



SINTEF



Rapport

Forprosjekt - Samfunnssikkerhet Ørland

Forfattere:

Anita Øren, Marte Høyby, Tor Olav Grøtan, Dag Eiliv Bertelsen

Rapportnummer:

2024:00697 - Åpen

Oppdragsgivere:

Ørland kommune og Ørland flystasjon

Bildet på forsiden er generert av Chat GPT.



SINTEF Digital
Postadresse:

Sentralbord: 40005100
info@sintef.no

Foretaksregister:
NO 919303808 MVA

Rapport

Forprosjekt - samfunnssikkerhet Ørland

EMNEORD
Samfunnssikkerhet,
totalberedskap,
totalforsvar, Ørland,
Forsvaret

VERSJON
Versjon 1

DATO
2024-06-10

FORFATTER(E)
Anita Øren, Marte Høyby, Tor Olav Grøtan, Dag Eiliv Bertelsen

OPPDRAGSGIVER(E)
Ørland kommune og Ørland flystasjon

OPPDRAGSGIVERS REFERANSE
Thomas Engen

PROSJEKTNUMMER
102029364

ANTALL SIDER
34

Denne rapporten oppsummerer resultater fra et forprosjekt. Det er ikke en fullstendig studie, men må bli sett på som en innledende oversikt over de utfordringer Ørland kommune og Ørland flystasjon står ovenfor i dagens nye sikkerhetspolitiske situasjon.

UTARBEIDET AV
Anta Øren

SIGNATUR

KONTROLLERT AV
Tor Olav Grøtan

SIGNATUR

GODKJENT AV
Maria Bartnes

SIGNATUR

COMPANY WITH
MANAGEMENT SYSTEM
CERTIFIED BY DNV
ISO 9001 • ISO 14001
ISO 45001

RAPPORT NR.
2024:00697

ISBN
978-82-14-07038-5

GRADERING
Åpen

GRADERING DENNE SIDE
Åpen

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	7
2	Ørland	8
3	Mål	9
4	Metode: intervjuer	9
5	Sentrale dokumenter	9
5.1	Ørland kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034	10
5.2	NATO's seven baseline requirements	11
5.3	NOU 2023:14 Forsvar for fred og frihet.....	11
5.4	NOU 2023: 17 Nå er det alvor – rustet for en usikker fremtid	12
5.5	Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036	13
5.6	Military Mobility Trøndelag	15
5.7	Forsvarsløftet – for Norges trygghet. Langtidsplan for forsvaret	15
6	Hovedfunn	18
6.1	Robuste, trygge og velfungerende samfunn under normale forhold.....	18
6.2	Samfunnssikkerhet, beredskap og utfordringer i krisetid	20
6.3	Infrastruktur	22
6.3.1	Kraftforsyning	23
6.3.2	Vei-infrastruktur	23
6.4	Forsvarsavdelingene på Ørland	25
6.5	Et grønt og bærekraftig Ørland.....	27
7	Oppsummering	27
8	Forslag til "veien videre"	28
8.1	Workshoper	29
8.2	Aksjons- og følgeforskning.....	29
8.3	Nytt bidrag til beregningsmodell til Nasjonal transportplan	29
9	Referanser	31
10	VEDLEGG 1	32

Sammendrag

På oppdrag fra Ørland kommune og Ørland Flystasjon har SINTEF undersøkt utfordringer knyttet til samordnet drift av basen og kommunen i både freds- og krigstid, samt ulike samfunnssikkerhetsutfordringer som er viktige for totalforsvaret. Empiri fra forprosjektet viser at koordinering av blant annet planverk og strategier mellom kommunen, nabokommuner og ulike statlige nivåer og sektorer er utfordrende. Dette kan skyldes manglende felles informasjonsgrunnlag og situasjonsforståelse, samt manglende arena for slik informasjonsutveksling.

Utfordringene er ofte lokale eller regionale anliggender som kommunen eller fylket må håndtere selv, for eksempel svakheter ved veikvalitet og sikker energitilførsel. Disse fasilitetene har også større nasjonal betydning, da de er essensielle for driften av Ørland kampflybase i både freds- og krigstid. I tillegg har de internasjonal betydning, fordi de er nødvendige for å oppfylle NATOs sju grunnleggende krav for sivil beredskap hos allierte stater.

Ørland kommune argumenterer for at disse fasilitetene ikke kan ivaretas kun ved kommunal innsats, og at det ikke er tilstrekkelig tilrettelagt for at utbedringer og vedlikehold kan prioriteres på fylkeskommunalt nivå, til tross for kommunens viktige rolle i regional og nasjonal sikkerhet.

1 Innledning

Vi ser en verden i endring, den geopolitiske situasjonen har forandret seg drastisk de siste årene, og da særlig etter Russlands invasjon av Ukraina i 2022. Den geopolitiske situasjonen har også en direkte påvirkning av det lokale miljø, så vel som det nasjonale. Nå som Sverige og Finland har blitt medlemmer av NATO (Regjeringen, 2024), vil dette få betydning for Trøndelag. Dette har både Forsvarsminister og Forsvarssjef uttalt ved flere anledninger. Trøndelag er et viktig knutepunkt der aksene fra kysten i vest til Sverige og Finland i øst krysser aksene fra Sør-Norge til Nord-Norge. Regionen skiller seg ut ved å være vertskap for Norges hovedkampflybase på Ørland flystasjon der størsteparten av Norges F-35 er stasjonert. Hovedtyngden av Luftforsvarets luftvernkapasitet er også lokalisert der, samt Baseforsvarsbataljonen. NATOs overvåkningsfly har flybasen som sin fremskutte lokasjon i Nordområdene (Forsvaret, 2024a). Trøndelag er videre lokasjonen for Marine Corps Prepositioning Program-Norway (MCPN) som er av særdeles stor strategisk betydning for Norge og NATO, og nå fremover av meget stor betydning for Sverige og Finland. HV-12 og Vertslandstøttebataljonen holder til på Værnes (Forsvaret 2024b). Trøndelag og Trondheimsfjorden er sammen med Esbjerg, Gøteborg og Narvik, pekt ut som alliert mottakshavn av personell og materiell som kan fraktes videre til mulige konfliktområder i Sverige og Finland (NOU 2023:14). I en slik konfliktsituasjon kan man se for seg at det vil være risikabelt, og kanskje umulig å nå Østersjøen og Bottenviken gjennom sjøveien. Forsyningslinjer bl.a. via Trøndelag og E14 mot Sverige vil gi logistikkutfordringer som vil påvirke næringslivet og lokale aktører i Trøndelag (Sellevåg et al., 2022). Dette gjør regionen sårbar, da området kan være et utsatt mål for infiltrasjon, påvirkning og andre hybride trusler i fredstid, i tillegg blir det et opplagt militært mål i en mulig konfliktsituasjon.

Totalforsvaret er det militære forsvaret og den sivile beredskapen i Norge, noe som betyr at Forsvaret og det sivile samfunnet samarbeider for å forebygge og håndtere kriser og krig. Det er en gjensidig avhengighet i dette. Beredskapsprinsippene sier at organisasjonen med ansvar for et fagområde i fredstid, også har ansvar for de nødvendige beredskapsforberedelsene (ansvarsprinsippet). Dette legger et stort ansvar på Ørland kommune. Samtidig legger samvirkeprinsippet vekt på at myndigheter, virksomheter og etater har ansvar for å sikre samvirke mellom de relevante aktørene og virksomhetene i forebygging og krisehåndtering. Både den vertikale koordineringen mellom sentrale og lokale nivå i offentlig forvaltning, og den horisontale koordineringen mellom sektorer, pekes på som en av hovedutfordringene i totalforsvaret (Endregard og Rongved, 2022). Styrking av totalforsvaret kan derfor være utfordrende på grunn av et sammensatt aktørbilde med forsvarssektoren på den ene siden, og en rekke sivile aktører og organisasjoner på den andre (Sellevåg et al., 2022, Endregard og Rongved, 2022).

I et samfunnssikkerhetsperspektiv blir det kritiske spørsmålet: hvilke aktører er tilstrekkelig bekymret for hvordan Forsvarets behov for sivilsamfunnets støtte kan ivaretas, samtidig som at kommunene ivaretar lokalsamfunnets behov i både krig og fred? Dette perspektivet ser imidlertid ut til å falle utenfor i planleggings- og koordineringsprosesser. Prosjektets sentrale problemstilling er derfor: hvordan kan utfordringer identifiseres og følges opp i dialogen mellom kommuner, Forsvaret og andre beredskapsetater, uten at problemstillingene blir sett på som lokale interessekonflikter og derved ikke blir tilstrekkelig adressert?

Forprosjektet har samfunnsvitenskapelig innretning mot samfunnssikkerhet og beredskap i lys av totalforsvaret. Det foreligger bred forskning på ulike deler av det norske totalforsvarskonseptet. Både Norheim-Martinsen (2019) og Rongved & Norheim-Martinsen (2022) diskuterer tematikker knyttet til totalforsvaret, med fokus på organisering av offentlig sektor og samvirke. Forsvarets forskningsinstitutt har også publisert rapporter om totalforsvaret (Sellevåg et al. 2022, Sellevåg, 2022), og det finnes forskning på totalforsvarskonseptet i Norge som helhet, med sammenligninger til andre land (Morsut, 2020, Pollock & Steen, 2021). Det er imidlertid lite forskning på regionalt og lokalt nivå tilknyttet totalforsvaret, også når det gjelder Trøndelag. Dette til tross for at både Totalberedskap- (NOU:17, 2023) og Forsvarskommisjonen

(NOU:14, 2023) trekker frem viktigheten av Trøndelagsregionen på grunn av Ørland flystasjon, og mottak og videresending av alliert personell og materiell for NATO.

Dette forprosjektet har sett på nye utfordringer angående kritisk infrastruktur og samfunnsskrittiske funksjoner, hybride trusler og virkningen av den endrede geopolitiske situasjonen for sivil og militær tilstedeværelse og aktivitet på Ørland og med de tilhørende spesielle utfordringer som kampflybasen innebærer. Mye av det som er beskrevet her er også kommentert i flere utredninger som f.eks. Totalberedskapskommisjonens rapport. Datagrunnlag ble samlet inn gjennom enkeltintervju og gruppeintervju. SINTEF har med dette notatet oppsummert og drøftet foreløpige funn, som vil danne et grunnlag for videre arbeid med tema relatert til samfunnssikkerhet og kritisk infrastruktur på Ørlandet som del av totalforsvaret i Trøndelag, og i Trøndelag for øvrig.

2 Ørland

Ørland er en kommune lokalisert på Fosenhalvøya i Trøndelag. Bjugn og Ørland kommune ble sammenslått i 2020 og har til sammen litt over 10 000 innbyggere. I tillegg til landbruk og skogbruk har Ørland industribedrifter som Mascot Høie som produserer dyner puter og sengetøy til 70 % av det norske markedet, fôrfabrikken Lysøysund Sildoljefabrikk, og bedriften Grøntvedt som foredler sild og makrell. Lakseoppdrettsselskapet Mowi har to virksomheter i kommunen og de dekker hele verdikjeden fra fôrproduksjon til stamfisk, rogn og matfisk i kommunen. MOWI Fishfeed, en av de nyeste divisjonene innen MOWI-konsernet, startet produksjonen av laksefôr i juni 2014 og er en viktig leverandør til MOWI Farming Operations med leveranse av laksefôr. For tiden produserer MOWI fabrikk på Valsneset mer enn 330.000 tonn laksefôr årlig. Ørlandet har flere sparebanker (Ørland og Bjugn Sparebank, filialer fra Sparebank 1 SMN og Trøndelag Sparebank) og tre hoteller (Ørland Kysthotell og Hovde Gård og Bjugn Hotell). Fosen tingrett og Fosen distriktsmedisinske senter (DMS) er lokalisert på Brekstad i Ørland. Den største arbeidsplassen i regionen er Ørland flystasjon.

Ørland flystasjon som ligger på Brekstad har om lag 1500 ansatte og 500 vernepliktige (Ørlandet kommune, 2024; Folk og Forsvar, 2022). Flybasen ble påbegynt av den tyske okkupasjonsmakta i perioden 1941-44. Den ble så lagt ned etter krigen, før den ble reetablert på 1950-tallet ved hjelp av NATO (Folk og Forsvar, 2022). Ørland flystasjon opererer i dag jagerflyene F-35, SAR Queen redningshelikoptre og NATO E-3/AWACS overvåkningsfly, og er det eneste faste landingssted i Nord-Europa for NATOs overvåkningsfly. Stasjonen er en del av NATOs beredskapsstyrke og et treningssenter for luftstyrker fra NATO og Partnerskap for fred-landene (Ørland kommune, 2020). Fram mot 2025 skal Norge ta imot 52 nye F-35 kampfly, og de fleste skal operere under enheten 132 luftving på Ørland.

Ørlandet ble valgt som kampflybase i 2012 og kampflybasen har gått gjennom en storstilt modernisering og utbygging de siste årene (Forsvaret, 2024a). Det har blitt investert tungt med utbygging, modernisering og tilrettelegging i Ørland de siste årene. Flyplassen har fått lengre rullebane, det er bygd et nytt skvadronbygg, nytt vedlikeholdsbygg, nye baser, hangarer og forsyningsbygg. Videre blir det gjennomført flere prosjekter i regi av flybasen for å se på muligheten for å bruke lokalprodusert mat og det er utført utredninger for økt bruk av fornybar energi som for eksempel solcellepanel langs vollen som omkranser basen. Kampflybasen har som mål å bli den ledende forsvarsavdelingen i Norge når det gjelder bærekraft og beredskap¹.

<https://www.adressa.no/nyheter/trondelag/i/KnOz7X/har-plan-for-aa-gjoere-oerland-greener-and-meaner>

3 Mål

Dette forprosjektet hadde som mål å se hvilke nye utfordringer Ørland kommune og Ørland kampflybase har, som resultat av en verden i endring, Trøndelag-området nye strategiske betydning og tilhørende endret trusselbilde. Målene er uttrykt slik:

- Vurdere nye trusler og utfordringer for Ørland-regionen som følge av endret sikkerhetspolitisk situasjon og at Sverige og Finland gikk inn i NATO*
- Undersøke om det blir endring i samspillet mellom militær og sivil beredskap og tjenester (totalforsvaret)
- Undersøke i hvilken grad det blir økt belastning på gjeldende infrastruktur, og samfunnet for øvrig
- Gi innspill til veien videre, hvilke utfordringer som må studeres mer, hvilke beregninger og analyser som bør gjøres, og hvilke tiltak som kan bli aktuelle i tiden fremover
- Koble til bærekraftsmål nr 9 (industri, innovasjon og infrastruktur), nr 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn) og 16 (fred og rettferdighet)

*Målene ble formulert før Sverige og Finland ble med i NATO. Likeså ble intervjuene i dette forprosjektet utført før begge landene ble medlemmer av NATO. Teksten i dette notatet skrevet ut fra at Sverige og Finland har blitt medlemmer av NATO.

4 Metode: intervjuer

Forprosjektet benyttet semistrukturerte intervjuer som metode, både fysiske intervju og digitale intervju utført med Microsoft Teams. Forprosjektet er meldt inn til Sikt, Kunnskapssektorens tjenesteleverandør, siden prosjektet behandler personopplysninger.

Informanter er skjønnsmessig valgt ut basert på profesjon og kunnskap. Informantene kommer fra Ørland kommune, Trondheim kommune, Fylkeskommunen, nødetater, Statens vegvesen, AtB, Forsvaret og ulike næringsaktører. Informantene hadde bakgrunn fra enten beredskap, planverk, transport, logistikk, næringsvirksomheter, politikk eller ledelse.

Intervjuguiden inneholdt spørsmål av sikkerhetspolitisk art, sivil-militært samarbeid, kritisk infrastruktur/samfunnskritiske funksjoner, teknologi og utfordringer, og veiinfrastruktur. Vi har ikke bedt om, heller ikke gjengitt noe gradert informasjon. Se vedlegg 1 for komplett intervjuguide.

5 Sentrale dokumenter

I dette kapittelet går vi kort igjennom punkter som er viktige for Trøndelag i følgende dokumenter:

- Ørland kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034
- NATO's seven baseline requirements
- Forsvarskommisjonens rapport NOU 2023:14 Forsvar for fred og frihet
- Totalberedskapskommisjonens rapport NOU 2023:17 Nå er det alvor – rustet for en usikker fremtid
- Military Mobility Trøndelag – Infrastruktur for økt militær og sivil beredskap, - og evne til å håndtere alliert mottak i Trøndelag
- Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036
- Langtidsplan for forsvaret 2024 (Prop. 87 S)

5.1 Ørland kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034

Samfunnsdelen er kommunens overordnede styringsdokument som gir føringer for kommunens plan- og utviklingsarbeid fram til 2034. Den beskriver hvordan kommunen ønsker at lokalsamfunnet skal utvikle seg, og hvilke områder det skal satse ekstra på, se Figur 1.

Som overordnet prinsipp er det valgt at Ørland 2034 er klimanøytral. Ørland kommune ønsker å gå foran, være innovativ, og jobbe hardt for å se hvordan klimanøytralitet kan oppnås i en distriktskommune. Dette er et ambisiøst mål som vil kreve kontinuerlig oppmerksomhet og systematisk arbeid.



Figur 1. Ørland kommunes hovedprinsipp og tre satsningsområder de neste 12 årene.

Det er i kommuneplanens samfunnsdel 58 strategier. Av spesielt stor betydning som ligger til grunnlag for dette oppdraget er følgende strategier:

- Samarbeide med Forsvaret, nasjonale og regionale myndigheter, forskningssamfunn, næringsliv og andre lokale aktører om kutt i klimagassutslipp og andre tiltak for å nå kommunens mål om klimanøytralitet
- Være en pådriver for samhandling mellom kommune, frivillighet, næringsliv, innbyggere og andre aktører
- Arbeide forebyggende og systematisk med samfunnssikkerhet og beredskap i samarbeid med lokale aktører for å være godt rustet til å håndtere uforutsette hendelser
- Utvikle et godt sivil-militært samarbeid
- Legge til rette for klimavennlige transportmetoder tilpasset ulike behov i kommunen
- Legge til rette for godt samarbeid mellom kommunen og næringsaktører som støtter opp om lokal utvikling og verdiskaping

Kommentarer: Slik vi ser det jobber Ørland kommune godt på beredskapsområdet og har en aktiv strategi mot et bærekraftig og attraktivt lokalsamfunn.

5.2 NATO's seven baseline requirements

Det er 14 artikler i NATO/Atlantehavspakten. En av de mest kjente er nok artikkel nr. 5, som sier at et angrep på ett NATO-land er et angrep på alliansen. En annen viktig artikkel er nr. 3: "For mer effektivt å nå formålene for denne traktat vil partene enkeltvis og i fellesskap ved stadig og virksom selvhjelp og gjensidig støtte opprettholde og utvikle sin individuelle og felles evne til å motstå væpnet angrep" (Lovdata, 1949). Denne artikkelen sier at medlemslandene må ha et militært forsvar, men samtidig må det også ha en sivil beredskap og evne til å motstå kriser.

Under NATOs toppmøte i Warszawa i 2016, besluttet medlemmene i alliansen at de skulle forplikte seg til å øke evnen til å motstå uønskede hendelser ved å tilfredsstille syv grunnleggende krav for sivil beredskap, utarbeidet av NATOs komite for sivil beredskapsplanlegging (CEPC):

1. Sikre kontinuitet for myndighetene og kritiske offentlige tjenester
2. Sikre robust kraftforsyning
3. Sikre evnen til å håndtere ukontrollert forflytning av mennesker
4. Sikre robust mat- og vannforsyning
5. Sikre evnen til å håndtere masseskadesituasjoner
6. Sikre robuste sivile kommunikasjonssystemer
7. Sikre robuste transportsystemer

Hvert av disse kravene har egne retningslinjer og konkrete mål. Felles for disse 7 krav er at det skal være kontinuitet i nasjonale styringssystem, kontinuitet i kritiske samfunnsfunksjoner til befolkningen, og det sivile skal støtte militære operasjoner. Dette støtter opp under begrepet totalforsvaret. Forsvarets Forskingsinstitutt (FFI) forklarer at totalforsvaret skal ivareta statssikkerheten og samfunnssikkerheten i hele krisespekteret, hvor det er tre grunnleggende elementer for et godt totalforsvar: god motstandsdyktighet i samfunnet, tverrsektoriell situasjonsforståelse og vilje og evne til gjensidig støtte og samarbeid (Sellevåg et al., 2022).

Kommentarer: I dette notatet stiller vi spørsmål ved om krav nr 7, sikre robuste transportsystemer, er tilfredsstillt for Ørland og de tilhørende militære styrker.

5.3 NOU 2023:14 Forsvar for fred og frihet

Forsvarskommisjonen ble oppnevnt av Regjeringen i 2021. På det tidspunktet ble det stilt spørsmål til hvorfor Norge trengte en slik kommisjon, men etter at Russland invaderte Ukraina i februar 2022 er det ingen som har stilt spørsmål om dette. Forsvarskommisjonen sier videre at norsk offentlighet ikke har tatt hensyn til den negative utviklingen som har vært de siste årene med tanke på sikkerhetssituasjonen rundt oss, og hvilket behov vi har for et sterkt og fremtidsrettet forsvar.

"Forsvarskommisjonen sitt oppdrag har vært å vurdere hvilke potensielle sikkerhets- og forsvarspolitiske veivalg og prioriteringer Norge kan ta for best å ivareta norsk sikkerhet i et 10–20-årsperspektiv. Vi har vurdert om Norge er godt nok rustet for å møte fremtidens utfordringer. Det viktigste veivalget norske myndigheter står overfor er vilje til å prioritere sikkerhet, forsvar og beredskap de neste 10–20 årene".

I Forsvarets langtidsplan fra 2016 ble det vedtatt å investere i langtrekkende luftvern og sensorer. Dette er systemer som samlet sett skulle beskytte kampflybasen på Ørland, allierte mottaksområder i Trøndelagsregionen og Evenes flystasjon. Investeringen ble derimot utsatt i langtidsplanen fra 2020. 15. mars 2024 kunngjorde Regjeringen at de prioriterer 1 milliard kroner til luftvern i Norge (Prop. 59 S 2023-2024).

Kommentarer: For å ha et tilfredsstillende luftvern er det viktig med veiinfrastruktur. Staten investerer nå i luftvern, hvor Ørland er ett av de sentrale steder som vi trenger beskyttelse fra luftvern. Et spørsmål som da kommer opp, er hvorvidt veiinfrastrukturen i og rundt Ørland har kapasitet og standard til å betjene den trafikken som medfølger ved forflytning av luftvernsavdelinger. Det er videre nevnt i Forsvarskommisjonsrapporten at så mye som mulige av luftvernet bør være mobilt, og for å kunne forflytte store mengder tungt materiell må det være en veiinfrastruktur som tillater en slik forflytning. Videre kan det, ifølge samme rapport, bli aktuelt å integrere det norske luftvernsystemet med andre allierte styrker, noe som kan øke behovet for mobilitet.

5.4 NOU 2023: 17 Nå er det alvor – rustet for en usikker fremtid

Rapporten tar opp mange sentrale utfordringer med norsk totalberedskap, inklusiv viktigheten av næringslivets rolle i beredskapssammenheng. Den sier blant annet:

"De globale utviklingstrendene, risiko- trussel- og sårbarhetsbildet gjør det nødvendig å endre hvordan Norge innretter beredskapen. Vi må sikre at samfunnsressursene brukes mer effektivt. Vi må endre den offentlige beredskapsstrukturen samtidig som vi tar vare på – og forsterker – det som fungerer godt. Alle relevante beredskapsressurser, også næringslivet, må integreres i det nasjonale beredskapsarbeidet. Ikke minst må vi prioritere sikkerhet og beredskap."

En av anbefalingen i totalberedskapsrapporten er å ha et robust beredskapssystem:

Et robust beredskapssystem kjennetegnes først og fremst av motstandsdyktighet mot alle former for fare, i hele krisespektret og så lenge situasjonen varer. Totalberedskapskommisjonens hovedanbefalinger kan oppsummeres i 10 punkter:

- en motstandsdyktig og utholdende befolkning*
- styrke lokalt og regionalt nivå i beredskapen*
- styrke tverrsektorielt samarbeid*
- tettere integrering av næringslivet i den nasjonale beredskapsstrukturen*
- utvikle nasjonal situasjonsforståelse, ledelse og enhetlig rådsstruktur*
- utvide nordisk beredskapssamarbeid*
- videreutvikle grunnberedskapen*
- styrke beredskapsrollen til frivillige organisasjoner*
- forsterke arbeidet med infrastruktur og digital sikkerhet*
- styrke forsyningssikkerheten*

Totalforsvarskommisjonen anbefaler videre at lokal og regional beredskap må være robust og at samarbeidet spesielt på lokalt og regionalt nivå, må styrkes.

Kommunene har ansvar for den sivile beredskap i totalforsvarsperspektivet. Men ifølge totalkommisjonsrapporten oppgir noen av kommunene at det er fremdeles en vei å gå for at dette fungerer:

Kommisjonen har fått innspill om at kommunenes bevissthet og kunnskap om hvilken rolle de spiller i totalforsvaret, er varierende. Tydeligere mandater etterlyses, og det pekes på behov for felles planforutsetninger som kan danne utgangspunkt for planleggingen lokalt. Flere påpeker også at kommunene ikke er kjent med tiltakene i SBS, og hva som forventes av kommunen i et krigsscenario.

Kommentar: Rapporten peker videre på hvordan en kan arbeide for å styrke motstandsdyktighet mot sammensatte/hybride trusler. Her er det viktig både med en felles situasjonsforståelse, men også helt nødvendig med mer tverrsektoriell innsats og samordning, herunder evne og vilje til å dele informasjon.

Også Totalforsvarskommisjonsrapporten løfter frem Trøndelag som en av de regionene som vil oppleve økt militær aktivitet nå som Sverige og Finland er med i NATO. Den nevner at det vil bli økt aktivitet for av både allierte styrker, materiell og personell, samt både sivile og militære forsyninger (NOU 2023:17).

5.5 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) ble lagt frem 22. mars 2024. Denne planen er utarbeidet av de fem transportetatene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Kystverket, Avinor AS og Nye Veier AS.

Kapittel 6.2.1.1

"Fylkeskommunene har som veieiere et viktig ansvar for samfunnssikkerhet på fylkesveinettet, bl.a. ved at fylkesveiene fungerer som omkjøringsveier. En rekke fylkesveistrekninger er også viktige for militær mobilitet og tilgang til kritisk viktig infrastruktur, herunder veier tilknyttet sentrale olje- og gassinstallasjoner og havner som har en rolle i totalforsvaret. For å sikre hensiktsmessig drift, oppgraderinger, sikringstiltak og beredskap på disse strekningene ut fra nasjonale behov i krise eller krig, vil det være behov for effektiv koordinering mellom veimyndighetene, Kystverket og Forsvaret. Det skal bl.a. vurderes sammen med veieierne hvordan man best kan sikre kontroll med tilstanden på slike kritiske fylkesveistrekninger. Regjeringen legger også opp til en ny øremerket ordning for tilskudd til fylkeskommunene for opprusting av kritiske bruer for militær mobilitet."

Videre er det beskrevet en vurdering av behovet for omklassifisering av fylkesveistrekninger:

"Regjeringen har vurdert forslag om å omklassifisere noen fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret til riksvei, og konkludert med at strekningene forblir fylkesveier. Det er identifisert behov for å oppgradere kritiske bruer på fylkesveistrekninger."

I kapittel 13.6.5 Samfunnssikkerhet og understøttelse av militær mobilitet, står følgende:

"Bedre og mer forutsigbar fremkommelighet er viktig for samfunnssikkerhet og beredskap. Behovet for å ruste opp riksveinettet for å sikre bæreevnen på vei- og bruinfrastrukturen for å kunne håndtere nasjonale og allierte behov knyttet til forsvaret av Norge er stort. Veinettet må tilpasses slik at Norge ved behov også kan være et transittområde for allierte styrker med tungt militært materiell og logistikk som skal videre til Finland og Sverige. Dette krever at styrking av Norges evne til å motta allierte styrker og til militær mobilitet over landegrensene inngår i prioriteringene av veimidler."

Statens vegvesen har i samarbeid med Forsvaret gjennomgått og vurdert kritikalitet i riksveinettet. Det viktigste er at det tas høyde for et økt behov for å oppgradere og skifte ut veiinfrastruktur, og spesielt kritiske bruer som ledd i transportsektorens bidrag til totalforsvaret. Dette omfatter også strekningsvis utbedring, og Statens vegvesen har trukket frem utbedring på E14 mellom Stjørdal og riksgrensen Storlien som et aktuelt tiltak."

Dette viser at det i hovedsak er riksvei E14 som vil bli prioritert utbedret. For fylkesveiene vil det bli øremerkede midler for utbedringer av broer.

Den fylkesvise oversikten fra NTP (<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ntp-2025-2036-fylkesvis-oversikt/id3031420/>) viser at for Trøndelag var det E6 Grong-Nordland grense, E14 Stjørdal-riksgrensen Storlien, og Rv. 70 Oppdal-Øygarden som kommer i kategorien utbedringsstrekninger og dermed får de største investeringene.

"Totalt for fylkesvei legges det opp til at Trøndelag skal få til sammen 1,8 milliarder kroner i første seksårsperiode, i tillegg til det ordinære rammetilskuddet. I første seksårsperiode innebærer det en økning på over 300 millioner kroner sammenlignet med flat videreføring av 2024-budsjettet.

Ingen av de foreslåtte fylkesveiene omklassifiseres til riksvei. Regjeringen legger opp til en ny øremerket ordning for tilskudd til fylkeskommunene for opprusting av kritiske bruer for militær mobilitet. For hele landet prioriteres det totalt 600 millioner kroner til dette i planperioden. Det nye øremerkede tilskuddet til Kritiske bruer for militær mobilitet på fylkesveinettet innebærer midler til 14 identifiserte bruer på fylkesveinettet i Buskerud, Innlandet, Trøndelag, Troms og Vestland."

Det er her pekt på fire bruer i Trøndelag, hvor alle er på FV 720 i Indre Fosen kommune. Disse er:

- Stobrua
- Alsetbrua
- Tangstadelvbrua 1
- Tangstadelvbrua 2

Fylkesdirektøren har kartlagt bruene, og finner at Stobrua og Alsetbrua har behov for utskifting. Tangstadelvbru 1 og 2 kan formentlig oppgraderes uten nybygging. For å være forberedt til det tidspunktet staten kommer med tilskuddsordningen for disse bruene, er det omprioritert planleggingsmidler innenfor vegområdet til å starte forberedende planlegging av bruene. Det vil også bli foreslått å sette av planleggingsmidler i 2025 for mer detaljer planlegging ([Trøndelag fylkeskommune](#)).

Når det gjelder havner, er ikke havnene i Trøndelag spesielt trukket frem:

"God fremkommelighet, tilstrekkelig dybde i aktuelle farleder, egnet havneinfrastruktur også rent kapasitetsmessig for lossing og lasting av militære kjøretøy og materiell samt gode intermodale forbindelser til vei og jernbane er viktig for å understøtte militær mobilitet.

I NTP side 62 står det: *"Både Forsvarskommisjonen og Totalberedskapskommisjonen har pekt på et behov for å styrke den sivil-militære koordineringen innen nasjonal langtidsplanlegging."* Deretter pekes det både på historisk og pågående samarbeid, lite om behovet for å videreutvikle dette samarbeidet.

Kommentarer: Meråkerbanen skal etter planen være ferdig elektrifisert i 2024. Elektrifisering er klimavennlig i en normalsituasjon, men også en sårbar løsning i krig eller terrorvirksomhet. Hvordan vil eller kan klimahensyn bli vektlagt i en krigssituasjon? Det kan se ut til at vi har problemer med å omstille oss til en mer uforutsigbar verden med klimaendringer, krigs- og terrortrusler samtidig som vårt teknologibaserte og digitaliserte samfunn stadig blir mer sårbart.

Vi legger merke til at selv om både Forsvarskommisjonen og Totalberedskapskommisjonen har påpekt at det vil bli et økt behov for bygging av infrastruktur og således økt belastning på vegnettet, er det foreslått noen ressurser i NTP 2024 til dette.

5.6 Military Mobility Trøndelag

Forsvarsforum Trøndelag (FFT) er et samarbeidsorgan bestående av politisk ledelse i aktuelle forsvarskommuner i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune. FFT leverte i juni 2023 likelydende innspill til Nasjonal transportplan (NTP) og Langtidsplanen for forsvaret (LTP). I dette innspillet pekes det blant annet på følgende:

"Trøndelag har gjennom mange år hatt vertskapet både for øvelser og rotasjon av materiell og har stor kompetanse på å håndtere slike bevegelser. Imidlertid er dimensjonene ved et fremtidig mottak og transitt av allierte forsterkninger med stor sannsynlighet betydelig større enn det vi har erfart så langt, og da må kapasiteten i Trøndelag styrkes betydelig. I overnevnte forslag har FFT trukket fram tre prioriterte tiltak. Europavei 14 og Meråkerbanen mellom Stjørdal og riksgrensen til Sverige, utvikling av ny havn som effektivt kobler sammen vei, jernbane og sjøtransport der Fiborgtangen er pekt på som et naturlig alternativ og til sist Fylkesvei 17 mellom Steinkjer og Namsos for å knytte sammen Trondheimsfjorden og Namsenfjorden. Disse tre tiltakene vil være svært kapasitetsøkende tiltak for å sette Forsvaret, Norge og NATO i stand til å løse sine oppgaver ved et alliert mottak og ivareta den nødvendige sikkerhetsgarantien for både Norge, Sverige og Finland som NATO-medlemskapet gir."

FFT satte samtidig i gang et prosjekt med formål å etablere et helhetlig bilde av kapasiteter og utfordringer med hensyn til infrastruktur i Trøndelag. Proneo AS ble engasjert for å se på "vegsystemer, jernbane og havnestruktur i Trøndelag for økt samfunnsikkerhet i en totalforsvarsramme". Prosjektrapporten har tittelen *Military Mobility Trøndelag – Infrastruktur før økt militær og sivil beredskap, - og evne til å håndtere alliert mottak i Trøndelag*. Basert på denne rapporten har FFT "definert tre prioriterte tiltak for bedre mobilitet":

1. **E14 og Meråkerbanen:** Utbedring av vest/øst-aksen mellom Stjørdal og Östersund i Sverige, inkludert E14 og Meråkerbanen, er avgjørende for å forbinde Trøndelag med det svenske transportnett og videre til Finland.
2. **Fv17:** Forbedring av Fv17 mellom Namsos og Steinkjer for videre tilkobling til E6, viktig for transport sørover og mot grensepasseringspunkt mot Sverige.
3. **Fiborgtangen:** Utvikling av havna på Fiborgtangen for å effektivt koble sammen sjø, vei og jernbane, med tilstrekkelig areal for håndtering av materiell og personell.

Kommentarer: Særlig de baltiske land, men også Finland, har grunn til å føle seg truet av sin aggressive nabo i øst. Dette er en høyst relevant trussel også for et samlet NATO. Det er bred enighet om at Trøndelag kan komme til å spille en sentral rolle med transport av materiell og personell østover ved eventuelle krigshandlinger i Østersjø-området. Prosjektet Military Mobility Trøndelag har samlet en del informasjon og gjort noen vurderinger av de utfordringene en slik transportoppgave vil innebære. De tre tiltakene som FFT har prioritert, vil være høyst aktuelle i en slik sammenheng, men gode løsninger på så kompliserte logistikkoppgaver vil kreve atskillig mer informasjon og analyser enn det som har vært tilgjengelig for dette prosjektet.

5.7 Forsvarsløftet – for Norges trygghet. Langtidsplan for forsvaret 2024

Regjeringen la frem sitt forslag til ny langtidsplan for Forsvaret 5. april 2024 (Prop. 87 S). Det er foreslått en formidabel øking av forsvarsbudsjettet, med 600 milliarder mer de neste 10 årene. Regjeringen ønsker å anskaffe mer ammunisjon, reservedeler, drivstoff og personell. Norge skal bli best på situasjonsforståelse i nord, sjøforsvaret skal fornyes, og Hæren og Heimevernet skal bli større.

Befolkningens sammensetning er i endring med flere eldre og færre nyfødte. Dette kan føre til knapphet på kompetanse og arbeidskraft i mange sektorer, inkludert forsvarssektoren som må vokse på grunn av sikkerhetspolitiske endringer. Den økonomiske, sosiale og demografiske utviklingen i Norge har derfor store implikasjoner for landets beredskaps- og forsvarsevne. I kap. 1.1.9 Sosiale og demografiske utviklingstrekk, er dette omtalt slik:

"Gapet mellom behovet for, og tilgjengeligheten på, arbeidskraft er særlig merkbart i distriktene. Mange kommuner opplever redusert befolkningsvekst og økt gjennomsnittsalder som en konsekvens av at yngre ofte bosetter seg i byene, mens de eldre blir værende."

"Mangel på arbeidskraft, kompetanse og kapasitet gjør seg gjeldende i mange områder av stor betydning i et forsvars- og beredskapsperspektiv. For Forsvaret utfordrer bosettingsmønsteret muligheten til å bemanne og understøtte operative avdelinger lokalisert i distriktene. Det er behov for fleksible og målrettede tiltak for å stimulere til geografisk mobilitet i hele sektoren."

Totalforsvaret omfatter både det militære forsvaret og den sivile beredskapsplanen, og ved kriser eller krig vil Forsvaret og det sivile samfunnet samarbeide for å sammen håndtere kriser og krig. I langtidsplanen sier det i Kap 2.3.3 Totalforsvaret og sivilsamfunnet:

Norges forsvarsevne utgjøres ikke av Forsvaret og alliansesamarbeidet alene. Forsvarsevnen er også avhengig av forsvarsviljen i befolkningen, motstandsdyktigheten i samfunnet, og sivilmilitært samarbeid. Totalforsvaret omfatter gjensidig støtte og samarbeid mellom forsvarssektoren og det sivile samfunnet knyttet til hendelser og kriser i fred, krise og krig. Totalforsvaret skal bidra til utnyttelse av landets samlede ressurser innenfor forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og konsekvenshåndtering, og er en ramme for bruk av militære og sivile ressurser til å ivareta både stats- og samfunnssikkerheten.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen innebærer at aktørene i totalforsvaret må være mer aktive i det daglige for i felleskap å bidra til å avverge og håndtere trusler i hele krisespekteret. Totalforsvarets viktigste oppgave er å fungere i krig. For å fungere i krig, er det avgjørende at mekanismene forberedes i fred, gjennom planlegging, trening og øving.

Vi legger videre merke til at Langtidsplanen i Kap 4.3 Forsvarets baser og infrastruktur, nevner at:

Regjeringen skal se etter løsninger som bidrar til bredere arbeidsmarkeder i forsvarskommuner, og som understøtter beredskap og Forsvarets operative evne.

Kapittel 9 omhandler Forsvarssektorens eiendom, bygg og anlegg, hvor det stadfestes at det har vært brukt for lite ressurser til vedlikehold og videreutvikling av Forsvarets eiendom, bygg og anlegg. Behovet er stort, og det må derfor skje en raskere utbygging. Det er behov for oppgradering av infrastruktur, men også boliger. Og Regjeringen vil særlig prioritere bygging av boliger, kvarter og kaserner. I kap. 9.1 Økt tempo og styrket gjennomføringsevne i prosjekter, skrives det følgende:

For å gjennomføre forsvarsløftet, må sektoren justere arbeidsmetodene for eiendom-, bygg- og anleggsvirksomheten. Det skal utarbeides en helhetlig plan for utbygging av eiendom, bygg og anlegg til rett tid, sted og kostnad. Denne planen skal sikre synkronisering med både materiellplaner og personellopptrapping. Planen utvikles i nært samarbeid med etatene. Regjeringen vil også forsere utbyggingen ved å sette i gang hurtigløp der hvor behovet er særlig presserende. Dette gjelder

Setermoen, Bardufoss, Skjold, Linderud, Wallemsviken, Kuhaugen, Terningmoen, Haakonsværn, Ørland og Porsanger.

Raske beslutningskjeder er nødvendige for effektiv prosjektgjennomføring. Handlingsrommet i statens og forsvarssektorens prosjektmodeller skal utnyttes bedre med hensyn til forenkling og hurtigløp for prioriterte prosjekter. Ved anskaffelser av bygg og eiendom skal flere fremskaffelsesmåter etterspørres, blant annet innleie, offentlig-privat samarbeid og leiefinansieringsmodeller.

Hensikten med dette er å undersøke flere løsninger som kan gi positive tids- og kostnadseffekter, samt utnytte mulighetene i markedet. Dette kan for eksempel være kommunale flerbruks- og idrettsanlegg og boligbygging.

Det skal videre utvikles standardløsninger for utforming av kaserner, kvarter og boliger. Målsettingen er kortere planleggingstid og bedre kostnadskontroll ved at det er mer forutsigbart hva som skal bygges og hva det koster.

For at utbygging skal skje fortere, foreslås dette:

Videre vil regjeringen øke terskelverdien for stortingsbehandling av store eiendom-, bygg- og anleggsprosjekter. I dag er terskelen på 200 mill. kroner. Regjeringen vil fremme forslag om å øke denne til 500 mill. kroner. Dette vil kunne bidra til raskere gjennomføring av prosjekter og dermed bidra til økt utbygningstakt. Forsvarsbygg vil få delegert myndighet til gjennomføring av tiltak knyttet til vedlikehold og fornyelse av bygninger, eiendom og anlegg.

For å understøtte den planlagte personellopptrappingen i Forsvaret er det foreslått at bokapasiteten skal økes, dette er beskrevet i kap 9.3 Bo- og arbeidsforhold:

Bokapasiteten i forsvarssektoren skal økes for å understøtte den planlagte personellopptrappingen. Forsvaret skal tilby gode bo- og arbeidsforhold til sine vernepliktige og ansatte. Dette er viktig for å tiltrekke seg og beholde personell, og for å tilrettelegge for ansatte som flytter eller pendler for å kunne utføre viktige oppgaver.

Regjeringen vil tilrettelegge for at flere bosetter seg i forsvarskommunene, og vil særlig prioritere gode bomiljøer i distriktene og å integrere bomiljøene i lokalsamfunnene, i samarbeid med den enkelte kommune. Balansen i boligporteføljen og overnattingskapasiteten må avspeile det reelle behovet. Hvorvidt de ansatte i Forsvaret flytter til tjenestesteder eller pendler varierer i stor grad. Det er derfor viktig å tilpasse tilbudet til de ulike behovene ved det enkelte sted.

For tidsnok å realisere styrkingen av Forsvaret skal en større andel konkurransebygg anskaffes via leasing og leie, slik at behovet for overnattingskapasitet kan realiseres raskt og med tilstrekkelig kvalitet. Dette kan gjøres i samarbeid med kommuner og private aktører. På denne måten vil behovet for kapitalinvesteringer reduseres, og det vil frigjøre kapasitet hos Forsvarsbygg. Der det finnes et lokalt, velfungerende marked skal det fortrinnsvis leies boliger i markedet. Disse skal ha lavest mulig grad av spesialtilpasning.

Hva som er mest hensiktsmessig av å eie og leie, vil variere avhengig av sted, markedssituasjon og hvor umiddelbart behovet er. Formålsbygg skal i hovedsak eies av sektoren, med Forsvarsbygg som primæraktør. Eierskap gir full kontroll over forvaltningen av porteføljen. Det tillater utvikling, tilpasning

og modernisering etter forsvarsspesifikke behov. Å eie krever imidlertid betydelige investeringsmidler til drifts- og vedlikeholdskostnader. Leide boliger fra private eller andre offentlige aktører kan gi økt fleksibilitet og redusere behovet for kapitalinvesteringer, samtidig som utleier vanligvis har ansvaret for teknisk vedlikehold og oppgraderinger. Økt leieandel vil øke sektorens driftskostnader.

I flere kommuner er Forsvaret en stor aktør i lokalsamfunnet. Regjeringen vil legge til rette for levende forsvarskommuner, og vil styrke dialogen med forsvarskommunene om å utvikle gode lokalsamfunn hvor forsvarssektoren er godt integrert. Det er derfor avgjørende med en god og tett dialog i planfasen slik at både kommunen og Forsvaret kan utarbeide gode planer.

Kommentarer: Forsvaret står foran en stor endring ved at styrker skal bygges opp/forsterkes og det er utvilsomt et stort behov for å bygge ny infrastruktur for å møte disse behovene. Det vil være alt fra boliger til veiinfrastruktur, men også det å være et attraktivt og trygt lokalsamfunn tilrettelagt for både fastboende og pendlere.

6 Hovedfunn

6.1 Robuste, trygge og velfungerende samfunn under normale forhold

I dette kapittelet reflekterer vi over hva som er sivilsamfunnets betydning for samfunnssikkerhet og totalberedskap. Hvilke faktorer er viktigst for at befolkningen i et samfunn skal føle seg trygg? Og hva er det som gir trygghet for den enkelte? Lokalsamfunnet skal være en robust aktør som takler både hverdagen, kriser som ulykker eller naturkatastrofer, økt beredskap som følge av spent sikkerhetspolitisk utvikling, og i verste fall krig. Men det handler også om noe så elementært som tilgang til bolig, jobb, fritidsaktiviteter og et sosialt liv.

Da vi spurte informantene om hva som gjør et nærmiljø attraktivt, kom det ofte svar om at det var viktig å kunne ha en jobb en trivdes med, og det var viktig at en kunne leie eller kjøpe seg en bolig, ha mulighet for fritidsaktiviteter, og ha mulighet til å benytte seg av Trondheim by både på dagtid og kveld. Det var stor frustrasjon over at rutetilbudet på båt til Trondheim er begrenset. Det er få avganger på kveldene og i helgen. Det å ikke ha god tilgjengelighet til Trondheim by, eller andre steder langs fjorden, var av stor betydning for flere av informantene. Videre har det har til tider vært mange kanselleringer av hurtigbåt på grunn av vær. Passasjerer må da ta buss for båt, noe som tar mye mer tid. Hurtigbåten kan også bli stående på grunn av tekniske problemer. Flere ganger har hurtigbåten blitt full, slik at ikke alle passasjerene fikk plass. Da må noen rett og slett stå igjen på kaia. Slike hendelser kan medføre til en redusert beredskap for kampflybasen. Det gjelder ikke bare for beredskapsevnen på selve kampflybasen, men kan også gi konsekvenser andre plasser ved at personell som skulle reist videre med fly til for eksempel Evenes, ikke kommer tidsnok til avreise. Forsvaret gir ofte AtB en påminnelse om at det blir økt trafikk ved høytidsdager eller andre utfartsdager slik at de kunne oppbemannet i den perioden. Fra 1.1.2024 har kapasiteten mellom Trondheim og Brekstad økt noe. Hvis tilbudet skal øke enda mer, er AtB avhengig av at fylkeskommunen støtter økonomisk.

Det er en relativt høy andel folk som pendler til Ørland, både med bil, ferge, hurtigbåt og fly. Informanter fortalte at de opplever rutetilbudet både for fly og ferge, som noe mangelfullt, ustabil og dyrt. En billett med hurtigbåten fra Trondheim til Brekstad koster per 1.februar 2024, 299 kroner. En periodebillett på 30 dager koster for samme strekning 4105 kroner. Tidligere kunne en "fryse" billetten i perioder en ikke hadde bruk for den, for eksempel hvis en var på jobbreise en annen plass i et par uker. Noen pendler til Ørland fra Oslo eller Evenes, med fly. Ørland lufthavn mottar støtte fra Samferdselsdepartementet via Trøndelag fylkeskommune gjennom programmet Støtte til ikke-statlige lufthavner. Sammen med landingsavgifter betyr dette at kommunen i et normalår ikke har noen direkte kostnad med driften av

lufthavna. Selve flytilbudet er sikret gjennom en avtale mellom Forsvarets Logistikkorganisasjon (FLO) og flyselskapet DAT. Avtalen sikrer at seter blir betalt for. Hvis antall solgte seter går under et visst nivå så garanterer FLO for disse.

For Forsvarets ansatte trekkes det frem at det er et problem at deres partner/ektefelle ikke får seg jobb – da det lokale utvalget av jobber er begrenset i Ørland. Dette har også blitt debattert i lokale media; "Kommunen har gjort mye for å få folk til å bli, men utfordrende å finne arbeid til partner" (Martin Thu Tesli, leserinnlegg, Fosnafolket 2022), og "Bygg forsvarsevne med bru over Trondheimsfjorden" (Morten Hanche, kronikk, Adresseavisen 2023). At det heller ikke er mange studiemuligheter der, var også en bekymring for noen. I forsvarret er det mange unge ansatte, og de kan selv ha et ønske om å studere på kveldstid, eller de har en partner som fremdeles studerer. I Norge er gjennomsnittsalderen på førstegangsregistrerte studenter 22 år (23 i distriktene), og hver fjerde student er over 30 år (SSB 2022; 2018). Mulighet for jobb til partner på Ørland er i første omgang viktig for at Forsvarets ansatte skal velge å bosette seg der, men dersom partner heller ikke har tilgang til nærliggende sentrale steder for arbeid eller studier vil dette redusere slik mulighet for bosettelse betydelig. For å beholde flest mulig av de unge som rekrutteres til Forsvaret på Ørland kan gode kollektivtransporttilbud mellom sentrale studie- og arbeidssteder og Ørland være av stor betydning.

Videre er det også en stor utfordring for forsvarsansatte at de ikke har mulighet til verken å kjøpe eller leie bolig da det ikke er noe til salgs eller til leie på det private markedet. Dette medfører at de må bo i forlegning i leiren, med en redusert mulighet for et sivilt liv på fritiden.

Det finnes forskning på stedsutvikling og hvordan et samfunn kan gjøres attraktivt for tilflytting, og en casestudie med eksempler fra Norge peker på utvikling av sentrum som viktig. Sentrumssatsning viste seg positivt for alle kommunene i den norske casestudien, både med hensyn til serviceytelse, økonomi, trafikkbelastning og sosialt liv (Knapskog m. fl., 2023).

"På bakgrunn av det vi finner i casene kan vi si at alternativet til lokal mikrourbanisering er spredt utbygging av boliger, næring og service. Dette bidrar, ifølge de vi intervjuet, negativt til liv og røre i sentrum. Flere av kommunene ser det også som en dyr løsning for kommunen som serviceyter. I noen av casene er tjenester som skole, barnehage og sykehjem lagt utenfor sentrum. Kommunene opplever at det fører til mer biltrafikk og mindre bruk av sentrum i fritiden. En kommune (Modalen) påpeker problemer med å rekruttere innflyttere til jobber med krav om høyere utdanning når arbeidsplassen ligger isolert lokalsamfunn" (Knapskog m. fl., s. 67).

Bygging av boliger og uterom, så vel som skolebygg, bibliotek og kulturhus, kan bidra til å samlokalisere ulike typer aktiviteter og øke den generelle aktivitet og trivsel i mindre lokalsamfunn. Det fremlegges i studien til Knapskog m. fl. (2023) noen betingelser for vellykket sentrumssatsning, og blant disse er at det foreligger kommunale vedtak og planer og at kommunen er hovedaktør og den som drar prosessen (Knapskog m. fl., s. 68). I tillegg vektlegges at kommunen har et felles mål eller prosjekt der innbyggere har stor medvirkning, og her har Ørland, som er blant landets viktigste forsvarskommuner, en særskilt mulighet til å bygge fellesskap. Bærekraftstiltak som er positive både for miljøet og beredskap, som selvforsyning av mat og kraft, kan være eksempel på prosjekter som skaper samhold og trygghet. Mer om Ørlands bærekraftsatsning beskrives under punkt 6.5 i dette notatet.

For å tiltrekke folk fra storby til småby, må det flere tiltak til. "Småbypakkene/tettstedpakken" har vært et tilbud for å sikre tilflytting til mindre byer og er finansiert av stat, kommune og bompenginntekter, for å drive veibygging, kollektivtilbud og tilrettelegging med gang- og sykkelvei. Tiltak kan være samarbeid

mellom kollektivtransport og lokale transportmidler, som for eksempel tog og elbil/elsykkel i kombinert reiseplan. God tilgjengelighet med godt kollektivtransporttilbud synes også å være en viktig faktor for å få folk fra de store byene til å trekke ut til småsamfunn, enten som turister, som pendlere eller for permanent bosetting.

I møte med informantene fikk vi inntrykk av at Ørland kommune har lagt ned mye arbeid i å legge til rette for koordinering og administrering av næringsliv, sivilsamfunn og det som kommer med en militær kampflybase. Men det fremkommer som åpenbart ut ifra intervjuene i dette forprosjektet at kommunens rolle som vertskap for en betydelig funksjon i nasjonalt forsvar skaper noen forutsetninger som er særegne for Ørland kommune, på godt og vondt. Disse er spesielt knyttet til daglig drift og av flybasen, som kan oppleves krevende for et lite samfunn. Det er stor byggeaktivitet på flybasen, og det forflyttes store mengder masse langs veiene. Videre er det en viss grad av forurensning fra flyene og et faktum at basen er et opplagt mål for krigshandlinger ved angrep mot Norge/NATO. På en annen side, kan det som kommer med kampflybasen tilby en sikkerhet for Ørlands innbyggere, med økt oppmerksomhet på sikkerhet, økt beredskap samt selvforsyning av energi og lokalprodusert mat m.m. Ørlands mulighet for å drive selvforsynt og bærekraftig samt behovet for god infrastruktur og sikkerhet for kommunens innbyggere vil trolig være viktig for fremtidig bosetting. Det er av betydning at sikkerhet i og tilrettelegging for dette er ivaretatt for at Ørland skal være et attraktivt sted å jobbe og bo i en stadig mer krevende og usikker tid.

6.2 Samfunnssikkerhet, beredskap og utfordringer i krisetid

Ørland kommune jobber godt med sin egen ROS-analyse og har god kommunikasjon med den militære avdelingen på Ørland flystasjon. Likevel viser empiri fra forprosjektet at koordineringsprosessen av blant annet planverk og strategier mellom kommunen og ulike statlige nivåer og sektorer er utfordrende. En årsak er lite ressurser i kommunene knyttet til beredskap. En annen årsak kan være at det er manglende felles informasjonsgrunnlag og situasjonsforståelse. Ett eksempel på dette er evakueringsplaner. Ørland kommune vil, ved en økt beredskap, evakuere mange av sine innbyggere til nabokommunen, Åfjord kommune, i nord. Dette er en viktig del av deres beredskapsplan. Men Åfjord kommune har ikke en plan for mottak av disse. Dette eksempelet på manglende samordning er ikke unikt for disse to kommunene. Her mener vi at det er rom for forbedring i kommunikasjonen mellom nabokommuner. Informanter fra både Forsvaret og kommunen ytrer et ønske om å ha mer dedikert tid til beredskapsarbeid sammen, for å bygge en god felles beredskap. Dette vil også bidra til økt felles situasjonsforståelse for å forstå trusselbildet slik det har blitt per i dag.

I Trøndelag er det utarbeidet en gradert fylkes-ROS, som er et samarbeid mellom Ørland, Trondheim og Stjørdal kommune. For å få et fullstendig bilde og felles situasjonsforståelse, er det nødvendig at, særlig de kommunene som har militære avdelinger og/eller installasjoner, deler informasjon som også er i det graderte domenet. Dette bidrar til felles forståelse, og et samlet arbeid med å lage gode planer for beskyttelse av sivilbefolkningen i Trøndelag, en god tilrettelegging for alliert støtte, og en god støtte til forsvaret med ressurser. Noe som blir lagt frem som et spørsmål av informantene, er hvorvidt DSB burde ha hatt en større rolle inn mot fylkene med tanke på kriseberedskap.

God beredskap forutsetter gode forberedelser på alternative scenarier og tilrettelegging for å kunne hankses best mulig med de hendelser eller trusler som måtte oppstå. Samfunnet har knappe ressurser som må fordeles mellom det å sørge for gode samfunn i normale tider, og på tiltak for å kunne takle de kritiske hendelser eller provokasjoner vi måtte bli utsatt for. Dette forutsetter at det etableres gode planleggingsmetoder og samarbeidsformer mellom den sivile, den private og den militære delen av samfunnet. Både klimaendringer, pandemi og russisk aggresjon betyr en mer uforutsigbar verden. Samtidig fører en rivende teknologisk utvikling til økt sårbarhet i forhold til de nye truslene. Det har kommet med fire nye scenarier i ROS Trøndelag; evakuering internt i Trøndelag, ukontrollert forflytning av mennesker, IKT-/cyberangrep

og sikkerhetspolitisk krise/væpnet konflikt (ROS Trøndelag, 2023). En spesifikk øving på disse scenarioene, hvor flere kommuner er involvert, vil mest sannsynlig kunne kartlegge mulige sårbarheter og legge til rette for en god kommunikasjonsstrategi mellom kommunene. Og øke egen beredskap i den enkelte kommune.

Til tross for at hybride trusler ble nevnt som en bekymring i flere av intervjuene, ble ikke dette diskutert i dybden. Det var vanskelig å ha en god diskusjon om hybride trusler, blant annet fordi det oppleves uklart hva det kan innebære for den enkeltes posisjon og ansvar. Begrepet *hybride trusler* er omfattende og brukes ikke nødvendigvis som betegnelse på konkrete hypotetiske lokale hendelser – disse vil i stor grad heller bli beskrevet som nettopp det. For eksempel ble det nevnt at den største trusselen mot NATO og Norge er mot sivilsamfunnet og det pekes på innsidetruassel eller press mot familiemedlemmer og venner, som fryktede virkemidler – men uten at de ble beskrevet som *hybride trusler*. Forprosjektet var dessuten basert på ugradert informasjon, og konkrete scenarioer var derfor vanskelig å skissere uten å komme inn på detaljer som ikke skal deles åpent. Det er tydelig at samtaler med personer innenfor sikkerhetsfeltet ville tegnet et mer detaljert og noe annerledes bilde dersom informasjonen ikke skal deles åpent. Det ble også nevnt i noen av intervjuene, at gradering av samtalen ville åpne for en helt annen informasjonsutveksling. Det kan være at det er utfordrende å fange opp eventuelle trender av hybride trusler på ugradert nivå.

Det bør kanskje ikke være nødvendig å påpeke at en hendelse alltid skjer i en kommune, sier en av informantene, og legger til at en hendelse svært ofte også kan skje i *flere* kommuner. Men hvem er det da som har ansvaret; hvem eier problemet? Hvem tar ledelse og styrer aktiviteten som da må skje? Videre, vil en hendelse som skjer enten det er i en eller flere kommuner, kunne påvirke flere sektorer? Igjen, hvem som da *eier* problemet, og hvem sitt ansvar det er, kan igjen bli et dilemma her. Flere av informantene etterlyser tydeligere retningslinjer for dette.

En bekymring vi får høre fra personer som jobber med beredskap i kommunen, er at det i flere tilfeller er "dobbelbooking" av personell. I en kritisk situasjon kan denne personen være tiltenkt å være to steder samtidig, både i sitt daglige arbeid, men også gjennom sin plikt til å delta i sivilforsvaret eller Heimevernet sin beredskap. Andre situasjoner kan innebære at nøkkelpersoner i kritisk infrastruktur blir kalt ut i sivilforsvarstjeneste eller HV-tjeneste, som for eksempel ved en naturhendelse som kvikkleireskred som har/kan ha fatale konsekvenser. Samtidig kan andre hendelser skje, som for eksempel strømbortfall, og personer som tjenestegjør ved kvikkleireskred er kritisk viktige for energileverandøren. Det finnes per nå ingen oversikt for kommunene vi har snakket med over hvilke personer som har slike "dobbelroller", noe som vanskeliggjør planlegging av beredskap.

Fosen brann- og redningstjeneste adresserer også dette dilemmaet med "dobbelbooking". De har ni stykker ansatt på heltid, og det er til sammen 83 deltidskonstabler. Noen av disse jobber også som brannmenn på flystasjonen. Flystasjonen har egne brannbiler og bistår Fosen brann- og redningstjeneste ved behov. Men de kan ikke inkluderes i beredskapsplanen, da dette kan medføre dobbeltføring av ressurser. Men, det ble poengtert at det er et godt samarbeid mellom de sivile og militære brannenehetene, slik at de har gode etablerte relasjoner og kunnskap om hverandres kompetanse og ressurser. Fosen Brann- og redning var en av flere aktører som ikke var involvert i gradert Fylkes-ROS. Lokal kunnskap på sikkerhet og beredskap er en stor styrke for små samfunn, store kommuner/byer har ikke i samme grad mulighet til å ha en slik oversikt. Det kan være at ved å inkludere flere relevante beredskapsaktører i gradert Fylkes-ROS, vil det blir større rom for informasjonsdeling mellom etater.

En annen utfordring for en liten forsvarskommune kan være at kritisk viktige ressurser, som for eksempel helsepersonell, i en krisesituasjon må ta med barna og evakuere fra området. Siden det er et lite antall mennesker med denne kompetansen i utgangspunktet, vil en liten endring merkes godt ved at det da ikke

vil være tilstrekkelig nok ressurser. I år 2000 var en luftstyrke fra Ørland hovedflystasjon stasjonert i Italia i forbindelse med militær aktivitet i Afghanistan. Da forsvant flere av fotballtrenerne, og flere idrettsaktiviteter ble redusert. Selv om idrettsaktiviteter ikke på noen måte er en kritisk funksjon, viser dette eksemplet hvor sårbar små kommuner kan være.

Både kommunen, politi og fylkesnivået sier at det er et problem i hverdagen at det ikke finnes fasiliteter, eller lagt til rette for graderte samtaler mellom dem. Personer i kommunene som jobber med beredskap er klarert for hemmelig/NATO Secret, men det er ikke begrenset (B) eller hemmelig (H)-rom ute i kommunene. De har heller ikke kommunikasjonsmiddel for gradert samtale. Løsningen er å møtes fysisk, for eksempel hos forsvarsavdelinger som har denne type fasiliteter. Kommunene som deltok i den graderte ROS-analysen mente dette var et godt virkemiddel for informasjonsdeling, kompetanseheving, og et tydeligere og bedre samarbeid mellom kommunene, politi, forsvaret og fylkeskommunen. Ved økt beredskap vil stasjonen før eller senere bli stengt for sivile personer, slik at da er kommunen uten fasilitet for begrenset kommunikasjon.

Vi kan her oppleve målkonflikter. Med målkonflikt menes situasjoner der aktørgrupper eller enkeltaktører innad i en gruppe/organisasjon har ulike mål som kommer i konflikt. Intervjupersonenes forskjellige posisjoner og tilhørende ansvar vil av naturlige årsaker variere, og noen av disse kan være direkte motstridende. I tillegg kan strategier og tilnærminger ha mål og hensikter som går på bekostning av andre mål og hensikter, som for eksempel spørsmålet om åpenhet versus gradert informasjon; på den ene side er det ikke ønskelig å eksponere sensitive opplysninger som medfører økt sårbarhet, og på den annen side vil det være vanskelig å beskytte verdier dersom ingen vet om hvilke trusler de står overfor. Dette var et av de mer prinsipielle dilemmaene som kom frem i intervjuene.

Av de største aktørgruppene i forprosjektet, nemlig kommunen og Forsvaret, finnes slike variasjoner i mål og dermed også ønsket tilnærmingsmåte. Begge synes å ønske tilflytting til kommunen, men de har likevel noe ulike primærinteresser. Forsvarets ansvar er å ha tilstrekkelig ansatte på jobb, og det er viktig med kvalifisert personell med riktig kompetanse i forhold til basens behov til enhver tid. Kommunen ønsker også dette for kampflybasen, men har først og fremst som mål å skape trygghet, trivsel og kontinuitet for innbyggerne og ønsker således et mangfoldig lokalsamfunn med bredt aldersspenn og ulik yrkesfaglig interesse og kompetanse. Det er kanskje viktigere for kommunen at folk bosetter seg i Ørland enn for Forsvaret, som først og fremst trenger riktig kompetanse til å tjene basen. Det kan derfor hende at tilrettelegging for pendling og tilgjengelighet til Ørland for dem som ikke ønsker å tilflytte har større prioritet for Forsvaret enn for kommunen. Det kan samtidig oppstå en frykt i kommunen for at tilrettelegging for pendling til basen skal motvirke tilflytting, og dermed i noen grad bremse Forsvarets mulighet til å tillegne seg kompetansen de trenger.

Men å sikre god tilgang og fremkommelighet til kommunen for dem som bor utenfor, eller for partnere eller familiemedlemmer som jobber eller studerer i Trondheim, vil være viktig både for Forsvaret og for kommunen. Flere intervjupersoner tror at økt involvering i aktivitet på Ørland generelt, enten det er i Forsvaret eller sivilt, vil kunne trekke mer folk og skape mer aktivitet – som igjen kan øke trivsel og servicetilbud. Boligutbygging og sentrumsutvikling er også viktig for å skape et mer variert jobbmarked. Det har kommet frem ønsker å bygge opp mer næringsvirksomhet i lokalmiljø, men det er ikke infrastruktur med nok kapasitet, og utfordringen er energi.

6.3 Infrastruktur

Ørland kommune skal sørge for at alle innbyggere har den tryggheten og sikkerheten som de har behov for. Kommunen har ansvar for at befolkningen har helse- og omsorgstjenester, skoler og barnehager, men også infrastruktur som vann- og avløp, renovasjon, brann- og ulykkesvern og kommunale veier, for å nevne

noe. Men hviler ansvaret på den enkelte kommune for å ivareta en god nok infrastruktur slik at Forsvaret kan utføre sin aktivitet?

Samtlige kommuner har plikt til å etterleve kommunal beredskapsplikt. Denne er lik for alle kommuner, også kravet til for eksempel bomberom for sivilbefolkningen. Vi kan stille det retoriske spørsmålet: skal kravet til bomberom være det samme i en kommune som huser Norges kampflybase, som i en kommune som ligger langt unna noen form for militær aktivitet eller kritisk infrastruktur/samfunnsfunksjon?

I dette forprosjektet har vi ikke sett på kritisk infrastruktur som Ekom, IKT-infrastruktur, eller vann- og avløp. Dette på grunn av tidsbegrensinger av forprosjekt. Det anbefales imidlertid at et eventuelt hovedprosjekt ser på dette da det er helt sentralt for et godt fungerende samfunn. Det har også kommet frem at kommunen erkjenner at de har noen utfordringer med IKT-sikkerheten, og de er for dårlig rustet mot eventuelle cyberangrep.

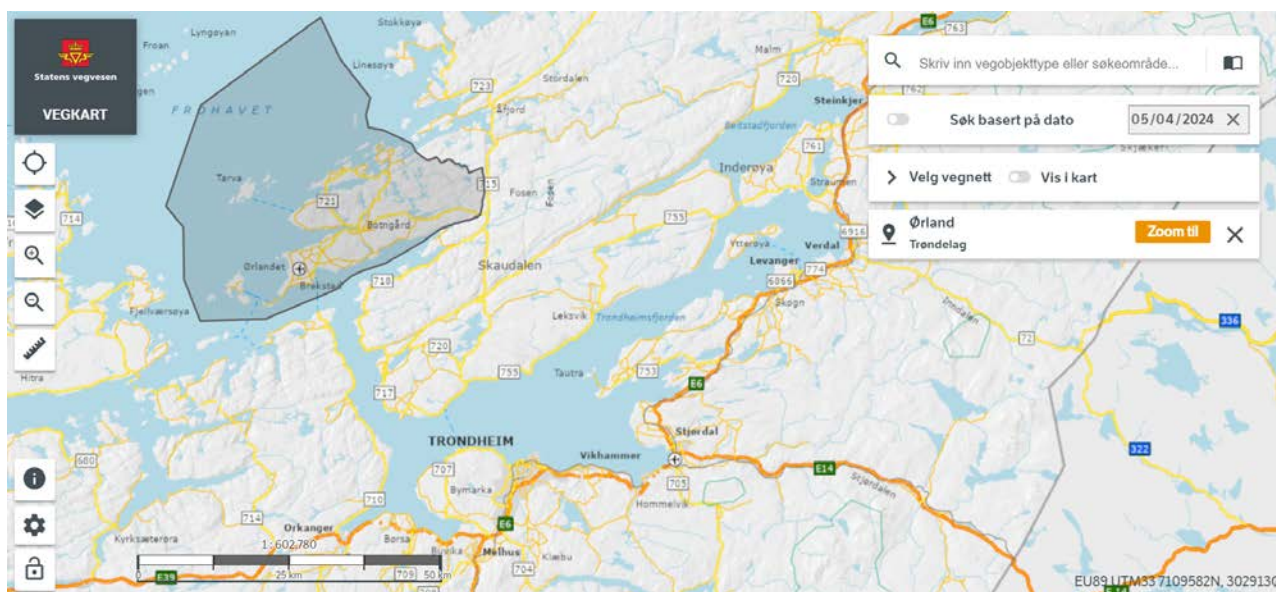
6.3.1 Kraftforsyning

Flere av informantene har pekt på at det er begrenset tilgang på strøm til Ørland. Dette er en utfordring for både næringslivet og forsvaret. Det er begrenset hvor mye ny næringsvirksomhet som kan etableres, da det er knapphet på strøm. Her sees det på alternative løsninger der lokalt generert og lagret strøm kan være et alternativ. MOWI Feed for eksempel, har ikke nok strøm og bruker en del LNG til kraftproduksjon. Ørland flystasjon har store ambisjoner om å bygge ut solcelleparker på vollen rundt basen. Dette vil bidra til noe mer strøm til forsvaret, selv om den største fordelens muligens er at basen da har en større grad av egenprodusert strøm, og i det hele tatt strøm tilgjengelig i en krisesituasjon med strømbortfall.

6.3.2 Vei-infrastruktur

Veiinfrastruktur er en tematikk som har engasjert svært mange informanter. Det er tre veier inn/ut av Ørland:

- Fylkesvei 710 fra Orkanger, via fergesambandet Valsset-Brekstad, og opp til fylkesveg 715.
- Fylkesveg 715 år fra fergeleiet på Flakk, forbi krysset med fylkesveg 710 og videre mot Åfjord
- Fylkesveg 715 kan en også kjøre via fylkesvei 720 og 755 til Inderøy, Steinkjer og Verdal



Figur 1. Kartutsnitt av veier til og fra Ørland, hentet fra <https://vegkart.atlas.vegvesen.no>

Både kommuneansatte, politikere, næringslivet og forsvaret regner med at det vil bli økt aktivitet for forsvaret nå som Sverige og Finland har blitt med i NATO. Ørland flystasjon er en stor militær avdeling som opererer jagerfly F-35 og SAR Queen redningshelikoptre. I tillegg er det et stort apparat rundt disse avdelingene, slik som luftvern og baseforsvar. Flyplassen har også 500-600 vernepliktige som gjennomgår både soldatopplæring og faglig opplæring i henhold til sitt arbeid i verneplikten. Disse skal transporteres i forbindelse med daglig drift, og en viktig del av den vernepliktiges opplæring er skyting. Da må de transporteres ut til skytefeltene som ligger et stykke unna selve basen. Her blir FV 720 nevnt, og at veien er av så dårlig kvalitet at de vernepliktige bussjåførene ikke får kjøre her. Det er kun de sivilt ansatte med mange års erfaring som får kjøre buss på den strekningen.

Det er forhåndslagring av militært utstyr til allierte styrker i Ørland, allierte har da også behov for å transportere store mengder rullende materiell på vei. Forsvaret bruker blant annet dypvannskaia i Orkanger for mottak av materiell og dette må så fraktes fra Orkanger til Ørlandet. Det vil derfor mest sannsynlig bli økt transportbehov til og fra Ørland. Selv om det er mangelfull standard på fylkesveg 710 fra Valset til EV39 ved Orkanger, velger forsvaret denne vegen for transporter både vestover og sørover, til dels også østover. FV 710 og 715 med fergen fra Rørvik til Flakk blir i mindre grad benyttet, blant annet for å unngå å belaste vegnettet omkring Trondheim sentrum. For trafikk nordover kan FV 720 til kontakt med RV 17 ved Beitstadsundet være et aktuelt alternativ selv om vegstandarden er variabel også her. I det hele tatt er kvaliteten på fylkesvegnettet ikke tilpasset de aktuelle transportene til og fra flystasjonen på Ørland, dette gjelder både vegbredde, kurvatur, drenering, bæreevne og vedlikeholdsstandard. Trøndelag fylkeskommune bevilget ca. 30 millioner til vedlikehold av FV 710 sommeren 2023. Dette arbeidet gjaldt en strekning på 8,7 km mellom Lensvik og Valset. Disse midlene ble i hovedsak benyttet til oppgradering av drenering og stikkrenner.

I dag er det fylkeskommunen og primærkommunene som har ansvaret for hele det offentlige vegnettet på Fosen. Samtidig er det Statens vegvesen som har ansvar for nasjonale oppgaver som gjelder samfunnsikkerhet og beredskap. FV 710 var en riksvei før den ble nedklassifisert til fylkesveg for drøye 10 år siden, og kanskje burde klassifiseringen av vegnettet omkring flystasjonen vært vurdert på nytt i lys av dagens trusselvurderinger og den sentrale rollen flystasjonen nå får både for Norges og NATOs beredskap og forsvarsevne. Dette illustrerer behovet for å vurdere forholdet mellom primærkommunenes, fylkeskommunenes og nasjonale myndigheters roller med å sørge for et godt totalforsvar og god nasjonal beredskap.

Sjøtransport og landtransport går hånd i hånd, utstyr som transporteres via sjøveien til en havn, må gå videre på vei for å komme helt fram. Det kom frem noen ønsker om at Valsneset havn på Ørlandet skal kunne ta imot tungutstyr. Burde hatt egen ro-ro havn (roll on/roll off), der rullende last kan transporteres av og på. Spesielt nyttig for Forsvaret, men også for næringsliv. Nærmeste hovedkai for dette er på Orkanger. Per nå så kjøres tungutstyr til andre havner, slik som for eksempel dypvannskaia i Orkanger, og deretter må det fraktes via FV 710 til Ørland.

Ørland er ikke med i Trondheim Havn IKS. Trondheim Havn IKS omfatter havner fra Namsos i nord, til Hitra og Frøya i sørvest. Havnen på Ørland er en liten havn som drives av Ørland kommune selv. Det er først og fremst fiskenæringen som benytter seg av denne havnen. Forsvaret kan selv velge hvilke havner de vil bruke, og de bruker ofte Fiborgtangen ved Levanger. Ved større øvelser brukes det et 10 talls havner i Trøndelag. Trondheim Havn IKS og Forsvaret samarbeider med strategier og beredskapsplaner. Trondheim Havn er også med på større øvelser sammen med Forsvaret og allierte, noe som gir dem viktig erfaring og lærdom om kapasitet og behov.

Trondheim Havn IKS jobber bevisst med hybride trusler. De rapporterer mistenkelig aktivitet for eksempel folk som fotograferer bygninger, kommunikasjonsinfrastruktur, fløyen med droner, og mistenkelige personer direkte til PST. De vil etter hvert i større grad rapportere også til forsvaret.

Det går mye tungtransport til og fra Fosen. Mengden er uforutsigbar, og det er nødvendig med et solid transportgrunnlag for å ha tilstrekkelig beredskap. Ørland kommune subsidierer fergetransport fra Brekstad til Valset for at de skal ha tilstrekkelige avganger på kveldstid.

Forsvarsforum Trøndelag er et politisk samarbeidsorgan mellom Trøndelag fylkeskommune og forsvarskommunene Ørland, Stjørdal, Trondheim, Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger, Malvik, Orkland og Holtålen. De har som mål å ivareta Trøndelags interesser knyttet til forsvarets og totalforsvarets aktivitet i Midt-Norge. Målet er å bygge en sterk region hvor nasjonale sikkerhetsinteresser, Forsvaret, totalforsvaret og næringslivet drar nytte av hverandre. Dette forumet har utviklet tre innspill til nasjonal transportplan (NTP); 1) Oppgradere E14 og Meråkerbanen, 2) ny havn på Fiborgtangen, 3) oppgradere veier som har betydning for forsvarets operative evne; E17 mellom Steinkjer og Namsos (Marriott og Derås, 2023). Et fjerde innspill, om utbedring av FV 710 ble også vurdert, men ble ikke tatt med videre.

Slik den sikkerhetspolitiske situasjon har blitt, og Sverige og Finland er blitt med i NATO, vil det mest sannsynlig bli økt militær øvingsaktivitet på Ørland og i Trøndelag. Videre er det foreslått i Forsvarets langtidspan at Ørland kampflybase skal få 5 milliarder til investeringer på flybasen. Dette vil sannsynligvis bety både bygging av ny og oppgradering av eksisterende infrastruktur, bygninger, og økt antall personell. En slik investering lokalt vil også medføre et økt behov for energi, infrastruktur, boliger og servicefunksjoner. Det er også stor grunn til å tro at dette vil medføre en betydelig slitasje eksisterende veinett. I Nasjonal transportplan, som kom i mars 2024, er den eneste foreslåtte tildeling av midler til fylkesveier i Trøndelag øremerket til blant annet oppgraderinger av broer. Det er med andre ord ikke foreslått noen tildeling for utbedring av fylkesveinettet. En økt bygge-, og økt militær øvingsaktivitet på Ørland vil også gi en økt slitasje på kommunale veier. Fra kommunenes side stilles det spørsmål til hvem som er ansvarlig for finansiering av den ekstra belastning og slitasje som forårsakes av Forsvarets aktivitet på veg. Videre vil Forsvarets satsning på mer mobilt luftvern kreve en viss forbedring av enkelte veistrekninger.

6.4 Forsvarsavdelingene på Ørland

Luftforsvarets hovedflyplass, Ørland flystasjon, ligger i Brekstad i Ørland kommune. Kampflysystemet F-35 sies å være selve ryggraden i Forsvaret. Frem mot 2025 skal Norge ta imot 52 kampfly som skal operere under luftving 132 på Ørland. Andre avdelinger på Ørland er Luftvern bataljonen og Baseforsvarsbataljonen. Luftvern bataljonen har to luftvernbatteri. Avdelingene er mobile og hjulgående og relativt store. Baseforsvarsbataljonen ivaretar vakt og sikring av flybasen, og de har kompani som deltar i både nasjonale og internasjonale oppdrag. De har også ekspertise på rydding av eksplosiver. Flystasjonen huser videre andre avdelinger, som element fra Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) og Cyberforsvaret. Redningstjenesten 330 skvadron er også lokalisert på Ørland med sine tre SAR Queen redningshelikopter (<https://www.forsvaret.no/om-forsvaret/tjenestesteder/orland>).

Hovedmottaksområder for allierte forsterkninger ligger i henholdsvis Ofoten-, Trøndelags-, og Oslofjordområdet (Forsvarskommisjonen, 2023). Kommisjonen påpeker at alle disse områdene bør ha luftvern som sikrer alliert mottak. Mangelen på luftvern er en vesentlig svakhet ved forsvaret av Norge. Samtidig er moderne luftvern ekstremt kostbart. Etter Forsvarskommisjonens syn er det likevel nødvendig å styrke beskyttelsen mot luftangrep, og dette bør igangsettes umiddelbart. Ideelt sett bør luftvernet dekke både militære mål, viktige samfunnsfunksjoner og infrastruktur, og sivilbefolkningen som helhet – og det mot alle typer luftangrep, fra droner og jagerfly til langtrekkende missiler. Selv en gradvis og moderat

oppbygging av luftvernet vil kreve omfattende investeringer og driftsmidler. Etter kommisjonens syn bør en i første omgang prioritere særlig viktige militære mål og sivil infrastruktur (Ofoten-, Trøndelag-, Bergen- og Oslofjordområdet). Alle disse områdene bør ha luftvern som sikrer alliert mottak. Innenfor disse områdene ligger også Luftforsvarets tre hovedbaser; Evenes, Ørland og Rygge. Et langtrekkende luftvernsystem med kapasitet mot taktiske ballistiske missiler sammen med en videre satsing på og utvikling av NASAMS systemet, vil gi den beskyttelse som er nødvendig for forsvar av mottaksområdene for allierte forsterkninger, kritisk infrastruktur og Luftforsvarets baser. Tidligere i år ble det besluttet at Norge skal prioritere 1 milliard norsk kroner til investeringer av luftvern i Norge. Videre kom det frem i forslag til langtidsplan for Forsvaret, som ble fremlagt 5. april i år, at det er satt av rundt 90 milliarder kroner til ulike satsninger med luftvern. Det presiseres av informanter fra Forsvaret at hvis et luftvern batteri må forflytte seg til for eksempel Oslo-området for å sikre mot luftangrep der, må dette luftvern batteriet kjøre på vei. Det tar for lang tid med båt. Og tid er en viktig faktor ved en eventuell krise. Det vil heller ikke være noe alternativ å kjøre andre veier enn FV 710.

Det har blitt en endring i kommandostruktur på Ørland kampflyplass. Tidligere hadde øverste militære leder styringsrett over enhetene på flybasen. Styringsrett til øverste militære leder er nå fragmentert til 19 personer gjennom samhandlingsavtaler. Dette kan gjøre en så enkel operasjon som bestilling av drivstoff eller ammunisjon krevende. Videre medfører endringer i sentrale funksjoner at restoppgaver blir overført til for eksempel teknikere. Personell må derfor forholde seg til en arbeidshverdag med flere arbeidsoppgaver på felt som en ikke har kompetanse for å kunne gjøre, og dette går utover tid og evne til den opprinnelige jobben. Hva har dette å si for den totale beredskapshåndteringen på flybasen? Det er stor mangel på teknikere til jagerflyene. Dette har Ørland flystasjon forsøkt løst ved å leie inn teknikere fra utlandet. De har videre kjøpt skoleplasser på Fosen videregående skole der elever fra høsten av vil læres opp til å kunne bli teknikere på de nye F-35 jagerflyene. Dette viser en evne til å tilpasse seg dagens situasjon. Det er ikke bare private boliger til forsvarets ansatte det for lite av, det er også mangel på kontorer og andre driftsbygninger som for eksempel garasjer. I regjeringens nye langtidsplan for Forsvaret, foreslås det at Ørland kampflybase får 5 milliarder til investeringer. Dette vil gi kampflybasen et stort løft.

En viktig effekt med et bra forsvar er avskrekking. Og nå som det er en endring i den sikkerhetspolitiske situasjonen, er det desto mer viktig å ha en aktiv avskrekkingstrategi. Slik som det å ha amerikanske jagerfly med på øvelse, "Arctic Challenge Exercise", her i Norge (Ørlandet). Ørland var vertskap for omtrent 1000 personer, 50 jagerfly og styrker fra 12 forskjellige land. Det er et viktig signal nå som Finland og Sverige har blitt med i NATO, at Norden står sammen. Dette sender tydelige signaler om militær kapabilitet.

Informanter fra Forsvaret forteller at det innenfor enkelte områder er vanskelig å finne folk til spesifikke stillinger. Og det er vanskelig å holde på folk. Militær kompetanse er ikke noe en kan kjøpe seg til fra det offentlige markedet – de må i stor grad opplæres av Forsvaret. Det med manglende boliger, og en "tvungen" pendling blir av flere beskrevet som en ordning som går til ett visst punkt, så orker ikke den ansatte mer og slutter på Ørlandet. Det trekkes paralleller til andre militære avdelinger, for eksempel Rena og Telemarksbataljonen, og de militære avdelinger i Bardufoss. Dette er et problem for Forsvaret generelt, ikke bare Ørland.

Ved økt beredskap vil trafikk inn til Ørland øke. Det vil komme både materiell, personell og etterforsyninger med fly og båt. Det som kommer via fly skal ofte videre og da er det transport på vei som er mest aktuelt. Som et eksempel, hvis den kritiske sonen er øst for oss i Sverige og Finland, vil Ørland være et naturlig punkt for etterforsyning. Det vil mest sannsynlig komme en god del etterforsyninger med fly og den må raskt ekspederes videre og transporteres på vei.

6.5 Et grønt og bærekraftig Ørland

Det er en stolt ambisjon for Ørland flystasjon å være en grønn foregangsbase, med en strategi om å redusere sitt CO₂-avtrykk samt i større grad bli selvforsynt med egenprodusert energi via solkraft. Ledelsen ved flystasjonen har ambisjoner om å sette opp solcellepanel rundt vollen som omgir flyplassen. Dette vil gjøre flystasjonen selvforsynt med energi, dog i begrenset omfang. Veien til en bærekraftig militær avdeling er lang, men dette er steg i riktig retning. Flystasjonen jobber også med å se på mulige løsninger på drivstoffsiden, både for kampfly, kjøretøy og generatorer, hvor biodrivstoff er en mulighet. Det er et uttalt mål for ledelsen ved flystasjonen å kunne få til en testflyging med biodrivstoff i løpet av året.

Nå har Trøndelag fylke, Ørland kommune, statsforvalteren, flystasjonen og Norges bondelag signert en intensjonsavtale om å handle inn lokalprodusert mat (mars 2024). Dette innebærer en endring i systemene og avtaleverk for innkjøp av mat. Målet er å kunne handle inn mer regionalt samtidig som at regelverket for offentlig innkjøp må overholdes. Flystasjonen har videre laget seg et "råkjøkken" slik at de kan ta imot et større utvalg råvarer fra lokale leverandører, og på den måten støtte lokale leverandører i større grad. Dette vil igjen øke selvforsyningsgraden for Ørland flystasjon, og økt beredskap i tilfelle kriser hvor etterforsyning av mat kan bli en utfordring.

7 Oppsummering

Nå som den sikkerhetspolitiske situasjoner har endret seg, har også trusselbildet endret seg. Det er da svært viktig at de som er involvert i beredskap, og beslutningsmyndighet rundt dette, også evner å endre seg ved behov. Både i hva som blir prioritert av beredskap, men også at det gis mer ressurser til å øke beredskapen. Og det må legges til rette for at de forskjellige aktørene som er involvert i totalforsvaret kan møtes og samarbeide med felles plan og mål. Det har vært noen utfordringer som har blitt mer omtalt og diskutert opp igjennom årene, alt fra hvorvidt det finnes boliger til forsvaransatte, godt kollektivtilbud til både pendlere og fastboende, til en oppgradering av FV 710. Slik vi ser det, må en nå nullstille debatten om hvorvidt det er viktig med disse ressursene eller ikke. Den diskusjonen må nå ses på i et helt annet lys, da trusselbildet har endret seg veldig de siste par årene. Det er på tide med ny diskusjon for alle utfordringer som Ørland kommune og flystasjon har, nå som både Sverige og Finland er med i NATO og med det medfører en økt aktivitet – og ansvar, for hele den Midtnorske regionen. For den Trønderske beredskapen understøtter ikke bare den nasjonale beredskapen, men også NATOs beredskap i nordområdene.

Forprosjektet indikerer at betingelsene for kommunal deltagelse i totalforsvaret ikke er ideell, og en rekke spørsmål er knyttet til koordinering, organisering og samarbeid. Det virker til å være lite samarbeid på tvers av kommuner, til tross for at mange av de samme problemstillingene ser ut til å gjelde for flere.

Forsvaret skal gjennomgå en formidabel oppgradering av egne styrker, jfr. Langtidsmeldingen for Forsvaret 2024. Infrastruktur skal utbedres eller bygges på nytt, boliger og driftsbygninger skal restaureres og eller det skal settes opp nye bygg. Denne oppbyggingen av et større forsvar vil medføre en stor slitasje på eksisterende veinett, men vi ser ingen forslag til midler til veiinfrastruktur i hverken langtidsplanen for Forsvaret eller Nasjonal transportplan. For å få realisert mye av det som totalforsvarskommisjonen beskriver i sin rapport "Nå er det alvor", vil det være behov for et økonomisk løft også på dette feltet. Det vil i løpet av året 2024 komme en totalberedskapsmelding som mest sannsynlig beskriver hvordan det skal jobbes med de forskjellige utfordringer som ligger i totalberedskap. Hvorvidt det kommer finansiering til å håndtere disse utfordringene, er uvisst.

Forprosjektet har sett på Ørland-regionen, men det er grunn til å tro at de utfordringer som kommer frem her, også gjelder for andre tilsvarende forsvarskommuner/regioner.

8 Forslag til "veien videre"

Dette forprosjektet har vist at det nye trusselbilde er komplekst, det angår ikke kommunene alene, men er tett koblet opp mot nabokommunen og de andre kommunene i regionen. Videre har Ørland som vertskap for viktig nasjonalt forsvar særskilte behov og utfordringer som ikke alene kan håndteres kommunalt. Det er altså vesentlig å tilrettelegge for kommunikasjon og forståelse innad i kommunen så vel som mellom denne og andre kommuner samt sentrale styresmakter. Likeså er utfordringen å få felles situasjonsforståelse mellom sivile (offentlige og private) og militære aktører, samt å danne en arena for kommunikasjon og samarbeid for de som er involvert i totalberedskapen i Trøndelag.

Forslag til mål for et hovedprosjekt er å styrke kunnskapsdeling og arenaer for samarbeid mellom forsknings- og næringsaktører, offentlig forvaltning og Forsvaret. Dette vil bidra til økt beredskapsevne i Trøndelag, for nasjonen Norge, og av betydning for NATOs beredskapsevne i nordområdene. Følgende spørsmål/forslag vil utdype funnene, og ved å gå inn i problemstillinger som har kommet frem under forprosjektet, vil vi få en større klarhet i hva som kan gjøres for å se på følgende tema:

Bo- og arbeidsmarkedet

- Hva trengs for å kunne lage et robust, trygt og attraktivt samfunn for både sivilt og militært personell?
- Hvordan best legge til rette for pendling der det er behov, men også legge til rette for at folk skal kunne bosette seg på Ørlandet slik at Forsvaret ikke mister sine ansatte (tilrettelegging av boliger, jobbmulighet til partnere, tilgjengelighet til offentlig kommunikasjon med Trondheim sentrum)
- Gjøre en kvantitativ analyse av pendlertilbud på både fly og båt. Hvordan har det endret seg de siste årene, hva er maks kapasitet for en eventuell oppjustering av beredskap (krise). Analysere trafikk på veier og på fergeoverfarter

Operative utfordringer med beredskap

- Hva trengs for å komme på et ønsket nivå for beredskapssamarbeid mellom kommune og Forsvaret?
- Hvordan kommunisere med nabokommuner?
- Se på muligheter for å kunne håndtere og dele begrenset informasjon i større grad mellom sivile og militære aktører
- Øve på ROS Trøndelag sine nye scenarioer
- I hvilken grad kan Fylkesnivået være til større hjelp for både kommuner og private aktører med tanke på aktørenes bidrag til totalforsvaret?

Næringslivsaktører og Forsvaret

- Hvilke spesifikke utfordringer har næringslivsaktørene og Forsvaret, som kommunen kan bidra med til å forbedre?
- Undersøke sivil/militær avhengigheter/kompleksitet i leverandørkjeder
- Oppkjøp og eierskap rundt verdikjeder i næringsliv på Ørland: sikre dialog rundt dette mellom virksomheter og Forsvaret/ øke felles risikoforståelse

Dialog og langsiktig analyse for sivil – militært samarbeid

- Identifisere betingelser for at midtnorske kommuner skal ha tilstrekkelig samforståelse i sin dialog med Forsvaret og andre (beredskaps-)aktører
- Kartlegge svakheter og utfordringer i kritisk infrastruktur (Cyber, IKT, energi, ekom, transport)
- Hvordan videreføre og utvikle bærekraftige løsninger for Ørland kommune og Ørland kampflybase

- Foreslå nye beregningsmodeller for naturkatastrofer/større hendelser til Nasjonal transportplan, samt studere i hvilken grad det vil bli økt kostnad på vei som resultat av økt militær aktivitet
- Bygge kompetanse og samforståelse slik at kommunene og forskningsmiljøene kan bidra i en dialog med nordiske fagmiljøer i nærhet til Trøndelag

8.1 Workshoper

Workshop er et godt virkemiddel for å få diskutert erfaringer og synspunkt mellom forskjellige aktører. Her legges det opp til involvering av samtlige aktører, en dynamisk interaksjon. Ofte blir det gjennomført gruppeoppgaver for å sikre at alle blir involvert. Noen aktuelle tematiske utfordringer er:

- Gå igjennom noen kjente/tenkte – og ukjente utfordringer
- Ved å presse tenkte situasjoner til grensen – hvilke nye utfordringer står en ovenfor?
- Flere kjente risikobilder som utløses samtidig kan trigge en ukjent eller annerledes trussel, eller en "high impact low probability" (HILP) hendelse. Kartlegge slike mulige trusler.
- Helhetlig overblikk, se på samspill og utfordringer mellom sivil og militær aktivitet og behov
- Kartlegge nye avhengigheter mellom sivile/samfunnsmessige funksjoner og behov, og Forsvaret
- Hvordan vil økt militær aktivitet/trening påvirke lokalsamfunnet?
- Se spesifikt på utfordringer knyttet til FV710?
- Hvordan jobber de forskjellige aktørene med bærekraftig utvikling?

8.2 Aksjons- og følgeforskning

Fra workshopen vil det kunne defineres forslag til tiltak for å øke egen beredskap, øke kunnskap om egen sårbarhet, og for å få en felles situasjonsforståelse blant samtlige aktører i regionen og et økt samarbeid. Disse tiltakene kan iverksettes i kommuner, bedrifter og avdelinger i Forsvaret, hvor aktørene sammen med forskere studerer effekten av tiltak og gjør fortløpende vurderinger og endringer sammen.

Aksjonsforskning er en forskningsform der forskerne er tett på det miljøet som det forskes på. Forskingen kan for eksempel starte med at det innføres tiltak, og hvor forskerne og personer fra virksomhetene jobber sammen i fellesskap og diskuterer resultater underveis, ulike utfordringer, samt det å dele kunnskap og erfaringer. Siden forskerne er tett på i gjennomføring av tiltak, kan de studere virkning av tiltakene og gjøre eventuelle endringer underveis. Denne form for forskning er motsetningen til observasjoner, der forskerne kun skal studere for eksempel en organisasjon uten å ha noen interaksjon med dem som er forskningsobjektet. Følgeforskning er en annen mulighet der en kan følge forskjellige bedrifter eller foretak over tid for å se forskjellige utviklinger eller trender. I motsetning til aksjonsforskning, der forskerne er involvert i gjennomføring av tiltak, er man i følgeforskning en mer passiv aktør, men ikke nødvendigvis bare en observatør. Mål med følgeforskning er å kunne lære viktige momenter fra prosesser som går over tid. Dette er metoder som kan være godt egnet for å øke totalberedskapsvevnen for Ørland og Trøndelag.

8.3 Nytt bidrag til beregningsmodell til Nasjonal transportplan

Vi ser at det er per dags dato ikke en modell som regner på tenkte kostnader opp imot mulige kostnader ved krise eller naturhendelser. Dette er naturlig nok vanskelig å sette tall på, eller enda mer vanskelig å si noe om hvor stor sannsynlighet det er/hvor ofte skjer det, men slik situasjonen har blitt med tanke på klimaendringer og økning i naturhendelser, mener vi det er på tide at også dette kommer inn i regnestykket. Bare det at veier er stengte, folk er isolerte i en bygd uten lege eller medisinsk tilsyn, kan få fatale konsekvenser. Ved en krigssituasjon vil det også være andre motiv bak en slik beregningsmodell, enn kost nytte i fredstid. Det burde derfor også vurderes slike beregninger for planlegging av veg i Norge.



Det er videre antatt at det vil bli økt militær øvingsaktivitet i Trøndelag som resultat av krigen i øst, og at Sverige og Finland nå er medlemmer av NATO. Det betyr en mye større militær aktivitet på vei. Vi mener det derfor bør gjøres en analyse av hva dette vil koste for samfunnet som skal drifte og vedlikeholde veinettet. Siden Forsvaret da må oppgi hva som er antatt av kommende øvingsaktivitet, hvilke typer kjøretøy skal på vei, hva er vekt, hvor ofte, etc., og dette er begrenset informasjon, må det legges til rette for å beskytte disse data og vurderinger rundt dette. Det kan være fornuftig at det blir både en kvalitativ og kvantitativ tilnærming til dette.



9 Referanser

Endregard og Rongved (2022). Fremtidens totalforsvar – gjensidighet eller gjenstridighet? i G.F. Rongved og P.M. Norheim-Martinsen (red.), Totalforsvaret i praksis. Gyldendal.

Folk og Forsvar (2022). Bli kjent med Ørland flystasjon. <https://folkogforsvar.no/bli-kjent-med-orland-flystasjon/>

Forsvaret (2024a): Ørland kampflybase. <https://www.forsvaret.no/om-forsvaret/tjenestesteder/orland?q=%C3%B8rland>

Forsvaret (2024b): Værnes garnison. <https://www.forsvaret.no/om-forsvaret/tjenestesteder/værnes>
Knapskog m. fl., 2023

Lovdata (1949). Traktat for det nordatlantiske området.
<https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1949-04-04-1>

Marriott og Derås (2023). Military Mobility Trøndelag. Infrastruktur for økt militær og sivil beredskap, - og evne til å håndtere alliert mottak i Trøndelag.

Morsut (2020). The emergence and development of samfunnssikkerhet in Norway. I S. Larsson & M. Rhinard (Red.), Nordic societal security: Convergence and divergence (s. 68–89).

Norheim-Martinsen, (Ed.), (2019). Det nye Totalforsvaret. Gyldendal.

NOU 2023:14. Forsvarskommissjonen av 2021 — Forsvar for fred og frihet.

NOU 2023:17. Nå er det alvor — Rustet for en usikker fremtid.

NTP 2025-2036 (2024). Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036. Meld. St. 14, (2023-2024).

Pollock & Steen (2021). Total defence resilience: Viable or not during COVID-19? A comparative study of Norway and the UK. Risk, Hazards & Crisis in Public Policy, 12(1), 73-109.

Prop.59 S (2024). Proposisjon til Stortinget. Investeringer i Forsvaret og andre saker.

Prop. 87 S (2024). Forsvarsløftet – for Norges trygghet. Langtidsplan for Forsvaret 2025-2036.

Regjeringen (2024). Sverige og Finland har blitt medlemmer av NATO.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/historisk-for-norden-og-nato/id3029259/>

Rongved, & Norheim-Martinsen, (Eds.). (2022). Totalforsvaret i praksis. Gyldendal.

Samferdselsdepartementet (2020). Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren.

Sellevåg (2022). Sivil støtte til Forsvaret – en funksjonsbasert tilnærming for modellering av totalforsvarevne.

Sellevåg et al. (2022). Styrker og svakheter ved dagens totalforsvar – rapport til Totalberedskapskommissjonen. FFI Rapport 22/02620.

SSB (2018) <https://www.ssb.no/utdanning/artikler-og-publikasjoner/norske-studenter-blant-de-eldste-i-europa>

SSB (2022) <https://www.ssb.no/utdanning/hoyere-utdanning/statistikk/studenter-i-universitets-og-hogskoleutdanning/artikler/na-er-det-over-300-000-studenter-i-norge>

Ørland kommune (2023). Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034», 26.01.2023.

<https://orland2034.no/kommuneplanens-samfunnsdel/>

Ørland kommune (2024); <https://www.orland.kommune.no/nyheter/om-orland.12803.aspx>

10 VEDLEGG 1

Intervjuguide forprosjekt samfunnssikkerhet Ørland

Bakgrunn

Navn

Stilling/rolle

Bosted

Forhold til Forsvaret på Ørland

På hvilken måte forholder du deg til den militære aktiviteten på Ørland?

Opplever du at det er spesielle utfordringer knyttet til Forsvarets aktivitet?

Sikkerhetspolitisk kontekst

1. Hvordan ser du for deg Ørlands situasjon i lys av en mer uforutsigbar sikkerhetspolitisk fremtid, og hvordan tror du dette vil kunne påvirke Forsvarets aktivitet i området (e.g., flere og større øvelser med NATO og andre allierte, transport og mottak til/fra naboland, støtte til allierte osv.)?
2. Hvordan tror du at den nye geopolitiske situasjonen har påvirket trusselbildet for Ørland? Har interaksjonen endret seg mellom sivil og militær aktivitet/virksomhet i løpet av de siste årene?
3. Tror du den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen har ført til økt urolighet eller frykt i befolkningen?
4. Opplever den politiske siden et endret trusselbilde, og hva er konsekvensen?
5. Opplever du de sivile og militære at de har en felles forståelse av trusselbildet?
6. Har dere opplevd økt interesse fra utenlandske aktører som kan være relatert til militær eller sivil aktivitet på Ørland? Og hva er trusselbildet?
7. Er det noen endring i trafikkmønster til sjøs og på vei?
8. Hvordan tror du Ørlands **innbyggere** opplever den nye sikkerhetspolitiske situasjonen (Eksempelvis det nye trusselbilde, og at Sverige/Finnland går inn i NATO)?
9. Hvordan tror du Ørlands **politikere** opplever den nye sikkerhetspolitiske situasjonen (Eksempelvis det nye trusselbildet, og at Sverige/Finnland går inn i NATO)?
10. Har de det som trengs av beslutningsstøtteverktøy for denne nye situasjonen?
11. Gitt svensk medlemskap i NATO og at Skandinavia blir en NATO-flanke mot øst, hvordan ser du for deg at aktiviteten på Ørland kan utvikle seg?

Kritisk infrastruktur/samfunnskritiske funksjoner

12. Hva er status på kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner på Ørland? (vann, strøm, transport, helse, kritisk personell (beredskapspersoner))
13. Forhold med pendlere og fastboende
14. Rom for økt bebyggelse?

Teknologi og utfordringer

15. Har dere behov for annen teknologi enn det dere har i dag?
16. Hvilken betydning har den digitale transformasjon for deg?

Veiinfrastruktur

17. På hvilken måte kjenner du til fylkesvei 710?
18. Hvilke utfordringer ser du knyttet bruken av Fv 710, sivilt og militært?
19. Er du kjent med andres bekymringer eller utfordringer knyttet til veien eller strekninger av den (e.g., tilstand, kapasitet, beliggenhet eller annet)?

20. På hvilke måter kan fylkesvei 710 bli belastet ved eventuelle fremtidige hendelser og hvilke eventuelle farer representerer det?
21. Hva er den største risikoen med fylkesvei 710 slik som situasjonen er i dag?

Intervju skal kartlegge:

- Aktører som er viktige å ta med i den kommende workshopen
- Viktige faktorer/tema som bør med i scenarioet
- Andre moment som en workshop bør inneholde
- Hvilke tidsrom som er egnet for workshop
- Behov for forskningsstøtte innenfor samfunnsikkerhet: hybride trusler og totalforsvar, inkludert nærmiljø, befolkningens tillit til myndigheter/forsvaret, beredskap, digital transformasjon, ny teknologi, samfunnsnyttens vs. kostnad, beslutningsstøtte (taktisk eller strategisk), tidlig varsling av potensielle trusler ved å samle tilgjengelig data og bruk av AI, m.m.



SINTEF

Teknologi for et bedre samfunn