innanfor domenet lagring, montering og transport av eksplosiv. Stortinget må få opplyst korleis regjeringa vil sikre at retningslinene i ammunisjonstenesta skal følgjast for MPA.

Plassmangel er også ein sentral faktor i denne samanheng. Eit monterings- og inspeksjonsbygg som tilfredsstillar rigide krav til klargjering av eksplosiv og har store tryggleiksavstandar mot annan infrastruktur og personell, er ruvande og stort og vil måtte vere kring ti meter høgt og romme sju hallar. Med kjende turbulensproblem kring hangaren er det vanskeleg å sjå for seg kvar dette bygget skal plasserast. Etablering av eit ammunisjonsområde i tilknytning til Evenes flystasjon kan også medføre ei betydeleg utviding av militært område, noko som vil få konsekvensar for husstandar og

samferdsel i området. Endringar i kostnadsbiletet må opplysast til Stortinget.

I over 60 år har tilsette ved Andøya flystasjon samarbeidd tett med den samlokaliserte Etterretningstenesta. Dette har vore avgjerande for å oppnå dei gode resultat ein har gjort. Mange tilsette ynskjer ikkje å flytte med til Evenes, og det er ein reell fare for at fagmiljøet ved maritim overvaking og deira kompetanse vil bli redusert som eit resultat av flyttinga. Forslagsstillarane er kjende med at det er særskilt krevjande å få kompetente søkarar til støtteapparatet rundt MPA-drifta. Regjeringa må leggje fram ein bemanningsplan for Stortinget som sikrar full operativ drift på den nye basen for maritim overvaking i samsvar med framdriftsplanen.

Forslag

På denne bakgrunnen vert det fremja følgjande

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med ein fullstendig plan for flyttinga av den maritime overvaksingsaktiviteten frå Andøya til Evenes, der ein gjer greie for løysingar for innfasing, hangarproblematikk, avising, ammunisjonslagring og bemanning, inkludert støttefunksjonar og økonomi.

11. mars 2020

Liv Signe Navarsete

Sandra Borch

Bengt Fasteraune

Kari Anne Bøkestad Andreassen

Siv Mossleth

