



Den militära flygutbildningen m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag i proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m. I propositionen återkommer regeringen till riksdagen i de frågor om formen för den framtida flygförarutbildningen som riksdagen beslutade i mars 2000. Regeringen föreslår bl.a. att Flygvapnets Uppsalaskolor och Upplands flygflottilj skall läggas ned och att Flygstridsskolan inrättas i Uppsala.

Utskottet behandlar vidare 16 motioner med sammanlagt 45 förslag som har anknytning till propositionen. Härav har sex motioner väckts med anledning av propositionen och tio under den allmänna motionstiden.

Utskottet anser att riksdagens tidigare fattade beslut att åtta JAS 39 Gripendivisioner skall fördelas på fyra flottiljer alljämt skall gälla. Utskottet bedömer att det inte är en långsiktig lösning att etablera JAS 39 Gripenverksamhet i Uppsala. Inte heller annan militär flygverksamhet är långsiktigt lämplig i Uppsala. Utskottet föreslår därför att Upplands flygflottilj bör läggas ned den 31 december 2003. Utskottet anser vidare att riksdagens beslut att lägga ned F 10 i Ängelholm den 31 december 2002 skall ligga fast. De fyra flottiljer som därmed bör finnas kvar är F 4 i Östersund, F 7 i Såtenäs, F 17 i Kallinge och F 21 i Luleå.

Utskottet anser att Försvarsmaktens samlade flygutbildning skall förläggas till någon eller några av de fyra kvarvarande och här nämnda flottiljerna.

Utskottets ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla regeringens förslag att lägga ned Upplands flygflottilj F 16 och ett motionsyrkande med samma innebörd. Ställningstagandet innebär vidare att riksdagen bör delvis bifalla fem motionsförslag och avslå övriga motionsförslag.

I betänkandet finns fyra reservationer och ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden	6
Utgångspunkter för utskottets överväganden.....	6
Försvarsmaktens synpunkter och yttrande.....	7
Flygstridskrafternas organisation.....	8
Samverkan mellan civil och militär flygutbildning	19
Exportstöd	23
Internationell samverkan	26
Reservationer.....	29
1. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (m)	29
2. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (kd)	33
3. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (mp)	35
4. Exportstöd (punkt 3) (kd)	36
Särskilt yttrande.....	38
1. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (s).....	38
2. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (v)	39
Bilaga 1 Förteckning över behandlade förslag	40
Propositionen.....	40
Följdmotioner	40
Motioner från allmänna motionstiden.....	42
Bilaga 2	
Regeringens bedömningar och förslag i proposition 2000/01:35	45
Inledning.....	45
Samverkan mellan civil och militär flygutbildning	45
Formerna för samordning	48
Exportstöd och antalet verksamhetsställen för militär flygverksamhet	49
Internationell samverkan	52
Lokaliseringen av den militära flygutbildningen.....	54
Organisatoriska konsekvenser	60
Långsiktig inriktning	62
Bilaga 3 Försvarsmaktens yttrande och synpunkter	63
Grundläggande utgångspunkter	63
Beslutsläget.....	63
Översyn av grundorganisationen	64
Flygutbildning	72
Exportstöd.....	72
Konsekvenser av det av Försvarsmakten valda alternativet.....	73
Sammanfattning av tidpunkter för önskvärda förändringar	73

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

1. Flygstridskrafternas organisation m.m.

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet har anfört om utvecklingen av flygstridskrafternas organisation och Försvarsmaktens flygutbildning.

Riksdagen bifaller därmed propositionens förslag 2 och motion 2000/01:Fö3 förslag 4.

Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna 2000/01:Fö1 förslag 1, 2000/01:Fö2 förslag 1, 2000/01:Fö3 förslag 1, 2000/01:Fö5 förslag 1 och 2000/01:Fö6.

Riksdagen avslår därmed propositionens förslag 1 och 3 samt motionerna 2000/01:Fö1 förslagen 2 och 4, 2000/01:Fö2 förslagen 2–6 och 8, 2000/01:Fö3 förslagen 3 och 5, 2000/01:Fö4 förslagen 1 och 2, 2000/01:Fö5 förslagen 2 och 3, 2000/01:Fö302, 2000/01:Fö303, 2000/01:Fö310 förslag 1, 2000/01:Fö314 förslag 4, 2000/01:Fö315 förslag 1, 2000/01:Fö317 och Fö318 förslag 1.

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (kd)

Reservation 3 (mp)

2. Samverkan mellan militär och civil flygutbildning

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:Fö304 förslagen 1–3, 2000/01:Fö308, 2000/01:Fö310 förslag 2, 2000/01:Fö314 förslagen 1–3, 2000/01:Fö315 förslag 2 och 2000/01:Fö318 förslag 2.

3. Exportstöd

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:Fö1 förslag 3, 2000/01:Fö2 förslag 7 och 2000/01:Fö3 förslag 2.

Reservation 4 (kd)

4. Internationell samverkan

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:Fö304 förslag 4, 2000/01:Fö310 förslag 3, 2000/01:Fö315 förslag 3, 2000/01:Fö318 förslag 3 och 2000/01:Fö329.

Stockholm den 4 maj 2001

På försvarsutskottets vägnar

Henrik Landerholm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik Landerholm (m), Tone Tingsgård (s), Christer Skoog (s), Karin Wegestål (s), Stig Sandström (v), Åke Carnerö (kd), Olle Lindström (m), Rolf Gunnarsson (m), Ola Rask (s), Håkan Juholt (s), Berit Jóhannesson (v), Margareta Viklund (kd), Anna Lilliehöök (m), Lars Ångström (mp), Erik Arthur Egervärn (c), Berndt Sköldestig (s) och Eva Flyborg (fp).

Ärendet och dess beredning

Riksdagen beslutade den 30 mars 2000 om den militära flygutbildningen (bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). Utskottet anförde i betänkandet att formen för den *framtida flygförarutbildningen*, såväl den grundläggande taktiska flygutbildningen som den grundläggande flygutbildningen, borde ses över. Syftet skulle vara att uppnå en ökad internationell samverkan kring utbildningen samt, i de delar där det var lämpligt, en integrerad militär och civil flygförarutbildning. Utskottet ansåg vidare att *regeringen borde återkomma till riksdagen* om exportstöd och utbildning av flygförare. Riksdagen beslutade att som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anført om exportstöd och utbildning av flygförare.

De frågor riksdagen aktualiserade, har beretts inom Regeringskansliet. I anslutning till beredningsarbetet där har förslag och synpunkter kommit in till Regeringskansliet från ett flertal olika intressenter, bl.a. Lunds universitet, Eskilstuna kommun, Nordvästra Skånes samarbetskommitté, landshövdingarna i Norrbottens län respektive Västerbottens län, Försvarshögskolan, Saab AB, Region Skåne, Campus Uppsala som är knutet till Uppsala universitet samt Trafikflyghögskolan, med synpunkter på lokaliseringen av den militära flygskolan.

Inom Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) upprättades i september 2000 promemorian Vissa frågor om den framtida flygutbildningen. Denna sändes ut på ett samrådsförfarande till berörda myndigheter och intressenter.

Utskottet har som en del i sin beredning av ärendet fått föredragningar av representanter från Regeringskansliet (Försvarsdepartementet), Försvarsmaktens högkvarter, Krigsflygskolan, Region Skåne och Östersunds kommun. Utskottet har vidare fått särskilda föredragningar om Försvarsmaktens ekonomiska situation, vid ett tillfälle gemensamt av representanter från Regeringskansliet respektive Försvarsmaktens högkvarter och vid ytterligare ett tillfälle av representanter från Försvarsmaktens högkvarter. Utskottet beslutade den 15 mars 2001 att hos Försvarsmakten inhämta upplysningar i ärendet samt begära yttrande över propositionen och med denna sammanhängande motioner. Försvarsmakten lämnade sina synpunkter och yttrande den 17 april.

Härutöver har ett flertal skrivelser i ärendet inkommit från organisationer och enskilda.

Utskottets överväganden

Utgångspunkter för utskottets överväganden

Utskottets bedömning i korthet

Utskottet bedömer att det finns tillräckliga skäl för att i den nu aktuella beslutssituationen rörande flygutbildningens lokalisering m.m. vidga ramen för övervägandena. Flygstridskrafternas hela grundorganisation bör sålunda granskas. Syftet härmed är att skapa underlag för kostnadsreducerande åtgärder som kan bidra till en långsiktig balans mellan verksamhet och resurser i Försvarmakten.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade våren 2000 (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, bet. 1999/2000:168) att flygstridskrafterna i framtiden skall bestå av åtta stridsflygdivisioner JAS 39 Gripen och att dessa bör fördelas på fyra flottiljer.

Riksdagens beslut innefattade vidare (bet. 1999/2000:FöU2 s. 163) att formerna för den framtida flygförutbildningen, såväl grundläggande flygutbildning (GFU) som grundläggande taktisk flygutbildning (GTU), borde ses över och att regeringen borde återkomma till riksdagen i denna fråga. Syftet med dessa ytterligare överväganden om flygutbildningen var att pröva förutsättningarna för ökad internationell samverkan kring militär flygutbildning samt, i de delar där det befanns lämpligt, åstadkomma en integrerad militär och civil flygförutbildning.

Riksdagen ansåg vidare att regeringen borde återkomma till riksdagen rörande framtida eventuellt exportstöd för JAS Gripen.

I den nu aktuella propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner regeringens förslag att lägga ned Flygvapnets Uppsalaskolor (F 20) och Upplands flygflottilj (F 16) samt att i stället organisera ett nytt förband – Flygstridsskolan – i Uppsala. Regeringen bedömer att det behövs fyra flottiljer (F 4, F 7, F 17 och F 21) för de åtta stridsflygdivisioner som riksdagen har beslutat, samt för transportflyget. Regeringen anser att det därutöver behövs en organisatorisk enhet för specialflyget, nu förlagt till Malmen, och ytterligare en organisatorisk enhet bl.a. för den samlade GFU- och GTU-verksamheten i Uppsala.

Utskottet anser inte att regeringen på ett fullgott sätt kunnat motivera varför det behövs ytterligare en organisatorisk enhet för att säkerställa exportstödsförmåga vid en exportframgång för JAS 39 Gripen. Eftersom Försvarmakten i sitt underlag till regeringen i maj 1999 ansåg att en organisation med fyra flottiljer för stridsflyget, inklusive transportflyg och flygskola, var tillräcklig volym på flygstridskrafternas grundorganisation för att efter 2004 genomföra verksamheten inom planerad ambition, anser utskottet att lokaliseringen av flygskolan skall lösas inom ramen för de fyra stridsflygsflottiljer-

na. De ytterligare kostnader som belastar Försvarsmakten genom regeringens förslag till organisation påverkar dessutom verksamheten negativt.

Utskottet har vidare i samband med sin beredning av det aktuella ärendet uppmärksammat problem i Försvarsmaktens ekonomi.

Enligt utskottets mening finns det signaler som pekar på behovet av förbättrad styrning och uppföljning samt effektiviseringar inom Försvarsmaktens ekonomi. Genom att organisera flygstridskrafterna på den ambitionsnivå som Försvarsmakten angav i maj 1999 minskas de fasta kostnaderna, vilket skapar en långsiktigt bättre struktur.

Utskottet anser därför att det finns tillräckliga skäl för att i den aktuella beslutssituationen rörande flygutbildningens lokalisering m.m. vidga ramen för sina överväganden. Det är alltså motiverat att pröva om flygstridskrafternas totala infrastruktur kan anses vara i balans med verksamheten och därmed långsiktigt hållbar.

Utskottets majoritet (m, kd, v) har i syfte att skapa underlag för en sådan vidare bedömning den 15 mars 2001 med stöd av riksdagsordningen 4 kap. 10 § begärt Försvarsmaktens synpunkter och yttrande i ärendet. Ärendet definieras därvid av propositionen och de tillhörande motioner som avgivits under allmänna motionstiden och med anledning av propositionen.

En utskottsminoritet (s, c, fp) förordade att synpunkter och yttrande i stället skulle begäras av regeringen.

Försvarsmakten redovisade sina synpunkter och sitt yttrande den 17 april.

Försvarsmaktens synpunkter och yttrande

Försvarsmaktens bedömning i korthet

Försvarsmakten anser att en grundorganisation för flygstridskrafterna som innehåller fyra flottiljer, med integrerade enheter för grundläggande flygutbildning och taktisk utbildning m.m., sammantaget ger de långsiktigt bästa hållbara förutsättningarna för utveckling och vidmakthållande av flygstridskrafterna.

Den framtida organisation som Försvarsmakten bedömer bäst svara mot prioriterade urvalskriterier innefattar

F 7 med två JAS 39-divisioner i Såtenäs,

F 16 med en JAS 39-division och en integrerad, sammanhållen flygstridsskola i Uppsala,

F 17 med två JAS 39-divisioner i Ronneby,

F 21 med tre JAS 39-divisioner i Luleå.

Försvarsmakten bedömer att följande enheter kan avvecklas

F 10 den 31 december 2002 enligt tidigare riksdagsbeslut,

F 4 den 31 december 2002 och

F 20 den 31 december 2001.

Försvarsmakten anser att Flygstridsskolan bör inrättas i Uppsala den 1 januari 2002. Den grundläggande flygutbildningen – GFU – bör ha flyttat till Uppsala senast den 31 december 2002.

Två divisioner JAS 39 Gripen ur F 10 bör omlokaliseras till F 17 andra halvåret 2002 i enlighet med fattat riksdagsbeslut.

En sammanfattning av Försvarsmaktens utgångspunkter, urvalsfaktorer, alternativ, val av alternativ samt konsekvenser redovisas i bilaga 3.

Flygstridskrafternas organisation

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det av riksdagen tidigare fattade beslutet att flygstridskrafterna skall utvecklas med utgångspunkt i en organisation med åtta divisioner vid fyra flottiljer alltså skall gälla. Likaledes bör riksdagens beslut att lägga ned F 10 i Ängelholm ligga fast.

Utskottet bedömer att det inte är någon långsiktig lösning med militär flygverksamhet i Uppsala. Utskottet föreslår därför att riksdagen beslutar att lägga ned Upplands flygflottilj den 31 december 2003.

De flottiljer som därmed bör finnas kvar är F 4 i Östersund, F 7 i Såtenäs, F 17 i Kallinge och F 21 i Luleå.

Utskottet anser att Försvarsmaktens samlade flygutbildning – såväl GFU som GTU – skall förläggas till någon eller några av de kvarvarande och här nämnda flottiljerna.

Utskottets ställningstagande innebär att riksdagen bör

- bifalla propositionens förslag 2 och motion Fö3 (v) förslag 4,
- delvis bifalla motionerna Fö1 (kd) förslag 1, Fö2 (m) förslag 1, Fö3 (v) förslag 1, Fö5 (mp) förslag 1 och Fö6 (fp),
- avslå propositionens förslag 1 och 3 samt motionerna Fö1 (kd) förslagen 2 och 4, Fö2 (m) förslag 2–6 och 8, Fö3 (v) förslagen 3 och 5, Fö4 (m, kd) förslagen 1 och 2, Fö5 (mp) förslagen 2 och 3, Fö302 (m), Fö303 (m), Fö310 (kd) förslag 1, Fö314 (v) förslag 4, Fö315 (s) förslag 1, Fö317 (fp) och Fö318 (fp) förslag 1.

Propositionen

Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen

1. godkänner regeringens förslag att lägga ned Flygvapnets Uppsalaskolor den 31 december 2001,
2. godkänner regeringens förslag att lägga ned Upplands flygflottilj den 31 december 2003,
3. godkänner regeringens förslag att inrätta Flygstridsskolan den 1 januari 2002.

Innebörden av förslag nr 3 är att Flygskolan, som nu är lokaliserad i Ängelholm, flyttar till Uppsala. Verksamheten vid Flygvapnets flygbefälsskola, Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola samt den grundläggande flygutbildningen (GFU) och den grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU) sammanförs i en ny organisationsenhet i Uppsala.

Som framgått av det föregående anser regeringen att den inriktning som redovisades i proposition 1999/2000:30 om att *Flygskolan/GFU borde flyttas till ett befintligt verksamhetsställe och att därvid F 16 i Uppsala är det bästa alternativet*, fortfarande bör gälla. Ett avgörande argument för detta ställningstagande sägs vara att ett nytt militärt verksamhetsställe måste inrättas som en egen organisationsenhet eller att ett detachment om GFU- och GTU-verksamheten skulle lokaliseras till Ljungbyhed. Regeringen ifrågasätter också det lämpliga i att återupprätta Ljungbyhed som militärt verksamhetsställe. Andra viktiga argument för en lokalisering till Uppsala sägs vara produktionsförutsättningarna där, merkostnaderna för Försvarmakten och staten vid en lokalisering till Ljungbyhed, flygläraryfrågan, samordningen inom Försvarmakten samt exportstödmöjligheterna. Regeringen understryker att med en lokalisering till Uppsala av den militära flygutbildningen säkerställs flygplatskapacitet för att underlätta exportstödsantaganden.

Regeringen anser vidare att det är angeläget att, när Viggendivisionerna vid F 16 avvecklas 2003, det säkerställs att Uppsala även därefter skall kunna användas för *tillfällig basering* och som *alternativ landningsplats* för flygstridskrafterna i övrigt.

Omlokaliseringen av den militära flygskolan bör göras *den 1 januari 2002*.

Utöver de fyra flygflottiljer som behövs för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget bedömer regeringen att det behövs en organisatorisk enhet för specialflyget och ytterligare en organisatorisk enhet för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

En mer utförlig sammanfattning av regeringens bedömningar och förslag i dessa delar redovisas i bilaga 2.

Motioner

Fråga om avslag på propositionen

I fyra kommittémotioner och i en enskild motion avgivna som följd av propositionen avvisas regeringens förslag.

Moderata samlingspartiet anför sålunda i *kommittémotion Fö2 (m)* av Henrik Landerholm m.fl. att det alltid går att finna en minst dålig organisatorisk lösning utgående från en befintlig eller beslutad organisation. I det nu aktuella fallet, organisering av Flygskolan i Uppsala, sägs lösningen bli avsevärt sämre än vad den skulle kunna bli om riksdagens beslut i mars 2000 om flygstridskrafternas organisation hade haft en annorlunda inriktning.

Denna situation sägs förvärras av att tre samtida krav måste uppfyllas. Det första och främsta kravet sägs vara den fortsatta uppbyggnaden av flyglärarkåren för den grundläggande flygutbildningen. Det andra kravet anges vara

att samtidigt fullfölja ombeväpningen från Viggensystemet till JAS 39 Gripen-systemet. Det tredje kravet är att flygstridskrafternas framtida organisation med åtta divisioner JAS 39 Gripen, transportflyg och specialflyg samt flygkolor med god marginal kan baseras på fyra flygflottiljer. En större organisation än denna, hävdar motionärerna, kommer vi inte att ha råd med i den framtida Försvarmakten. Samtidigt måste ombeväpningen kunna ske till en så låg kostnad som möjligt. Dessa tre krav kan, enligt motionärernas mening, inte uppfyllas om riksdagens beslut i mars 2000 kvarstår.

Regeringens förslag sägs innebära en långt ifrån optimal framtida lokalisering av militär flygverksamhet samtidigt som gjorda investeringar på F 10 i Ängelholm inte utnyttjas. I stället för att totalt investera i fyra JAS-flottiljer kommer Försvarmakten, efter ombyggnaden av F 7 och F 10, att investera i ytterligare tre flottiljer – F 17, F 4 och F 21 – och genom det i propositionen angivna kravet på exportstöd i närtid sannolikt även i Uppsala.

Den samlade bilden av regeringens förslag sägs därför vara oroväckande. Försvarmaktens organisation blir för stor och för dyr. Motionärerna föreslår därför att riksdagen *avslår regeringens proposition 2000/01:35 (yrkande 1)*.

I *Kristdemokraternas kommittémotion Fö1 (kd)* av Åke Carnerö m.fl. säger motionärerna att den samlade bilden är mycket tydlig. Med det nu föreliggande förslaget blir Försvarmaktens organisation för stor och för dyr. Det är slöseri med skattemedel att investera i nya anläggningar samtidigt som tidigare gjorda investeringar av samma slag avvecklas. En växande brist på flyglärare och flygförare kommer att försena ombeväpningen till JAS 39 Gripen. Risken är stor för att flygförarutbildningen och ombeväpningen från Viggens- till Gripen-systemet blir eftersatt, vilket kan leda till allvarliga konsekvenser för flygsäkerheten.

För att inte ytterligare störa och fördröja den planerade och pågående ombeväpningen till JAS 39 Gripen samt pilotutbildningen anser motionärerna att ett beslut om Flygskolans lokalisering måste innebära en långsiktig lösning med närhet till Flygvapnets övriga berörda verksamhetsområden.

Motionärerna föreslår att riksdagen *avslår regeringens proposition 2000/01:35 (yrkande 1)*.

Vänsterpartiet hänvisar i sin *kommittémotion Fö3 (v)* av Berit Jóhannesson m.fl. till att regeringen i proposition 1999/2000:30 Det nya försvaret ansåg att det behövdes en femte flottilj för att tillgodose kravet på exportstöd. Samtidigt föreslog regeringen att Flygskolan skulle flyttas från Ängelholm till Uppsala. Riksdagen accepterade inte detta i sitt beslut i mars 2000 (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:2, rskr. 1999/2000:186) utan anmodade regeringen att återkomma i frågan.

Motionärerna konstaterar att regeringen sålunda i proposition 1999/2000:30 menade att en placering av flygskolorna och exportstödet till F 16 i Uppsala innebar att vi får en femte flottilj, medan regeringen i den nu föreliggande propositionen säger att samma innehåll på samma plats inte är en flottilj. Motionärerna anser att det är tydligt att regeringen genom denna omskrivning bakvägen försöker få igenom sitt ursprungliga förslag, vilket

uppenbarligen står i strid med det av riksdagen fattade beslutet om fyra flygflottiljer. Mot den bakgrunden anser motionärerna att riksdagen skall *avslå regeringens proposition 2000/01:35 (yrkande 1)*.

I *motion Fö5 (mp)* av Lars Ångström hänvisas också till att riksdagen i sitt beslut i mars 2000 anmodat regeringen att återkomma, bl.a. i fråga om den grundläggande utbildningen av flygförare. När nu regeringen i den nu aktuella propositionen återkommer till riksdagen vill motionären betona att han anser att riksdagens tidigare beslut i frågan inte har hanterats med önskad omsorg. Sålunda utgår regeringen på flera punkter från samma förutsättningar som tidigare. Riksdagen bör därför *avslå regeringens proposition 2000/01:35 (yrkande 1)*.

I *Folkpartiet liberalernas kommittémotion Fö6 (fp)* av Runar Patriksson och Eva Flyborg anser motionärerna att den nu föreliggande propositionen på en rad väsentliga punkter är alldeles för ofullständig för att kunna ligga till grund för ett långsiktigt beslut om den framtida flygutbildningen. Motionärerna anser att riksdagen skall *avslå regeringens proposition 2000/01:35*.

Flygstridskrafternas organisation i divisioner och flottiljer

I *Moderata samlingspartiets kommittémotion Fö2 (m)* av Henrik Landerholm m.fl. hävdas att regeringen nu lägger förslag utan att den har prövat det givna alternativet att behålla Krigsflygskolan i Ängelholm i avvaktan på en framtida organisation för flygstridskrafterna. Samtidigt sägs att ett beslut om att behålla Krigsflygskolan i Ängelholm inte är liktydigt med att Skånska flygflottiljen bevaras. Däremot behålls handlingsfrihet att utnyttja redan gjorda investeringar också för exportstöd. Motionärerna anser sålunda att det är slöseri med skattemedel att investera för JAS 39 Gripen på totalt sex flygflottiljer när behovet är fyra för de åtta divisionerna JAS 39 Gripen. Två av dessa flottiljer, där investeringar har genomförts eller kommer att genomföras, kommer ju med stor sannolikhet att avvecklas i närtid. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts dels om utnyttjande av redan gjorda investeringar för JAS 39 Gripen, såväl vad avser flygplan, simulatorer och annan teknisk utrustning som vid flygflottiljer (*yrkande 5*), dels att planerade investeringar avsedda för kommande JAS-ombeväpningen begränsas i avvaktan på riksdagens beslut om flygstridskrafternas grundorganisation (*yrkande 6*).

Motionärerna anser vidare att ett beslut att inte nu omlokalisera Flygskolan samt att behålla Ängelholm skulle skapa möjligheter att, med ett välgrundat underlag, besluta om skolans utformning och lokalisering. Dessutom skapas handlingsfrihet att välja en hållbar, långsiktig inriktning för flygstridskrafternas grundorganisation.

Om Flygskolan, som ett huvudalternativ, behålls i Ängelholm måste konsekvenserna av detta analyseras utifrån två skilda men var för sig grundläggande beslutsavsikter, säger motionärerna. Den ena är att de av riksdagen

fattade besluten om flygstridskrafternas grundorganisation i mars ligger fast. Den andra är att dessa beslut omprövas.

Motionärerna tvivlar på att det över huvud taget är möjligt att riksdagens beslut i mars skulle kunna ligga till grund för en rimlig, långsiktig grundorganisatorisk lösning för flygstridskrafterna. Om detta beslut likväl inte omprövas skulle detta enligt motionärerna innebära, givet att den grundläggande flygförarutbildningen behålls i Ängelholm, att Upplands flygflottilj antingen blir kvar i sin nuvarande form eller läggs ned eller att regeringen återkommer med förslag till nedläggning av en annan flottilj. En organisation med fem flottiljer och två detachement (Ängelholm och Malmen) anses för stor för det framtida behovet. Motionärerna hänvisar härvid till Försvarmaktens underlag den 19 maj 1999 i enlighet med vilket flygstridskrafterna inte behöver mer än fyra flottiljer och att dessa även medger erforderligt exportstöd. Motionärerna förordar därför en total organisation om fyra flottiljer och på sikt möjligen högst ett detachement. Om riksdagen skulle stå fast vid besluten i mars 2000 sägs förutsättningarna för en ändamålsenlig och effektiv framtida organisation för flygstridskrafterna vara mycket begränsade. Skälet till detta, säger motionärerna, är besluten att lägga ned såväl Skånska flygflottiljen som Upplands flygflottilj. Dessa beslut sägs hindra både ett rationellt utnyttjande av gjorda investeringar och ett rationellt val mellan nuvarande flottiljer. Motionärerna föreslår därför att riksdagen beslutar att upphäva dels sitt beslut att lägga ned Skånska flygflottiljen i Ängelholm (*yrkande 3*), dels sitt beslut om nedläggning vid Upplands flygflottilj i Uppsala (stridsflygdivisionerna) (*yrkande 4*).

Kristdemokraterna anser i sin *kommittémotion Fö1 (kd)* av Åke Carnerö m.fl. att det inte är försvarbart att efter ombyggnaderna på F 7 och F 10 nu behöva investera på tre ytterligare flottiljer – F 17, F 4 och F 21 – samt genom kravet på exportstöd även vid F 16. Något särskilt förslag framför inte motionärerna.

Vänsterpartiet erinrar i sin *kommittémotion Fö3 (v)* om att riksdagen har beslutat att det svenska försvaret skall ha fyra flygflottiljer. Motionärerna anför att det finns möjlighet att utöka med fler divisioner på tre av dessa flottiljer. Vi behöver därmed inte bevara en femte flottilj i anpassningssyfte. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening att F 16 i Uppsala läggs ned senast den 31 december 2003 (*yrkande 4*).

Folkpartiet liberalerna säger, utan att avge förslag, i sin *kommittémotion Fö6 (fp)* att det krävs tre fyra flottiljer för verksamheten med de åtta flygdivisioner som riksdagen har beslutat. Eftersom flera av flottiljerna har koncession för tre divisioner anser motionärerna att fyra flottiljer är tillräckligt, även vid utökad organisation i en anpassningssituation. Det saknas därför anledning att ändra riksdagens beslut att lägga ned F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala.

I *motion Fö4 (m, kd)* av Lennart Hedquist m.fl. anser motionärerna att riksdagens beslut i mars 2000 är uppenbart olämpligt och grundat på felaktiga och delvis dolda beslutskriterier. Att lägga ned F 16 i Uppsala och därvid medverka till att det i huvudstadens närhet och i Mellansverige kommer att saknas en flygflottilj sägs vara ett belysande exempel. Det vore, hävdar motionärer-

na, anmärkningsvärt om den enda kvarvarande flygflottiljen i Mellansverige – och därmed den som i dag svarar för all infrastruktur som ett fungerande luftförsvar av Stockholm och Mälardalsregionen är beroende av – inte skulle få vara kvar och utrustas med minst en Gripendivision. Motionärerna anser därför att det finns starka skäl för att låta F 16 bli en av försvarets fyra flygflottiljer. Det som därvid förefaller riktigtast blir då, menar motionärerna, att lägga ned F 4 i Östersund. I avvaktan på ett nytt beslut bör därför inga omfattande investeringar göras i Östersund. Motionärerna föreslår dels att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag att lägga ned Upplands flygflottilj (*yrkande 1*), dels att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om F 16 och nedläggning av F 4 (*yrkande 2*).

I *motion Fö303 (m)* anser motionären Bertil Person att beslutet att lägga ned F 10 var oöverlagt. Sveriges andra JAS Gripenflottilj sägs nu med stora påfrestningar behöva omlokaliseras till sämre övningsområden samt att stora investeringar går tills spillo. Motionären föreslår därför att riksdagen ändrar beslutet att lägga ned F 10.

Flygutbildningens lokalisering

I flera motioner görs uttalanden om att, åtminstone tills vidare, *behålla den grundläggande flygutbildningen i Ängelholm*.

Moderaterna kritiserar i sin *kommittémotion Fö2 (m)* av Henrik Landerholm m.fl. att regeringen lagt sitt förslag utan att man prövat det givna alternativet att behålla Flygskolan i Ängelholm i avvaktan på en framtida rimlig organisation för flygstridskrafterna. Som framgått tidigare anser motionärerna att detta inte nödvändigtvis är liktydigt med att Skånska flygflottiljen bevaras.

För att behålla Flygskolans lokalisering till Ängelholm talar behovet av att upprätthålla framför allt kvalitet men även volym i utbildningen av flygförare. En flyttning till Uppsala skulle enligt motionärerna medföra samordningsfördelar med den taktiska flygutbildningen men dessa bedöms bli marginella. Det finns nämligen ingen ”röd tråd” i flygutbildningen eftersom mycket av denna kvalificerade utbildning bedrivs vid de olika förbanden.

Motionärerna konstaterar att en lokalisering till Ljungbyhed förordas starkt av skånska intressenter. Anledningen till detta sägs vara att såväl Försvarmakten som regeringen på förhand uteslutit Ängelholm som alternativ genom bindningen till riksdagsbeslutet att Skånska flygflottiljen skall läggas ned. En sådan lokalisering sägs dessutom vara mindre intressant till följd av Försvarmaktens motstånd mot en total integration av den grundläggande flygutbildningen, vilken i så fall bl.a. skulle innebära att Försvarmakten mot sin vilja tvingades återgå till utbildning på propellerflygplan i ett inledande skede.

Genom att nu besluta om att Flygskolan inte skall omlokaliseras skapas förutsättningar för att ta fram ett välgrundat underlag för beslut om skolans utformning och lokalisering. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att såväl den militära grundläggande flygförarutbildningen som den militära grundlägg-

gande taktiska flygutbildningen för närvarande inte bör omlokaliseras (*yrkande 2*).

Kristdemokraterna anför i sin *kommittémotion Fö1 (kd)* att en nedläggning av F 10 och Viggendivisionerna vid F 16 inte är något skäl för att någon eller båda skolorna behöver flyttas. Det sägs inte heller finnas några påtagliga skäl för att båda skolorna skulle behöva samlokaliseras. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att den militära grundläggande flygutbildningen tills vidare kvarstannar i Ängelholm (*yrkande 2*).

I *motion Fö5 (mp)* av Lars Ångström konstateras att den militära grundutbildningen finns i Ängelholm och motsvarande statlig civil utbildning i Ljungbyhed. I Halmstad utbildas flygtekniker. För att på bästa sätt förvalta arvet av 75 års flygutbildning i Sverige – präglad av unik pedagogik, mycket hög flygsäkerhet och världsunik låg kuggningsprocent av elever – bör Flygskolan kvarstanna i Skåneregionen. Motionären anser därför att det bör upprättas ett centrum med fokus på civil och militär flygutbildning längs axeln Halmstad–Ängelholm–Ljungbyhed. Riksdagen förslås besluta härom (*yrkande 3*).

Likartade synpunkter framförs i *motion Fö318 (fp)* av Ulf Nilsson m.fl. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om lokalisering av den militära grundflygutbildningen till sydvästra Sverige med utnyttjande av flygfälten i Ljungbyhed och Ängelholm (*yrkande 1*).

I fem motioner förordas en *lokalisering av flygutbildningen till Ljungbyhed*.

I *Vänsterpartiets kommittémotion Fö3 (v)* av Berit Jóhannesson m.fl. görs en omfattande analys av möjliga samordningsvinster i flygutbildningen, uppgifter kring flygskolornas lokalisering, flyglärarkompetensen samt av lufrums- och miljöfrågor. Motionärerna hävdar att en samordning skulle ge positiva effekter för båda parter. Den skulle förenklas och göras effektivare om den civila och militära flygutbildningen också samordnas geografiskt.

Motionärerna hävdar vidare att regeringens ekonomiska beräkningar snedvridits till Uppsalas fördel och Ljungbyheds nackdel. Med stöd av uppgifter från Region Skåne sägs sålunda att den totala kostnaden för Ljungbyhedsalternativet uppgår till 19,4 miljoner kronor, inte 40,3 miljoner kronor som propositionen anger. Motsvarande siffror för Uppsalaalternativet uppgår till 43,8 miljoner kronor, inte 31,5 som regeringen hävdar.

Flyglärarna finns i dag i Skåne. Det är pendlingsavstånd mellan Ängelholm och Ljungbyhed. Med den brist på flyglärare som finns i Uppsala, vilken också påpekas i propositionen, anser motionärerna att flyglärarkompetensen bäst tas till vara och utvecklas med en lokalisering av flygutbildningen till Ljungbyhed.

Motionärerna anser att en placering av den grundläggande flygutbildningen i Uppsala skulle innebära stora risker med hänsyn till närheten till Arlanda. Även miljöhänsyn sägs tala mot en förläggning till Uppsala.

Sammanfattningsvis föreslås därför i denna del i motionen att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samordna och geografiskt samla den grundläggande militära flygskolan (GTU) samt den taktiska flygskolan (GTU) med Trafikflyghögskolan (TFHS) i Ljungbyhed (*yrkande 3*).

En samlokalisering av den grundläggande militära flygutbildningen och den civila trafikflygarutbildningen till Ljungbyhed föreslås också i *motionerna Fö302 (m)* av Maud Ekendahl, *Fö310 (kd)* (*yrkande 1*) av Kenneth Lantz och Tuve Skånberg och *Fö315 (s)* (*yrkande 1*) av Bengt Silverstrand och Anders Karlsson.

Utan att i anslutning härtill framföra förslag till riksdagen anser motionärerna i *kommittémotion Fö6 (fp)* av Runar Patriksson och Eva Flyborg att det är bättre att återföra GFU till Ljungbyhed än att flytta denna verksamhet till Uppsala. Starka samhåsekonomiska skål sägs tala för en samverkan mellan civil och militär flygutbildning.

I två motioner förordas att den *grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU) omlokaliseras till F 21 i Luleå*.

I *motion Fö5 (mp)* av Lars Ångström hävdar motionären att en eventuell samlokalisering av GFU och GTU endast skulle ge marginella synergieffekter. GTU-verksamheten bör i stället flyttas från F 16 till F 21 (*yrkande 2*) eftersom detta vore gynnsamt ur flygövningssynpunkt och ur ett miljöperspektiv. En sådan samlokalisering skulle också ge möjlighet till rotation av personal mellan operativa divisioner och GTU.

Motsvarande förslag framförs i *motion Fö314 (v)* av Sven-Erik Sjöstrand och Tasso Stafilidis (*yrkande 4*).

I *motion Fö317 (fp)* av Harald Nordlund hävdas att en sammanhållen flygstridsskola (GFU och GTU) förlagd till Uppsala skulle innebära stora samordningsvinster. Motionären konstaterar att det i Uppsala finns erforderlig kompetens för undervisning och drift av en flygstridsskola. Det finns också ett gott och nära samarbete med Uppsala universitet. Motionären föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygstridsskola i Uppsala.

Utan att i anslutning härtill framföra förslag till riksdagen anser motionärerna i *kommittémotion Fö6 (fp)* av Runar Patriksson och Eva Flyborg att GTU kan bli kvar i Uppsala vid fortsatt annan flygande verksamhet där, t.ex. med transportflyg. Om så inte blir fallet bör GTU flyttas till någon av de fyra återstående flottiljerna, t.ex. F 21 i Luleå.

Fråga om uppdrag till regeringen med begäran om nytt förslag

I fyra motioner anförs skål för att regeringen bör *återkomma till riksdagen* med ett nytt förslag om den militära flygutbildningen och därmed sammanhängande organisatoriska konsekvenser.

Av det föregående har framgått att *Moderata samlingspartiet* i *kommittémotion Fö2 (m)* av Henrik Landerholm m.fl. föreslagit att riksdagen beslutar ompröva de beslut som fattades om flygstridskrafternas grundorganisation i mars 2000. En sådan omprövning sägs fortfarande vara möjlig eftersom organisationsförändringarna inte avses träda i kraft förrän vid årsskiftena 2002 och 2003. Det finns således möjlighet för regeringen att senast inför kommande försvarsbeslut hösten 2001 lägga fram förslag till en rationell organisation för flygstridskrafternas verksamhet. Motionärerna anser att en sådan organisation bör bygga på följande principer:

- Organisationen bör utnyttja redan gjorda investeringar för JAS 39 Gripen, såväl flygplan och teknisk utrustning som flottiljer.
- Organisationen bör utnyttja samtliga anskaffade och beställda flygplan genom en differentiering av organisationen i tre delar: dels en organisation av bestående av fyra tillgängliga ”aktiva” divisioner, dels fyra divisioner med lägre beredskap, dels på sikt en möjlighet att sätta upp ytterligare förband intill den gräns som då sätts av antalet tillgängliga flygplan, piloter och tekniker.
- Specialflyg, transportflyg, skolflyg och exportstöd bör långsiktigt kunna samordnas vid dessa fyra flottiljer. Exportstödet bör inordnas i verksamheten vid flottiljerna.
- Om behovet av utbildningsstöd momentant skulle bli större än en utbildningsomgång i taget bör detta hanteras inom ramen för civila flygplatser och krigsflygbaser. Investeringar för exportstöd i denna storleksordning bör fattas först när konkret underlag härom finns i form av exportorder.

Mot bakgrund härav föreslår motionärerna att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag grundat på vad i motionen anförs om en långsiktigt hållbar utveckling av flygstridskrafternas organisation innefattande 4+4 divisioner vid fyra flottiljer (*yrkande 8*).

I *Kristdemokraternas kommittémotion Fö1 (kd)* av Åke Carnerö m.fl. sägs att den samlade bilden är mycket tydlig. Om regeringens förslag genomförs blir Försvarsmaktens organisation för stor och för dyr. Motionärerna anser att det finns utrymme såväl för en noggrann genomarbetning av den militära flygutbildningens framtida organisation och innehåll utifrån de synpunkter som beskrivs i motionen som för att ta ett helhetsgrepp på Flygvapnets framtida struktur inför nästa försvarsbeslut.

Krigsflygskolan sägs vara den viktigaste grundförutsättningen för att Flygvapnet skall kunna bemanna de åtta JAS 39 Gripendivisionerna och bör således tills vidare lokaliseras till Ängelholm. Gjorda investeringar där bör utnyttjas för omskolning och exportstöd.

Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den militära flygutbildningens framtida organisation och innehåll genomarbetas utifrån de utgångspunkter som beskrivs i motionen (*yrkande 4*).

Folkpartiet liberalerna anför i sin *kommittémotion Fö6 (fp)* av Runar Patriksson och Eva Flyborg, utan att lämna förslag till riksdagen, att propositionen på en rad väsentliga punkter är alldeles för ofullständig för att kunna ligga till grund för ett långsiktigt beslut om den framtida flygutbildningen. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett mer genomarbetat förslag.

Vänsterpartiet pekar i sin *kommittémotion Fö3 (v)* av Berit Jóhannesson m.fl. på att regeringen med olika medel försöker gå ifrån riksdagens beslut om fyra flygflottiljer och därmed den uppgörelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet som nåddes i samband med beslutet. I den föreliggande propositionen sägs regeringen lägga exakt samma förslag som i mars 2000 med skillnaden att den femte flottiljen är omdöpt till Flygskolan. Denna lek med ord anser motionärerna vara oseriös. Regeringens förslag fördyrar verksamheten och försvårar samverkan med den civila flygutbildningen.

Om regeringen får majoritet för sitt förslag, säger motionärerna, förändras grundvalen för uppgörelsen om Försvarmaktens flygstridskrafter. Riksdagens beslut om fyra flygflottiljer kvarstår dock. Riksdagen bör därför – om motionens förslag nr 1 om att avslå propositionen inte bifalls – begära att regeringen tillsätter en parlamentarisk utredning i syfte att inom ramen för fyra flottiljer fastställa vilka fyra flottiljer som har de långsiktigt bästa förutsättningarna att bedriva en kostnadseffektiv, rationell och miljöanpassad verksamhet så att ett beslut om organisationen av Försvarmaktens flygstridskrafter kan fattas under riksdagsåret 2001/02 (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om vad *riksdagen senast beslutat* om flygstridskrafternas organisation (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168), nämligen att

- flygstridskrafterna i framtiden skall bestå av åtta divisioner JAS 39 Gripen. Dessa åtta divisioner bör fördelas på fyra flottiljer,
- Skånska flygflottiljen F 10 läggs ned den 31 december 2002,
- de två Viggendivisionerna vid F 16 i Uppsala läggs ned senast den 31 december 2003 samt att
- regeringen bör återkomma till riksdagen rörande exportstöd och utbildning av flygförare.

Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen

- lägger ned Flygvapnets Uppsalaskolor,
- lägger ned Upplands flygflottilj F 16 och i stället
- inrättar Flygstridsskolan i Uppsala.

I motioner föreslås att

- propositionens förslag avslås,
- beslutet om nedläggning av F 10 upphävs,
- beslutet om nedläggning av stridsflygdivisionerna vid F 16 upphävs,
- F 16 läggs ned senast den 31/12 2003,

- redan gjorda investeringar för JAS 39 skall utnyttjas, de framtida investeringarna skall begränsas så långt möjligt och inga ytterligare sådana investeringar får ske utan riksdagens medgivande,
- flygutbildningen bör behållas i Ängelholm (GFU) och i Uppsala (GTU),
- ett centrum för civil och militär flygutbildning bör ligga längs axeln Halmstad–Ängelholm–Ljungbyhed,
- GFU och GTU bör samlokaliseras i Ljungbyhed,
- GTU bör omlokaliseras från Uppsala till F 21 i Luleå,
- en sammanhållen flygskola bör skapas i Uppsala,
- regeringen bör återkomma med nytt förslag anförts i motioner av (m) respektive (kd),
- regeringen bör tillsätta en parlamentarisk utredning om Flygvapnets organisation.

Utskottet anser att det riksdagsbeslut som fattades så pass nyligen som i mars 2000 om flygstridskrafternas utveckling fortsatt skall gälla. Av flera skäl, inte minst av hänsyn till anställd personal, är det angeläget att sträva efter att uppnå långsiktighet i riksdagens beslutsfattande. Utskottet avvisar ett arbets sätt som innebär att omfattande beslut om grundorganisationen ändras kort tid efter att de fastställts av riksdagen. Med detta motiv anser utskottet att den från försvarsbeslutet utestående frågan om den grundläggande flygutbildningens lokalisering bör avgöras utan att tidigare beslut om grundorganisationen rivs upp. I konsekvens med detta anser utskottet att Försvarsmaktens yttrande beträffande en framtida organisation inte kan ligga till grund för riksdagsbeslut i frågan.

Utskottet anser således att riksdagens tidigare fattade beslut att åtta JAS 39 Gripendivisioner skall fördelas på fyra flottiljer alltså skall gälla. Utskottet gör vidare bedömningen att det inte är en långsiktig lösning att etablera JAS 39 Gripenverksamhet i Uppsala. Inte heller annan militär flygverksamhet i Uppsala är långsiktigt lämplig. Innebörden härav är att utskottet anser att Upplands flygflottilj F 16 bör läggas ned den 31 december 2003. Riksdagens beslut att lägga ned F 10 i Ängelholm den 31 december 2002 skall ligga fast. De fyra flottiljer som därmed bör finnas kvar är F 4 i Östersund, F 7 i Såtenäs, F 17 i Kallinge och F 21 i Luleå.

Utskottet anser att Försvarsmaktens samlade flygutbildning – såväl GFU som GTU – skall förläggas till någon eller några av de fyra kvarvarande och här nämnda flottiljerna.

Utskottet föreslår att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet här har anförts om flygstridskrafternas organisation och om lokaliseringen av Försvarsmaktens flygförutbildning.

Utskottets ställningstagande innebär att riksdagen bör

- *bifalla* regeringens förslag 2 och motion Fö3 förslag 4,
- *delvis bifalla* motionerna Fö1 (kd) förslag 1, Fö2 (m) förslag 1, Fö3 (v) förslag 1, Fö5 (mp) förslag 1 och Fö6 (fp),

- *avslå* propositionens förslag 1 och 3 samt motionerna Fö1 (kd) förslagen 2 och 4, Fö2 (m) förslagen 2–6 och 8, Fö3 (v) förslagen 3 och 5, Fö4 (m, kd) förslagen 1 och 2, Fö5 (mp) förslagen 2 och 3, Fö302 (m), Fö303 (m), Fö310 (kd) förslag 1, Fö314 (v) förslag 4, Fö315 (s) förslag 1, Fö317 (fp) och Fö318 (fp) förslag 1.

Samverkan mellan civil och militär flygutbildning

Utskottets bedömning och förslag i korthet

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömningar om att kunna samordna delar av den civila och militära grundläggande flygutbildningen och att en samordningsfunktion bör tillskapas med representation ur Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan.

Utskottet har ingen erinran mot det uppdrag som regeringen avser att ge till Försvarsmakten och Lunds universitet om samordning och samverkan rörande grundläggande civil och militär flygutbildning.

Utskottet avstyrker motionerna Fö304 (c) förslagen 1–3, Fö308 (c), Fö310 (kd) förslag 2, Fö314 (v) förslagen 1–3, Fö315 (s) förslag 2 och Fö318 (fp) förslag 2.

Propositionen

Regeringen *bedömer* att delar av den civila och den militära flygutbildningen bör samordnas med början från den 1 januari 2002. Regeringen bedömer vidare att en samordningsfunktion bör skapas för militär och civil högkvalitativ statlig flygutbildning. Samordningsfunktionen bör bestå av representanter för främst Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan. Funktionen bör verka från den 1 januari 2002.

Regeringen *avser att ge följande uppdrag* till Försvarsmakten och Lunds universitet:

- Redovisa hur en samordning av utbildningen i teoretiska flygämnen bör genomföras.
- Pröva om utbildningen av svenska militära piloter i civila flygbestämmelser kan göras mer samordnad än vad som sker i nuläget.
- Pröva effektiviteten och rationaliteten i samt de ekonomiska konsekvenserna av de nuvarande militära respektive civila flygutbildningssystemen.
- Pröva om det vore ändamålsenligt att ytterligare tydliggöra samverkan när det gäller utbildningen av transportflygpiloter.
- Överväga i vilken utsträckning ett tydligare samarbete än det hittillsvarande skulle kunna utformas när det gäller fortbildning av flyglärare.

Regeringen avger i denna del inga förslag till riksdagen.

I bilaga 2 redovisas mer utförligt regeringens uppfattning när det gäller möjligheterna att samordna civil och militär flygutbildning samt formerna för en sådan samordning.

Motioner

I fem motioner, som avgivits under den allmänna motionstiden, framförs förslag om *samordning av civil och militär flygutbildning*.

I *motion Fö310 (kd)* av Kenneth Lantz och Tuve Skånberg poängterar motionärerna att den svenska försvarsmaktens utbildning av stridspiloter har ett fokus på den pedagogiska situationen som rönt stor uppmärksamhet både nationellt och internationellt. Detta fokus sägs bl.a. ha lett till att i stort sett samtliga som tas ut för att bli stridspiloter klarar den krävande utbildningen. Detta står i stark kontrast till det sätt som flygutbildning har genomförts tidigare och som den fortfarande genomförs på många håll. Utvecklingsarbetet som har lett fram till detta sägs ha haft stor betydelse för den höga kompetens och goda flygsäkerhet som präglar svenskt militärflyg. Motionärerna anser det nödvändigt att värna om denna unika kompetens. Motionärerna anför vidare att en samordning av statlig flygutbildning ger större möjligheter att genomföra denna kostnadseffektivt och samtidigt skapa utrymme för en vidareutveckling av utbildningen. En samordning skulle också ge större möjligheter för att utveckla kvaliteten inom svensk flygutbildning. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening vad i motionen anför om samordning av verksamheten vid Krigsflygskolan med den vid Trafikflyghögskolan (*yrkande 2*).

Med i stort likartade formuleringar framförs i *motion Fö315 (s)* av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson ett likalydande yrkande (*yrkande 2*). Motionärerna betonar att TFHS och Krigsflygskolan har en gemensam bakgrund och samsyn på flygutbildning samt att TFHS koppling till Försvarsmakten är stark än i dag. Sedan flera år sker sålunda grund- och vidareutbildning av Försvarsmaktens transportpiloter och helikopterpiloter vid TFHS.

Liknande tankegångar förs fram i *motionerna Fö304 (c)* av Gunnel Wallin och *Fö314 (v)* av Sven-Erik Sjöstrand och Tasso Stafilidis. I ett i huvudsak likalydande yrkande (*yrkande 1 i båda motionerna*) föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anför om att en svensk flygutbildning inrättas med utgångspunkt i nuvarande Krigsflygskolan i Ängelholm och Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.

I *motion Fö318 (fp)* av Ulf Nilsson m.fl. föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anför om samordning av militär och civil grundflygutbildning genom samordning av verksamheterna vid Krigsflygskolan och Trafikflyghögskolan (*yrkande 2*).

I två motioner, som väckts under den allmänna motionstiden, framförs förslag om *formerna för en samordning* mellan civil och militär flygutbildning.

I *motion Fö314 (v)* av Sven-Erik Sjöstrand och Tasso Stafilidis anför motionärerna att en samordning mellan de militära och civila flygskolorna skulle

ge synergieffekter. Genom kopplingen till Lunds universitet och Svenskt flygcentrum skulle tillgången till en bredare akademisk bas säkerställas, både nationellt och internationellt. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts dels om att utveckla en samarbetsmodell ur de grundläggande flygutbildningarna som täcker såväl Flygvapnets behov som den civila verksamhetens behov (*yrkande 2*), dels att utbildningen skall ha direkt koppling till aktuella berörda tvärvetenskapliga universitets- och högskoleområden inom Lunds universitet och Lunds tekniska högskola och andra universitet och höskolor (*yrkande 3*).

Två likalydande yrkanden (*yrkandena 2 och 3*) framförs i *motion Fö304 (c)* av Gunnel Wallin.

I en annan *motion* av Gunnel Wallin – *Fö308 (c)* – konstaterar motionären att TFHS i sin budgetframställning begärt ökade anslag betingat av att pilotbehovet förutses komma att öka de närmaste åren. Motionären konstaterar vidare att regeringen i budgetpropositionen föreslår att utgående anslag till TFHS sänks med 5 miljoner kronor. Detta sägs leda till att TFHS inte kan ta in nya studenter till trafikflygarutbildningen under 2001. Det sägs också leda till att det inledda utvecklingssamarbetet avseende flygutbildning och forskning inte kan genomföras. TFHS bör därför tilldelas medel för en ändamålsenlig dimensionering av trafikflygarutbildningen. Motionären föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om tilldelning av anslag till Trafikflyghögskolan under 2001.

Utskottets ställningstagande

En grundläggande utgångspunkt är att staten har ett ansvar för att samordna sin verksamhet så att statens resurser utnyttjas så effektivt som möjligt. Där samordning och samutnyttjande mellan statliga verksamheter är möjlig och kostnadseffektiv skall sådan också genomföras.

Utskottet anser att såväl regeringen som motionärerna har haft detta perspektiv i sina respektive bedömningar. Grundprincipen i fråga om samverkan och samordning mellan militär flygutbildning bör således vara att så långt det är möjligt åstadkomma en effektiv och rationell samordning.

Utskottet delar regeringens uppfattning att även om det finns likheter mellan den civila och den militära flygutbildningen finns det också klara skillnader. En viktig sådan är att den militära flygutbildningen är en del av officersutbildningen. Liksom regeringen anser utskottet att det är angeläget att kunna behålla grunderna i den militära flygutbildningen. Det är sålunda nödvändigt att värna om den unika kompetens som under lång tid utvecklats för såväl uttagning av piloter som själva utbildningen. Detta framhålls också särskilt i *motion Fö310 (kd)*.

Regeringen bedömer att det finns samordningsmöjligheter i de mer allmänna teoretiska ämnena i flygutbildningens början. Utskottet delar den uppfattningen liksom att det bör prövas dels om utbildningen av svenska militära piloter i civila flygbestämmelser kan samordnas bättre, dels om det är ändamålsenligt att ytterligare samordna flygövningsmomenten i utbildningen.

Som framgått av det föregående redovisar regeringen sin avsikt att ge ett antal *uppdrag till Försvarsmakten och Lunds universitet*. Några förslag till riksdagsbeslut lämnas inte.

Utskottet har ingen erinran mot dessa uppdrag utan anser dem lämpliga. Utskottet har heller inget att erinra mot regeringens avsikt att med representanter ur Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan skapa en *samordningsfunktion för militär och högkvalitativ civil flygutbildning*. Det synes lämpligt att låta en sådan samordningsfunktion svara för frågor som rör uttagning av pilotelever, gemensam civil-militär teoriutbildning, sådan flygutbildning som kan genomföras gemensamt, fortbildning till flyglärare samt flygmedicinfrågor.

Utskottet delar också regeringens uppfattning att den förutsatta samordningen inte innebär krav på att den ena myndigheten/institutionen formellt inordnas i eller underställs den andra, inte heller att vissa verksamheter måste samlokaliseras för att den eftersträlvade effektiviteten skall kunna uppnås.

Försvarsmakten framhåller i sitt yttrande att den anser det positivt att samverkansmöjligheterna mellan Trafikflyghögskolan och Försvarsmaktens flygutbildning prövas. Försvarsmakten säger sig också ha ställt sig bakom regeringens avsikt att inrätta en samordningsfunktion för militär och civil flygutbildning.

Försvarsmakten anför samtidigt att en samlokalisering av civil och grundläggande militär flygutbildning (GFU och GTU) inte bedöms ge några fördelar då utbildningen skiljer sig åt på ett mycket markant sätt. Exempelvis används helt skilda flygplanstyper med helt skilda prestanda. Konkurrensen om luftrummet nära fältet och i näraliggande övningssektorer sägs i stället vara en nackdel ur utbildningssynpunkt.

Samtliga av utskottet behandlade motionsförslag har avgivits under den allmänna motionstiden, dvs. innan regeringens bedömningar förelåg. Utskottet anser att de motionsförslag som rör *samordning av civil och militär flygutbildning – Fö304 (c) förslag 1, Fö310 (kd) förslag 2, Fö314 (v) förslag 1, Fö315 (s) förslag 2 och Fö318 (fp) förslag 2* – liksom motionsförslagen som rör *formerna för en samordning – Fö304 (c) förslagen 2 och 3 samt Fö314 (v) förslagen 2 och 3* – kommer att övervägas inom ramen för de uppdrag som regeringen avser att ge till Försvarsmakten och Lunds universitet eller eljest kommer att bli beaktade i den samordningsgrupp som regeringen avser att tillsätta. Utskottet *avstyrker* därför dessa motionsförslag.

Motion *Fö308 (c)* förordar en med hänsyn till trafikflygarutbildningen ändamålsenlig medelstilldelning till Trafikflyghögskolan. Utskottet har erfarit att Utbildningsdepartementet påbörjat en intern utredning om finansieringen av Trafikflyghögskolan (bet. 2000/01:UbU s. 58). Utskottet *avstyrker* därför motionen.

Exportstöd

Utskottets bedömning och förslag i korthet

Utskottet anser att frågan om exportstöd inte är alternativskiljande för utformningen av flygstridskrafternas framtida struktur. Ett eventuellt exportstöd bör bygga på resurserna vid F 7 i Såtenäs och vid Försvarmaktens Halmstadsskolor som bas, vid behov kompletterat med resurser vid andra flottiljer. Fram t.o.m. år 2004 kan ett eventuellt exportstöd komma att påverka genomförandet av den egna omskolningen till JAS 39 Gripen. Till konsekvenserna härav får ställning tas när situationen uppstår.

Utskottet utgår från att regeringen dels återkommer till riksdagen om de här angivna förutsättningarna för exportstöd kommer att förändras, dels att riksdagen informeras om hur exportstödet utvecklas.

Utskottet avstyrker motionerna Fö1 (kd) förslag 3, Fö2 (m) förslag 7 och Fö3 (v) förslag 2.

Propositionen

Regeringen bedömer att det för att Sverige skall kunna genomföra önskvärd export av JAS 39 Gripen t.o.m. 2004 krävs utbildningsfaciliteter från Försvarmakten motsvarande två tre stridsflygdivisioner JAS 39 Gripen inklusive stödverksamhet.

Regeringen lämnar i denna del inga förslag till riksdagsbeslut.

Regeringens närmare överväganden i denna del redovisas i bilaga 2.

Motioner

Moderata samlingspartiet är i sin *kommittémotion Fö2 (m)* av Henrik Landerholm m.fl. kritiskt mot vad regeringen anför. Exportstödet som, enligt propositionens bedömningar, kräver handlingsfrihet med ytterligare en flottilj, bör enligt motionärerna inordnas i verksamheten vid flottiljerna. Endast om ambitionsnivån sätts högre än att kunna genomföra en utbildningsomgång i taget med ett mindre antalet utländska förare (motsvarande vår typinflygning) krävs fler flottiljer. Om behovet av utbildningsstöd momentant skulle bli större än så bör, enligt motionärerna, handlingsfrihet för detta kunna hanteras inom ramen för det stora antalet civila flygplatser, varav många tidigare varit flygflottiljer, och krigsflygbaser. Att, som regeringen föreslår, upprätthålla handlingsfrihet för verksamhet med sammanlagt tio elva divisioner anser motionärerna vara orimligt.

Motionärernas bedömning är att krigsorganisationens åtta JAS 39 Gripendivisioner skall baseras vid fyra flottiljer och att övrig militär flygverksamhet som specialflyg, transportflyg, skolflyg och exportstöd långsiktigt bör kunna inordnas i verksamheten vid dessa flottiljer. Möjligtvis kan härutöver ett detachement accepteras.

Härav följer att särskilda investeringar för exportstöd så långt möjligt bör undvikas. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att investeringar som endast är avsedda

för framtida exportstöd skall kunna genomföras enbart efter hörande av riksdagen (*yrkande 7*).

Kristdemokraternas kommittémotion Fö1 (kd) av Åke Carnerö m.fl. betonar att en framgångsrik försäljning av JAS 39 Gripen förutsätter att Sverige kan erbjuda utbildning till utländska flygförare och tekniker. Ett sådant stöd kommer att ta resurser från ombeväpningen från Viggensystemet till Gripen-systemet. Motionärerna anser därför att en särskild flottilj bör avdelas för ett sådant utbildningsstöd. Motionärerna konstaterar att F 7 i dag är den enda Gripenflottiljen och F 10 håller på att bli den andra. F 10 sägs ha en stor del av landets JAS 39-tekniker och är fullt utbyggd för flygtjänst med JAS 39 Gripen. Vid näraliggande Försvarmaktens Halmstadsskolor kan stöd i form av teknikerutbildning genomföras. Således krävs det inga merkostnader om man väljer F 10 för exportstöd. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett centrum för exportstöd av JAS 39 Gripen upprättas i Ängelholm (*yrkande 3*).

Vänsterpartiet anför i sin *kommittémotion Fö3 (v)* av Berit Jóhannesson m.fl. att kravet på utbildningsstöd till Sydafrika uppkommer tidigast år 2006. Även om Sverige säljer JAS 39 Gripen till ytterligare ett land skulle Sydafrikas piloter hinna att bli färdigutbildade innan nästa köparlands pilotutbildning blir aktuell. Detta betyder, säger motionärerna, att någon av de kvarvarande fyra flottiljerna, som då är ombeväpnade till JAS 39 Gripen, kan erbjuda detta utbildningsstöd.

Exportstödet kräver resurser motsvarande en division i sex månader. Skulle dessa resurser inte kunna ingå i de två divisioner som då finns per flottilj, är det möjligt att på tre av våra flottiljer utöka med en division. En sådan lösning skulle enligt motionärerna inte kräva några extra investeringar.

Motionärerna pekar på att flottiljen i Uppsala inte har de faciliteter, bl.a. simulator, som krävs för att utbilda Gripenpiloter. Ombyggnader och anskaffning av utrustning skulle kräva 100-tals miljoner kronor. Trots detta och trots att man inte i dag säkert vet om och i så fall när exportstöd kommer att behövas är regeringen beredd att behålla Uppsala för ändamålet. Motionärerna vänder sig mot detta, i synnerhet som det i propositionen inte redovisas några andra alternativ än att förlägga exportstödet till Uppsala. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det eventuella exportstödet för JAS 39 Gripen skall organiseras på en av de kvarvarande fyra flygflottiljerna (*yrkande 2*).

I *motion Fö5 (mp)* av Lars Ångström säger motionären att det är orimligt att med skattemedel stödja företagets export av JAS 39 Gripen. Miljöpartiet tar således avstånd från att regeringen ålagt Försvarmakten att lämna sådant exportstöd. Om exportstödet ändå genomförs bör det, säger motionären, ske på bästa miljömässiga och ekonomiska sätt. Om befintliga anläggningar för JAS 39 Gripen i Ängelholm och resurserna för teknikerutbildning vid Försvarmaktens Halmstadsskolor utnyttjas för exportstöd skulle inte motsvarande resurser behöva byggas ut i Uppsala vilket, enligt motionären, vore ett

mer ansvarsfullt sätt att hantera skattebetalarnas medel. Några förslag till riksdagen framförs inte i motionen.

Även *Folkpartiet liberalerna* framför synpunkter på exportstödet utan att lämna förslag till riksdagen. I *kommittémotion Fö6 (fp)* av Runar Patriksson och Eva Flyborg sägs sålunda att det föreliggande regeringsförslaget om lokalisering av flygutbildningen till Uppsala i allt väsentligt synes ha som syfte att motivera en satsning på exportstödande verksamhet i Uppsala. Motionärerna anser att den exportstödande verksamheten kan förläggas till Gripen centrum vid F 7 i Sätenäs eller till någon annan flottilj. Något behov av att inrätta ytterligare exportstödande kapacitet anses därför inte föreligga.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att det finns goda möjligheter för att JAS 39 Gripen kommer att kunna exporteras till även andra stater än Sydafrika före år 2010. JAS 39 Gripen är ett av alternativen för flera staters framtida flygplansanskaffning under tiden fram till dess.

En förutsättning för trovärdiga exportansträngningar är, som regeringen också påpekar, att Sverige kan erbjuda utländska piloter och tekniker utbildning på JAS 39 Gripensystemet vid den svenska Försvarmakten.

Det är försvarsindustrin, Saab/BAe, som ekonomiskt och praktiskt skall ansvara för utbildningen mot respektive nation. Detta poängterar regeringen särskilt. Flygutbildningen m.m. i exportstödande syfte köps från Försvarmakten.

Det är samma resurser vid flygstridskrafterna som används för omskolning av piloter till JAS 39 Gripensystemet som för exportstöd. Förmågan att genomföra exportstödsåtaganden i form av utbildning av utländska förare, tekniker och eventuellt stridsledningspersonal ökar därför i takt med att den egna personalen omskolas och att JAS 39 sprids på flera flottiljer. Försvarmakten konstaterar därför i sitt yttrande att genomförandet av ett exportstödsåtagande kommer att variera med hänsyn till vilket land åtagandet gäller, när i tiden det inträffar och i vilken fas våra egna omskolningsomgångar är.

Försvarmakten hävdar att det bästa sättet att genomföra ett exportstöd är att utnyttja resurserna vid F 7 och Försvarmaktens Halmstadsskolor (FMHS) och att detta gäller oaktat när i tiden ett sådant åtagande kan bli aktuellt. En sammanhållande "exportutbildningsgrupp" kan bildas för planering och genomförande. Förare utbildas på F 7 och tekniker vid FMHS. Övriga omskolade förband används, anför Försvarmakten, om åtagandet inträffar innan egen omskolning är genomförd för att minska konsekvenserna för flygstridskrafternas egen omskolning. Beroende på hur omfattande exportåtagandet är och när i tiden det skall genomföras, kan detta ske genom att ett omskolat förband övertar delar av F 7:s omskolningsuppgift för en eller flera svenska omskolningsomgångar, alternativt att F 7 respektive FMHS förstärks med resurser från övriga omskolade förband.

Utskottet anser att Försvarmakten har anvisat möjligheter att planera för ett exportstödsåtagande som medför att inga resurser tas i anspråk, eller inve-

steringar görs, innan det finns ett beslut om ett sådant åtagande. Stödet kommer att genomföras från i huvudsak ett förband, F 7, vilket bl.a. ökar säkerheten i genomförandet och underlättar kostnadsuppföljning och kostnadsfördelning mellan inblandade parter.

Utskottet anser därmed att frågan om exportstöd inte är alternativskiljande för utformningen av flygstridskrafternas framtida struktur. De närmaste åren, fram t.o.m. 2004, kan ett eventuellt exportstöd dock komma att påverka genomförandetempot i den egna omskolningen, men till detta får ställning tas när situationen uppstår.

Utskottet utgår från att regeringen dels återkommer till riksdagen om de här angivna förutsättningarna för exportstöd kommer att förändras, dels förlöpande informerar riksdagen om hur exportstödet utvecklas. Härav följer att *kommittémotion Fö2 (m) förslag 7*, i vilket krävs att investeringar för exportstöd får ske först efter riksdagens medgivande, *inte behöver bifallas*.

Internationell samverkan

Utskottets bedömning i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att Försvarmakten bör fortsätta sin medverkan i samarbetet om en framtida gemensam europeisk grundutbildning av stridsflygpiloter.

Utskottet avstyrker motionerna Fö304 (c) förslag 4, Fö310 (kd) förslag 3, Fö315 (s) förslag 3, Fö318 (fp) förslag 3 och Fö329 (s).

Propositionen

Regeringen bedömer att Försvarmakten bör fortsätta att medverka i samarbetet om en gemensam europeisk grundutbildning för stridsflygpiloter.

Inom ramen för det samarbetet bör Försvarmakten verka för att en av de tre fyra europeiska utbildningsplatserna lokaliseras till Sverige.

Till skillnad från civil-militär samverkan, som bör inledas redan om något år, skall den internationella samverkan om militär flygutbildning ses i ett tidsperspektiv som ligger flera år framåt i tiden.

Regeringen lämnar i denna del inga förslag till riksdagsbeslut.

Regeringens närmare överväganden i denna del redovisas i bilaga 2.

Motioner

I *motion Fö310 (kd)* av Kenneth Lantz och Tuve Skånberg anføres att European Air Chiefs (EURAC) är ett forum där europeiska flygvapenchefer diskuterar den framtida utvecklingen för militärt flyg i Europa. I detta forum sägs framtida militär flygutbildning ha diskuterats. En sådan utbildning kan bli aktuell i perspektivet tio till femton år framåt i tiden. Med Sveriges starka ställning inom militärt flyg finns det anledning, säger motionärerna, att inte begränsa möjligheterna för Sverige att bli en av de nationer där en samordnad

europaisk militär flygutbildning kan placeras. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verksamheten vid Krigsflygskolan och Trafikflyghögskolan utvecklas till ett internationellt kompetenscentrum för flyg (*yrkande 3*).

Likartade synpunkter framförs i *motionerna Fö315 (s)* av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson. Motionärerna föreslår (*yrkande 3*) att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en samordnad statlig grundflygutbildning skall ha som målsättning att, i samarbete med Lunds universitet och andra regionala intressenter, utvecklas till ett internationellt kompetenscentrum för flyg.

I motion *Fö318 (fp)* av Ulf Nilsson m.fl. förs ett motsvarande resonemang. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en samordnad statlig grundflygutbildning skall ha som målsättning att utveckla ett kompetenscentrum i samarbete mellan Lunds universitet, Försvarmaktens Halmstadsskolor samt den militära och civila flygutbildningen (*yrkande 3*).

Även *motion Fö304 (c)* av Gunnel Wallin behandlar en internationaliserad flygutbildning. Motionären föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbildningen skall inriktas mot full internationell kompetens och utväxling så att full integration och utbildning kan ske i ett internationellt samarbete (*yrkande 4*).

Motion Fö329 (s) av Birgitta Ahlqvist m.fl. uppmärksammar också det inledda europeiska samarbetet om en gemensam pilotutbildning. Motionärerna anser att Sverige och Norrland har goda förutsättningar att kunna bli en av de tre fyra europeiska utbildningsplatserna. Norra Norrland sägs besitta de viktigaste förutsättningarna för en sådan utbildningsplats, nämligen en bra infrastruktur i form av fritt luftrum, outnyttjade flygbaser och avlysta områden. Motionärerna anser att regeringen borde ta officiell ställning till att Sverige skall delta aktivt i utvecklingen av den gemensamma europeiska pilotutbildningen och att vi vill ha en av dess utbildningsplatser. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Norrland som Europas utbildningsplats för piloter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att Försvarmakten bör fortsätta sin medverkan i samarbetet om en framtida gemensam europeisk grundutbildning av stridsflygpiloter. En internationell samverkan om militär flygutbildning, med den inriktning som regeringen anger, biträds sålunda av utskottet.

Försvarmakten anför i sitt yttrande att tidsperspektivet för arbetet är att utbildningen skall kunna starta år 2010. En första studie avses inledas innevarande år. Arbetshypotesen är, säger Försvarmakten, att den grundläggande flygutbildningen (GFU) skall ske nationellt. Nästkommande steg, den grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU), skall ske vid gemensamma flygs-

kolor, preliminärt tre stycken i Europa. Utbildningsbehovet uppskattas till ca 300 piloter årligen. Försvarsmaktens slutsats är att Sverige under överskådlig tid har behov av egen nationell flygutbildning på någon av flottiljerna. Den bedömda utbildningsvolymen vid en europeisk flygskola, ca 100 elever/år, gör att Försvarsmakten inte anser att en sådan skola ryms på en flottilj som bedriver annan verksamhet.

Utskottet noterar att arbetet i de europeiska flygvapenchefernas arbetsgrupp, som studerar frågan om internationellt samarbete kring pilotutbildningen, ännu inte nått så långt att innehållet kunnat konkretiseras. Inte heller har konsekvenser och kostnader kunnat bedömas. Ett genomförande av flygvapenchefernas förslag ligger därför minst tio år framåt i tiden. Utskottet delar därför regeringens och Försvarsmaktens uppfattning att det för närvarande inte är realistiskt att Sverige, vid sidan av det arbete som pågår, tar nya initiativ och driver frågan om en internationell samverkan om militär pilotutbildning.

De fem motionsförslagen, avgivna under den allmänna motionstiden, utgår från att frågan om en europeisk samordning av pilotutbildningen förs fram i ett snabbare tempo. Motionärerna förutsätter att Sverige, med utgångspunkt i officiella ställningstaganden, redan nu skulle kunna påta sig en mer aktiv roll. Utskottet har, som framgått, annan uppfattning och *avstyrker* därför *motionerna F304 (c) förslag 4, Fö310 (kd) förslag 3, Fö315 (s) förslag 3, Fö318 (fp) förslag 3 och Fö329 (s)*.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (m)

av Henrik Landerholm, Olle Lindström, Rolf Gunnarsson och Anna Lilliehöök (alla m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen vad som i reservation 1 anförs om utvecklingen av flygstridskrafternas organisation och Försvarsmaktens flygutbildning.

Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:Fö1 förslagen 1 och 2, 2000/01:Fö2 förslagen 1–6, 2000/01:Fö3 förslag 1, 2000/01:Fö4 förslag 1, 2000/01:Fö5 förslag 1, 2000/01:Fö6 och 2000/01:Fö303.

Riksdagen bifaller därmed delvis motion 2000/01:Fö5 förslag 3.

Riksdagen avslår därmed propositionens förslag 1–3 samt motionerna 2000/01:Fö1 förslag 4, 2000/01:Fö2 förslag 8, 2000/01:Fö3 förslagen 3–5, 2000/01:Fö4 förslag 2, 2000/01:Fö5 förslag 2, 2000/01:Fö302, 2000/01:Fö310 förslag 1, 2000/01:Fö314 förslag 4, 2000/01:Fö315 förslag 1, 2000/01:Fö317 och 2000/01:Fö318 förslag 1.

Ställningstagande

Regeringen lade i december 2000 fram ett förslag till förändring av Försvarsmaktens grundorganisation. Förslaget var en följd av att frågan om lokaliseringen av den grundläggande flygutbildningen (GFU) sköts på framtiden när riksdagen den 30 mars 2000 fattade beslut om flygstridskrafternas organisation i övrigt.

I regeringens proposition föreslås att fattade riksdagsbeslut vad gäller den framtida organisationen ligger fast samt att en samordnad flygstridsskola organiseras i Uppsala. Flygstridskrafternas grundorganisation skulle därmed bestå av fyra (i praktiken fem) flottiljer samt ett detachement för specialflyg.

Vårt förslag till beslut, framförda i motion 2000/01:Fö2, innebar bl.a. att tidigare beslut om nedläggning av F 10 och avveckling av stridsflyget vid F 16 i Uppsala borde rivas upp i syfte att kunna göra en förutsättningslös omprövning av flygstridskrafternas grundorganisation. En sådan omprövning av såväl den framtida flygutbildningen som flygvapnets struktur i övrigt borde tillgodose tre grundläggande krav. Det första och främsta är att tillgodose den fortsatta uppbyggnaden av flyglärarkåren för den grundläggande

flygförutbildningen. Det andra kravet är att samtidigt kunna fullfölja ombeväpningen från Viggensystemet till JAS 39 Gripen-systemet. Det tredje är konstaterandet att flygstridskrafternas framtida organisation med åtta divisioner JAS 39 Gripen, transportflyg och specialflyg samt flygskolor med god marginal kan baseras på fyra flygflottiljer.

Vi förordade vidare en total organisation för flygstridskrafterna om fyra flottiljer och på sikt högst ett detachment och konstaterade att riksdagens beslut i mars 2000 såväl förhindrade ett rationellt utnyttjande av gjorda investeringar som ett rationellt val mellan de befintliga sex flottiljerna. Därför föreslog vi att riksdagen borde besluta att ompröva de beslut som fattades avseende flygstridskrafternas grundorganisation i mars 2000 och att varken den grundläggande flygutbildningen vid Krigsflygskolan eller den grundläggande taktiska utbildningen vid F 16 i Uppsala, i avvaktan härpå, inte borde omlokaliseras.

Vi hävdade också att flygstridskrafternas framtida organisation bör utnyttja redan gjorda investeringar i JAS 39 Gripen, såväl vad avser flygplan, simulatorer som annan teknisk utrustning vid flygflottiljerna och att stridsflyg, specialflyg, transportflyg, skolflyg och exportstöd långsiktigt bör kunna samordnas vid fyra flottiljer.

Det stod tidigt klart att propositionens förslag saknade majoritet i riksdagen. Därför ställdes försvarsutskottet inför det svåra beslutet att i praktiken ytterligare förhålla frågan genom ett blankt avslag på regeringens förslag och därmed ge ett uppdrag till regeringen att återkomma. Utskottet tog därför enhälligt, efter förslag från Socialdemokraterna, initiativ till att samla information i syfte att uppnå en rimlig, och rimligt snabb, helhetslösning på frågan.

Överbefälhavaren, åtföljd av bl.a. generalinspektören för flygvapnet, kallades till utskottet den 13 mars 2001 och redovisade då sin beredvillighet att till utskottet redovisa sin syn på ärendet. Försvarsmaktens uppfattning att denna redovisning skulle innebära fyra flottiljer, inklusive flygskola, framfördes redan då mycket tydligt. Utskottet beslutade den 15 mars 2001, i enlighet med riksdagsordningen, att inhämta upplysningar från Försvarsmakten i ärendet. En minoritet i utskottet förordade att ett uppdrag med samma lydelse i stället borde ha givits till regeringen.

Den 17 april 2001 redovisade Försvarsmakten sitt yttrande inför utskottet. Sex helhetsalternativ presenterades samt Försvarsmaktens rekommendation. De sex studerade alternativen har följande gemensamt

- fyra flygflottiljer (inklusive flygskola) samt, för närvarande, ett detachment (Malmen),
- F 7 och F 21 avvecklas inte,
- flygutbildningen förutsätts samlokaliseras med minst en JAS 39-division,
- antingen F 4 eller F 17, eller båda, avvecklas,
- antingen F 10 eller F 16, eller båda, behålls.

Försvarsmaktens underlag har ifrågasatts. Bland annat synes miljökonsekvensanalysen, inte minst för F 4, bygga på delvis föråldrat underlag. De valda

alternativen för redovisning av kostnaderna för bullerisolering – 90 dBA och 80 dBA, men inte 70 dBA – utelämnar också viktig information. Synpunkter har även framförts på nödvändigheten av två rullbanor för grundläggande flygutbildning och på de faktorer som i tidigare underlag framhävts som avgörande – påverkan på omskolningen från 37- till 39-systemet (som emellertid är det avgörande motivet för att inte ifrågasätta F 7), reproduktionen av flygförare (ca 50 flygförare kommer inte att utbildas i varje alternativ som innebär en flyttning av GFU) samt förmågan att under de närmaste åren klara ålagd beredskap för internationella insatser tillmätts mindre betydelse än tidigare. Också Försvarsmaktens bedömningar vad gäller förutsättningar för en effektiv personalförsörjning och den sammantagna bedömningen vad gäller miljöförutsättningar och expansionstryck från omgivande samhällen har kritiserats.

Likväl är Försvarsmaktens underlag det mest heltäckande som hittills presenterats för utskottet. Därför är det mycket anmärkningsvärt att utskottets majoritet utan vare sig argument eller konsekvensanalys valt ett sjunde – icke studerat – alternativ. Detta vid justeringsammansträdet den 4 maj 2001 framlagda alternativ är sammantaget ett av de sämsta möjliga alternativen.

Vi har under arbetet i utskottet lagt oss vinn om att inte låsa oss varken för eller emot enskilda flottiljer, medvetna om att en majoritetslösning med stor sannolikhet alltid kommer att ha kompromissens karaktär. Vi har varit beredda att diskutera samtliga de alternativ som Försvarsmakten presenterat och betraktar dessa – till skillnad från utskottsmajoritetens alternativ – som i olika hög grad möjliga och genomförbara. Flygstridskrafternas krav på någorlunda rimliga verksamhetsförutsättningar synes uppfyllda i alla – och väl uppfyllda i flera – av alternativen.

Som synes av det föregående har Försvarsmakten i alla de sex alternativen föreslagit ett bibehållande av F 10 och/eller F 16. Försvarsmakten synes, med andra ord, sammantaget kunna hantera de nackdelar som det innebär att lämna en av dessa båda platser. Grundat på denna analys har det inte varit möjligt för oss att medverka till ett alternativ som *varken* innehåller F 16 i Uppsala eller F 10 i Ängelholm. Det är för oss den nedre gränsen för grundläggande krav på rationalitet i försvarets organisation.

Försvarsmaktens behov har uppenbarligen helt stått i bakgrunden för utskottsmajoriteten. En lösning för denna majoritet har definitionsmässigt inte varit en lösning som är bäst – eller ens acceptabel – för flygstridskrafternas verksamhet, utan en möjlig lösning endast från rent politiska utgångspunkter. Härvid har Socialdemokraterna helt åsidosatt försvarets behov på grund av tidigare gjorda utfästelser. För Socialdemokraterna har varken en nedläggning av F 4 eller F 17 varit möjlig att ens överväga, eftersom det fortsatta stödet från Centerpartiet respektive interna socialdemokratiska processer, grundade på det irrationella beslutet att lägga ned KA 2 och därmed omöjliggöra två fungerande marina baser, vägt tyngre än sakskalet.

När Försvarsmaktens förbandsverksamhet går på sparlåga – och de ekonomiska osäkerheterna även framdeles är mycket stora – är det särskilt utma-

nande att utskottsmajoriteten föreslår omfattande nyinvesteringar i flygflottiljer, samtidigt som redan gjorda investeringar, främst i Ängelholm, inte tillgodoses försvaret. Då besparingskraven i stor omfattning drabbar den flygande verksamheten och *både* F 10 och F 16 läggs ned, samtidigt som flygskolorna flyttas, försvåras dessutom såväl rekrytering och utbildning som ombeväpningen till JAS 39 Gripen. Denna utveckling är destruktiv för de anställda inom Försvarsmakten och för allmänhetens förtroende den försvarspolitiska beslutsprocessen.

Utskottsmajoritetens förslag saknar underlag. Varken investeringsbehov eller framtida driftskostnader är belysta, än mindre förutsättningarna för att verkligen genomföra förslaget och dess konsekvenser för flygutbildningens och därmed flygstridskrafternas framtid. Och huvudfrågan – var den framtida flygutbildningen skall bedrivas – förblir dessutom olöst. Vår bedömning är att 700 miljoner kronor av redan gjorda investeringar går förlorade samtidigt som det krävs upp till 1,6 miljarder kronor i nyinvesteringar för att genomföra det föreliggande majoritetsförslaget. Till detta kommer investeringar för flyttningen av GFU och GTU.

Utskottsmajoritetens förslag innehåller även andra svagheter. Det utgör sannolikt inte en långsiktigt hållbar organisation för flygstridskrafterna. I grunden innebär förslaget fyra flottiljer, med vardera två JAS-divisioner, en skola för militär flygutbildning lokaliserad till endera av dessa flottiljer och en skola i Uppsala samt ett detachement på Malmen för specialflyg och taktikutveckling för JAS 39 Gripen. Den ekonomiska neddragning som regeringen och Centerpartiet tidigare genomdrivit i riksdagen, med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet, räcker enligt vår bedömning till tre, eventuellt fyra, flygflottiljer. Den nuvarande likviditetssituationen talar tyvärr för det lägre alternativet, som enligt Försvarsmaktens utredning inte vore möjligt att förena med kravet på rimliga produktionsförutsättningar för flygstridskrafterna.

För oss har en rationell organisation med fyra flygflottiljer, inklusive flygskolorna, med årliga vinster på 300–400 miljoner kronor varit målet. Vår strävan att minska kostnaderna för grundorganisationen har syftat till att skapa utrymme för en framtida modernisering och reovering av Gripensystemet.

Under beredningsprocessen har ett *icke-beslut* framstått som det sämsta alternativet. I ljuset av det förslag som förordas i utskottets betänkande ter sig emellertid en fördröjning av det slutliga avgörandet som ett mindre dåligt alternativ. Riksdagen bör därför enligt vår mening inte nu fatta bindande beslut om flygvapnets framtida organisation. Utskottets såväl som propositionens förslag bör avslås och förslagen 1–7 i motion 2000/01:Fö2 bifallas av riksdagen. Vidare initiativ i ärendet från försvarsutskottet eller regeringen bör inväntas innan definitivt beslut fattas i ärendet.

2. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (kd)

av Åke Carnerö och Margareta Viklund (båda kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager vad som i reservation 2 anförs om flygstridskrafternas organisation och Försvarsmaktens flygutbildning.

Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:Fö1 förslagen 2–4, 2000/01:Fö2 förslagen 1–4, 2000/01:Fö3 förslag 1, 2000/01:Fö4 förslag 1, 2000/01:Fö5 förslag 1, 2000/01:Fö6 och 2000/01:Fö303.

Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna 2000/01:Fö2 förslagen 2 och 3 och 2000/01:Fö5 förslag 3.

Riksdagen avslår därmed propositionens förslag 1–3 samt motionerna 2000/01:Fö2 förslag 8, 2000/01:Fö3 förslagen 3–5, 2000/01:Fö4 förslag 2, 2000/01:Fö5 förslag 2, 2000/01:Fö302, 2000/01:Fö310 förslag 1, 2000/01:Fö314 förslag 4, 2000/01:Fö315 förslag 1, 2000/01:Fö317 och 2000/01:Fö318 förslag 1.

Ställningstagande

Trots att en majoritet av partierna har yrkat avslag på Socialdemokraternas och Centerpartiets minoritetsförslag har det inte gått att skapa ett majoritetsförslag utifrån de synpunkter vi framfört. Socialdemokraterna och Centerpartiet, med stöd från Vänsterpartiet och Folkpartiet, har nu format ett gemensamt förslag.

Vi yrkade avslag på proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning och ansåg att den militära grundläggande flygutbildningen (GFU) tills vidare borde stanna kvar i Ängelholm, att ett centrum för exportstöd för JAS 39 Gripen borde upprättas i Ängelholm samt att den militära flygutbildningens framtida organisation och innehåll borde genomarbetas utifrån ett helhetsgrepp på flygstridskrafternas framtida struktur. Trots att en majoritet fanns för att avslå propositionen valde Kristdemokraterna ändå att diskutera ärendet för att söka nå en stabil uppgörelse.

För att på bästa sätt tillvarata unik kompetens, gjorda investeringar, uppnå synergieffekter samt skapa handlingsfrihet inför framtida beslut anser Kristdemokraterna att den grundläggande flygutbildningen (GFU) tills vidare borde ha stannat kvar i Ängelholm och att ett centrum för exportstöd JAS 39 hade upprättats där.

Bakgrund

Beslutet den 30 mars 2000 att senast den 31 december 2002 lägga ned Skånska flygflottiljen F 10 i Ängelholm och samtidigt flytta Krigsflygskolan till F 16 i Uppsala var felaktigt. Otydligt redovisade regionalpolitiska skäl blev orsaken till att Sveriges modernaste flygflottilj avvecklas trots att stora summor är investerade sedan 1996 års försvarsbeslut. Vi hade för avsikt att ompröva beslutet att avveckla F 10 och ställde därför upp på utskottets förslag att inhämta Försvarsmaktens yttrande och synpunkter.

Vår bedömning är att med F 10 kvar i Ängelholm, inklusive Flygskolan, skulle integreringen mellan civil och militär flygutbildning i nordvästra Skåne kunna verka inom en rimlig struktur. Försvarsmaktens förslag innebar en omprövning, men F 10 befanns där inte utgöra någon långsiktig lösning.

JAS-omskolningen kräver arbetsro

Den viktiga JAS-omskolningen kan nu försvåras. Ombeväpningen till JAS 39 och flygförarutbildningen är mycket känsligt för störningar under de närmaste tre åren. Flygförbandens bekymmer de senaste åren har varit bristen på teknisk personal och flygförare.

Kristdemokraterna vill ha en långsiktigt hållbar och rationell organisation av de svenska flygstridskrafterna med resurser för en fortsatt högkvalitativ utveckling. Det är beklagligt att den socialdemokratiska regeringen inte förmådde att åstadkomma en bred politisk samsyn i försvarsfrågan 1999. Då hade det långdragna flygskoleärendet helt kunnat undvikas och personalen haft arbetsro. Att nu, när försvaret saknar pengar, få höra att flygstridskrafterna kan bli tvingade att under två månader ställa in värnpliktsutbildning och annan utbildning är skrämmande. Det skulle i så fall vara förödande för exempelvis JAS-omskolningen! JAS-omskolningen kräver arbetsro! Utskottets beslut innebär att gjorda investeringar inte tas till vara.

Handlingsförlamning

Under tiden som försvarsutskottet har tassat försiktigt i sakfrågan har regeringen visat prov på handlingsförlamning och inte kommit med ett enda förslag till öppning i frågan. Vi kristdemokrater har ihärdigt försökt förmå regeringen att komma med någon form av reaktion på det uppkomna låsta läget, men så har inte blivit fallet. Detta om något har förvånat oss. Men vad värre är: Detta har lett till oro bland Flygvapnets personal. Genom att medierna har fått skildringar från utskottets överläggningar har dessutom spekulationer om olika flottiljers framtid florerat runt om i landet.

Fyra flottiljer

Nu har Försvarsmaktens ekonomiska problem uppdagats. Det har endast gått ett år sedan det senaste försvarsbeslutet, och precis som Kristdemokraterna befarade medför ominriktningen höga omställningskostnader. Nu väntar besparingar på den utlovade kvalitetshöjande förbandsutbildningen. Vad ger det för signaleffekt när de svenska flygstridskrafterna skall kunna delta i den europeiska krishanteringen? Dessutom har Försvarsmakten signalerat att den inte behöver samtliga beställda Gripenplan. Dessa faktorer förstärker Kristdemokraternas syn att endast fyra flottiljer behövs. Utskottets förslag är positivt i den mening att flygstridskrafterna kommer att bestå av fyra flygflottiljer och ytterligare en enhet, dvs. Malmen vid Linköping. Detta sker dock på

bekostnad av att de båda rekryteringsmagneterna Ängelholm och Uppsala avvecklas.

Snabbt beslut

Vår bedömning är att det är viktigt att så fort som möjligt söka nå en flexibel och hållbar helhetslösning för flygstridskrafterna med säkerställd flottilkapacitet för exportstöd. Ett snabbt beslut är därför nödvändigt för att inte störa kontinuiteten i flygförarutbildningen och JAS-omskolningen och framför allt för att skapa en långsiktig arbetsro för den anställda personalen.

Kristdemokraternas krav har inte kunnat tillgodoses i den utsträckning vi önskat:

- Samhällsekonomiskt måste gjorda investeringar utnyttjas för att undvika kortsiktiga investeringar. Det kan inte anses försvarbart att förutom gjorda JAS-investeringar för halva flygstridskrafternas behov investera i ytterligare tre flottiljer, när i dagsläget sammanlagt endast fyra behövs.
- Precis när Krigsflygskolan kommit upp i full kapacitet efter flyttningen från Ljungbyhed föreslås nu en ny omlokalisering till en av de fyra flottiljerna. Krigsflygskolan skall inte i onödan flytta omkring! För att bevara handlingsfrihet och kompetens inför en eventuell framtida europeisk flygförarutbildning, där Sverige skulle kunna få en av utbildningsplattformarna, borde Flygskolan ha varit kvar på F 10 tills vidare.
- Ett krympande flygvapen måste ges så goda förutsättningar som möjligt för personal- och kompetensförsörjning, vilket har fastslagits av riksdagen. De goda personalförsörjnings- och rekryteringsmöjligheter som finns i Sydsverige och Mälardalen försvagas.
- Kompetens handlar om människan i Försvarmakten. När Sverige skall bygga upp den moderna försvarsmakt som skall hantera morgondagens krav handlar det alltså om mänsklig kompetens, som är en färskvara. Skall flygstridskrafterna kunna nå de operativa krav som ställs utifrån försvarets fyra huvuduppgifter måste dess grundorganisation säkerställa att vi hittar den kvalificerade personal som krävs för en stabil anpassningsförmåga. Då försvaret skall ominriktas för att möta dagens och framtidens hot, är det viktigt att det sker under en ordnad process och utifrån rätta grunder.

3. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (mp)

av Lars Ångström (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager vad som i reservation 3 anförs om flygstridskrafternas organisation och Försvarmaktens flygutbildning.

Riksdagen bifaller därmed propositionens förslag 2 och motionerna 2000/01:Fö1 förslag 2, 2000/01:Fö2 förslagen 2 och 3, 2000/01:Fö3 förslag 4, 2000/01:Fö5 förslag 2, 2000/01:Fö6, 2000/01:Fö303 och 2000/01:Fö314 förslag 4.

Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna 2000/01:Fö1 förslag 1, 2000/01:Fö2 förslagen 1, 5 och 6, 2000/01:Fö3 förslag 1, 2000/01:Fö4 förslag 1 och 2000/01:Fö5 förslagen 1 och 3.

Riksdagen avslår därmed propositionens förslag 1 och 2 samt motionerna 2000/01:Fö1 förslag 4, 2000/01:Fö2 förslagen 4 och 8, 2000/01:Fö3 förslagen 3 och 5, 2000/01:Fö4 förslag 2, 2000/01:Fö302, 2000/01:Fö310 förslag 1, 2000/01:Fö315 förslag 1, 2000/01:Fö317 och 2000/01:Fö318 förslag 1.

Ställningstagande

Det råder enighet om att det inte längre existerar något militärt hot mot Sverige under överskådlig framtid. Under 1990-talet minskade militärutgifterna i Europa med 50 %, i Ryssland minskade de med 90 %. I Sverige har regeringen och Centerpartiet beslutat att de endast skall minska med 10 %. Det finns ett fortsatt behov av minskade militärutgifter i Sverige. Den militära verksamhet som regeringen tillsammans med Centerpartiet och Vänsterpartiet fattat beslut om är alldeles på tok för omfattande. Det har också bekräftats av stora budgetunderskott i försvarets ekonomi. Det finns mot bakgrund av icke existerande hot och behov av fortsatta militära utgiftsminskningar ingen anledning att behålla flygverksamhet på fem verksamhetsställen. Utskottet borde i stället ha beslutat att det lämpliga vore att i en fortsatt militär nedrustning minska antalet flygflottiljer till tre. Utifrån tidigare utskottsbeslut om att välja flottiljer med utgångspunkt i de som i dag fortfarande existerar fysiskt, torde F 10 i Ängelholm, F 7 i Såtenäs och F 21 i Luleå utifrån såväl ekonomiska aspekter, miljöhänsyn som behov vara de tre mest lämpade att behålla.

Ett behållande av F 10 innebär att en dyrbar flytt av Flygskolan inte behöver göras och att en ökad samordning med den civila flygskolan i Ljungbyhed är möjlig. Förutom samordningsvinster innebär det också att de flera hundra miljoner kronor som investerats av skattebetalarnas pengar det senaste året på F 10 inte kastas bort. Nya korsande banor behöver inte heller byggas då sådana redan finns. En flyttning till exempelvis F 21 av den begränsade verksamhet som efter nedläggningsbeslutet 2000 fortfarande bedrivs vid F 16 skulle möjliggöra en civil och dynamisk utveckling i Uppsala kommun, vilken i dag har hindrats på grund av flygvapnets verksamhet.

4. Exportstöd (punkt 3) (kd)

av Åke Carnerö och Margareta Viklund (båda kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager vad som i reservation 4 anförs om exportstöd.

Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:Fö1 förslag 3 och avslår motionerna 2000/01:Fö2 förslag 7 och 2000/01:Fö3 förslag 2.

Ställningstagande

I riksdagens beslut den 30 mars 2000 utifrån proposition 1999/2000:30 Det nya försvaret underströks att stödet till svensk försvarsindustris exportansträngningar har fortsatt stor betydelse. En förutsättning för en framgångsrik försäljning av JAS 39 Gripen är att Sverige kan erbjuda flygförare och tekniker utbildning.

Flygvapnets verksamhet måste bedrivas på ett sådant sätt att man inte riskerar att hamna i en situation där flygförarutbildning ställs mot exportstöd. Att tillvarata och säkerställa unik kompetens och flottiljkapacitet för exportstöd i närtid är därför viktigt. Utskottsmajoriteten erkänner att ett eventuellt exportstöd fram t.o.m. år 2004 kan komma att påverka genomförandetempot i den egna omskolningen.

Ett sådant stöd kommer att ta resurser från den svenska ombeväpningen. För närvarande finns två flottiljer som opererar med JAS 39 Gripen. F 10 har i dag en stor del av landets JAS-tekniker och är fullt utbyggt för flygtjänst med JAS 39 Gripen. Inga merkostnader erfordras således om man väljer F 10 som bas för exportstöd.

Förutom tillgång till en flottilj för utbildning av såväl svenska som utländska flygförare och tekniker, på linjen, kan funktionsskolorna i Halmstad (FMHS) utnyttjas för grundutbildning av teknisk personal. Gjorda investeringar kan således tillvaratas på ett optimalt sätt om exportstödet lokaliseras till F 10. Kristdemokraterna anser därför att ett centrum för exportstöd för JAS 39 Gripen bör upprättas i Ängelholm.

Särskilt yttrande

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (s)

av Karin Wegestål (s).

Försvarsutskottet har begärt och fått en utredning från Försvarmakten om flygstridskrafternas framtida grundorganisation. Försvarmakten lämnade sex förslag, varav fem innehöll F 10 och fyra F 16. Nu har utskottsmajoriteten beslutat att de båda flottiljer som varit flygvapnets flaggskepp skall läggas ned. Försvarmaktens synpunkter har inte använts i utskottet.

Regeringen har inte kunnat få majoritet för sin proposition, som egentligen rör flygskoleverksamheten. Utskottet har därför i flera månader försökt finna lösningar. Till slut avslogs regeringens proposition av utskottet. Allt en följd av att beslutet om det framtida flygvapnet, i mars 1999, blev mycket kontroversiellt och av många experter ses som en katastrof.

I förslaget som föregick beslutet blev fyra föreslagna flottiljer i stället sex. Från det att F 10, F 7, F 16 och F 21 föreslagits utgöra grundorganisationen, förordades att F 10 skulle läggas ned, trots pågående investeringar för två beslutade JAS 39 Gripen-divisioner samt att en komplett och ny välfungerande flygskola finns på F 10. Flottiljerna F 4 och F 17 lades tillbaka i förslaget. F 10, som ensamt hade speciell kompetens, fick vara kvar till den 31 december 2002.

Flygskolans placering skulle lösas vid ett senare tillfälle. Vid Försvarmaktens presentation inför utskottet angavs att beslutet att byta ut F 10 mot F 17 i Kallinge var rent regionalpolitiskt. Försvarmakten accepterade detta men markerade att man från försvarspolitisk synpunkt ansåg att F 10 skulle vara kvar.

Motivet ändrades samma eftermiddag till att i stället vara att F 10 hade sämre lufttrumsbetingelser. Detta nedläggningsförslag var så uppseendeväckande att det inte gick att undvika debatt. Beslutsprocessen i riksdagen utsattes dessutom för påverkan från försvarsledningens sida.

Det är dessa förhållanden som gjort att flera riksdagspartier inte längre stod bakom det kontroversiella beslutet, utan ville använda gjorda investeringar och behålla F 10 och Flygskolan, som är i full funktion och som det fortfarande finns handlingsfrihet med.

Ansvariga politiker har naturligtvis svårt att acceptera att nya investeringskostnader och kostnader för effektivitetsförluster i verksamheten skall belasta försvarets redan dåliga ekonomi. Det är i dag svårt att driva den reguljära utbildningsverksamheten. Försvarmakten behöver för detta ändamål en förstärkning på 700 miljoner kronor.

De som nu har initiativet i försvarsfrågan med Folkpartiet och Vänstern i tåten, två partier som brukar bjuda under varandra när det gäller minskade anslag till försvaret, har nu råd att betala för en ny JAS 39-flottilj och en ny flygskola inklusive effektivitetsförluster, till ett pris av uppskattningsvis 1 500 miljoner kronor.

Jag påpekade i kammaren den 19 mars 2000 att det då aktuella beslutet skulle komma att vila på felaktig grund om man hävdade att lufrumssituationen var sämre i Ängelholm än i Kallinge. Inget underlag som visade på en sämre situation i Ängelholm presenterades.

I remissyttrandet från Luftfartsverket inför den nu aktuella propositionen angav Luftfartsverket att det vid två tillfällen redovisat inför utskottet att det inte finns någon skillnad mellan de flottiljerna när det gäller lufrummet. Ändå tas detta upp igen som ett skäl för att lägga ned F 10.

Då samma felaktiga underlag åter används även denna gång kan jag inte ansluta mig till majoritetens beslut. Jag kan inte heller ställa mig bakom att gjorda investeringar för F 10 och flygskolan inte skall användas, utan att nya investeringar skall göras en gång till fast någon annan stans. Därigenom kan jag inte heller acceptera nedläggningen av F 10 och flyttningen av flygskolan därifrån.

2. Flygstridskrafternas organisation m.m. (punkt 1) (v)

av Berit Jóhannesson och Stig Sandström (båda v).

Utskottets ställningstagande är bra då det konfirmerar det beslut som riksdagen tog den 30 mars 2000 om fyra flygflottiljer. Dock ser Vänsterpartiet behov av ytterligare reduceringar av flygvapnets omfattning i framtiden.

Beslutet innebär vidare att regeringen inte skall återkomma för beslut om den slutliga placeringen av flygskolorna.

Vänsterpartiet förutsätter att lokaliseringsbeslutet tar hänsyn till och inte försvårar de samordningsvinster som kan göras med den civila statliga flygskolan (TFHS). Detta gäller framför allt utbildningen inom allmänna teoretiska ämnen som aerodynamik, meteorologi och grundläggande navigation samt den möjlighet som det ger att ge militära piloter kunskap om och utbildning inom de civila flygsystemen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

I proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m. föreslår regeringen

1. att riksdagen godkänner regeringens förslag att lägga ned Flygvapnets Uppsalaskolor (kapitel 8),
2. att riksdagen godkänner regeringens förslag att lägga ned Upplands flygflottilj (kapitel 8),
3. att riksdagen godkänner regeringens förslag att inrätta Flygstridsskolan (kapitel 8).

I detta betänkande behandlar utskottet nedan uppräknade motioner i vilka föreslås att riksdagen fattar följande beslut.

Följdmotioner

2000/01:Fö1 av Åke Carnerö m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den militära grundläggande flygutbildningen (GFU) tills vidare kvarstannar i Ängelholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett centrum för exportstöd för JAS 39 Gripen bör upprättas i Ängelholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den militära flygutbildningens framtida organisation och innehåll genomarbetas utifrån de utgångspunkter som beskrivs i motionen.

2000/01:Fö2 av Henrik Landerholm m.fl. (m):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att såväl den militära grundläggande flygförarutbildningen som den militära grundläggande taktiska flygförarutbildningen för närvarande ej bör omlokaliseras.
3. Riksdagen beslutar att upphäva sitt beslut om nedläggning av Skånska flygflottiljen i Ängelholm.

4. Riksdagen beslutar att upphäva sitt beslut om nedläggning vid Upplands flygflottilj i Uppsala (stridsflygdivisionerna).
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utnyttjande av redan gjorda investeringar för JAS 39 Gripen, vad avser såväl flygplan, simulatorer och annan teknisk utrustning som flygflottiljer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planerade investeringar avsedda för kommande JAS-ombeväpning begränsas i avvaktan på riksdagens beslut om flygstridskrafternas grundorganisation.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar som endast är avsedda för att framtida exportstöd skall kunna genomföras enbart får ske efter hörande av riksdagen.
8. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag grundat på vad i motionen anförs om en långsiktigt hållbar utveckling av flygstridskrafternas organisation innefattande 4+4 divisioner vid fyra flottiljer.

2000/01:Fö3 av Berit Jóhannesson m.fl. (v):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det eventuella exportstödet för JAS 39 Gripen skall organiseras på en av de kvarvarande fyra flygflottiljerna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samordna och geografiskt samla den grundläggande militära flygskolan (GTU) samt den taktiska flygskolan (GTF) med Trafikflyghögskolan TFHS i Ljungbyhed.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att F 16 i Uppsala därmed skall läggas ned senast den 31 december 2003.
5. Riksdagen – vid avslag av denna motions förslag till riksdagsbeslut nr 1 – begär att regeringen tillsätter en parlamentarisk utredning i syfte att inom ramen för fyra flottiljer fastställa vilka fyra flottiljer som har de långsiktigt bästa förutsättningarna att bedriva en kostnadseffektiv, rationell och miljöanpassad verksamhet så att ett beslut om organisationen av Försvarsmaktens flygstridskrafter kan fattas senast under riksdagsåret 2001/02.

2000/01:Fö4 av Lennart Hedquist m.fl. (m, kd):

1. Riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag att lägga ned Upplands flygflottilj.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om F 16 och nedläggning av F 4.

2000/01:Fö5 av Lars Ångström (mp):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m.

2. Riksdagen beslutar att den grundläggande taktiska flygförarutbildningen (GTU) i Uppsala (F 16) flyttas till Luleå (F 21).
3. Riksdagen beslutar att ett centrum för svensk militär och civil flygutbildning inrättas inom axeln Halmstad-Ljungbyhed-Ängelholm-Lund.

2000/01:Fö6 av Runar Patriksson och Eva Flyborg (fp):

Riksdagen avslår proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m.

Motioner från allmänna motionstiden

2000/01:Fö302 av Maud Ekendahl (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Krigsflygskolan flyttas tillbaka till Ljungbyhed. Detta kan möjliggöra en samlokalisering av militär och civil grundutbildning.

2000/01:Fö303 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återställa F 10.

2000/01:Fö304 av Gunnel Wallin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en svensk flygutbildning inrättas med utgångspunkt i nuvarande Krigsflygskolan i Ängelholm och Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det bör utvecklas en samarbetsmodell ur de grundläggande flygutbildningarna som täcker såväl flygvapnets som den civila verksamhetens behov.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbildningen skall ha direkt koppling till aktuella berörda tvärvetenskapliga universitets- och högskoleområden inom Lunds universitet och Lunds tekniska högskola samt andra universitet och högskolor.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbildningen skall inriktas mot full internationell kompetens och utväxling så att full integration och utbildning kan ske i ett internationellt samarbete.

2000/01:Fö308 av Gunnel Wallin (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tilldelning av anslag till Trafikflyghögskolan för dess verksamhet under 2001.

2000/01:Fö310 av Kenneth Lantz och Tuve Skånberg (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samlokalisering av Krigsflygskolan med Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av verksamheten vid Krigsflygskolan med den vid Trafikflyghögskolan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verksamheten vid Krigsflygskolan och Trafikflyghögskolan kan utvecklas till ett internationellt kompetenscentrum för flyg.

2000/01:Fö314 av Sven-Erik Sjöstrand och Tasso Stafilidis (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en svensk flygutbildning inrättas i Ljungbyhed med utgångspunkt i nuvarande Krigsflygskolan i Ängelholm och Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla en samarbetsmodell ur de grundläggande flygutbildningarna som täcker såväl Flygvapnets som den civila verksamhetens behov.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbildningen skall ha direkt koppling till aktuella berörda tvärvetenskapliga universitets- och högskoleområden inom Lunds universitet och Lunds tekniska högskola samt andra universitet och högskolor.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den grundläggande taktiska flygförarutbildningen (GTU) i Uppsala (F 16) flyttas till Luleå (F 21).

2000/01:Fö315 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samlokalisering av militär grundflygutbildning med statlig civil flygutbildning genom att Krigsflygskolan samlokaliseras med Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av militär och civil grundflygutbildning genom samordning av verksamheterna vid Krigsflygskolan och Trafikflyghögskolan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en samordnad statlig grundflygutbildning skall ha som målsättning att, i samarbete med Lunds universitet och andra regionala intressenter, utvecklas till ett internationellt kompetenscentrum för flyg.

2000/01:Fö317 av Harald Nordlund (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygstridsskola i Uppsala.

2000/01:Fö318 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lokalisering av den militära grundflygutbildningen till sydvästra Sverige med utnyttjande av flygfälten i Ljungbyhed och Ängelholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av militär och civil grundflygutbildning genom samordning av verksamheterna vid Krigsflygskolan och Trafikflyghögskolan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en samordnad statlig grundflygutbildning skall ha som målsättning att utveckla ett kompetenscentrum i samarbete mellan Lunds universitet, Försvarmaktens Halmstadsskolor samt den militära och civila flygutbildningen.

2000/01:Fö329 av Birgitta Ahlqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Norrland som Europas norra utbildningsplats för piloter.

BILAGA 2

Regeringens bedömningar och förslag i proposition 2000/01:35

Inledning

Regeringen pekar i propositionen på det angelägna i att de samlade statliga resurserna kan utnyttjas på ett effektivt sätt. Detta gäller också Försvarsmakten och dess resurser. Kravet på att Försvarsmakten skall samverka med andra myndigheter kommer, säger regeringen, till tydligt uttryck i regleringsbrevet för år 2000 för Försvarsmakten. I detta framgår bl.a. att Försvarsmakten i olika sammanhang skall utveckla förmågan att samverka med andra myndigheter.

Riksdagen har beslutat att Skånska flygflottiljen (F 10) i Ängelholm skall läggas ned senast den 31 december 2002 (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). Den militära flygskolan ingår i F 10. Vid Flygskolan bedrivs grundläggande flygutbildning (GFU). Det grundläggande taktiska flygutbildningen (GFU) genomförs vid Upplands flygflottilj (F 16).

Den statliga civila trafikflygarutbildningen bedrivs av Trafikflyghögskolan (TFHS), som ingår i Lunds universitet. Utbildningen är lokaliserad till Ljungbyhed i Klippans kommun.

Samverkan mellan civil och militär flygutbildning

Regeringen bedömer att delar av den civila och den militära flygutbildningen bör samordnas. En samordnad verksamhet bör kunna tillämpas från den 1 januari 2002.

Som skäl för sin bedömning anför regeringen bl.a. följande.

Inledning

Grundprincipen bör i fråga om en samordning av den civila och den militära flygutbildningen vara att så långt det är möjligt åstadkomma en effektiv och rationell samordning av verksamheternas skilda delar. Det finns delar i den civila och den militära flygutbildningen som uppvisar likheter och därmed rent principiellt skulle kunna samordnas. En samordning bör kunna leda till att ekonomiska och personella resurser utnyttjas mer effektivt och att en sammantaget mer bärkraftig svensk högkvalitativ utbildning av piloter uppnås.

Det finns enligt regeringen ett antal förhållanden som är av betydelse när man skall pröva en eventuell samordning av den militära och den civila flygutbildningen. Det gäller framför allt syftet med utbildningarna, de grundlägg-

gande reglerna för dem, formerna för utbildningarna, lokalisering geografiskt och med hänsyn till miljö och lufterum samt huvudmannaskapet.

Även om det finns likheter mellan den civila och den militära flygutbildningen finns det också skillnader, säger regeringen. En grundläggande aspekt på den militära flygutbildningen är att denna är en del av den svenska officersutbildningen. Andra skillnader av betydelse är att den militära utbildningen i sin helhet bedrivs på jetflygplan samt utbildningens längd. Den grundläggande militära flygutbildningen (GFU) omfattar tolv månader och den grundläggande militära taktiska flygutbildningen (GTU) omfattar sex månader. Dessa utgör de inledande skedena i den samlade militära flygutbildningen. Den militära flygutbildningen pågår i ungefär fyra år och sex månader och de olika utbildningsmomenten går slag i slag.

Våren 2000 redovisade två forskare vid Försvarshögskolan en utvärdering av flygvapnets urvals- och utbildningssystem 1982–1990. Av rapporten framgår att dessa system är mycket effektiva i en internationell jämförelse. Rapportförfattarna menar att den höga effektiviteten till stor del kan tillskrivas den utbildningsfilosofi som genomsyrar den svenska stridsflygutbildningen.

Regeringen anser att det är angeläget att kunna bibehålla grunderna i den militära flygutbildningen även efter det att Flygskolan har flyttat från F 10 och Ängelholm.

En eventuell samordning av flygutbildning bör enligt regeringen – i vart fall i ett inledningsskede – avse endast den utbildning som staten ansvarar för, dvs. den utbildning som bedrivs inom Försvarmakten och trafikflygarutbildningen vid Trafikflyghögskolan (TFHS).

Regeringen erinrar också om hur ansvaret för olika utbildningar i dag är fördelat inom Försvarmakten. Flygskolan inom F 10 i Ängelholm ansvarar för den grundläggande flygutbildningen, GFU. F 16 i Uppsala ansvarar för den grundläggande taktiska utbildningen, GTU. Den efter GTU följande grundläggande flygslagsutbildningen, GFSU, genomförs på den flottilj och division där piloten är placerad. Ansvaret för utbildningen av transportflygpiloter ligger på Försvarmaktens högkvarter, med ett visst delansvar på Flygvapnets flygbefälsskola vid F 20 i Uppsala. Försvarmaktens helikopterflottilj ansvarar för Försvarmaktens helikopterutbildning. Utbildningen inleds med ett skede på flygplan, som genomförs på TFHS i Ljungbyhed. Därefter genomförs den grundläggande helikopterutbildningen, GHU, på Malmen i Linköping. Efter GHU följer ett skede med grundläggande taktisk utbildning, GTU. Även detta skede genomförs på Malmen.

Utbildningsmoment som bör kunna samordnas

Regeringen bedömer att det finns samordningsmöjligheter i de mer allmänna teoretiska ämnena i flygutbildningens början såsom aerodynamik, meteorologi och grundläggande navigation. Regeringen avser att uppdra åt Försvarmakten och Lunds universitet att tillsammans redovisa hur en samordning av utbildningen i dessa och andra teoretiska flygämnen bör genomföras.

Försvarsmaktens internationalisering ställer ökade krav på svenska militära piloter i fråga om kunskap i civila flygregler. Försvarsmakten och Lunds universitet bör ges i uppdrag att pröva om utbildningen av svenska militära piloter i civila flygbestämmelser kan göras mer samordnad än vad som sker i nuläget. Det gäller utbildning i de svenska civila flygbestämmelserna (Bestämmelser för civil luftfart – BCL) och andra civila flygregler som enligt t.ex. de europeiska luftfartsmyndigheternas gemensamma luftfartsbestämmelser (Joint Aviation Requirements – JAR) gäller vid internationell flygverksamhet.

I sitt förslag om en samordnad civil och militär flygutbildning sommaren 2000 redovisade Region Skåne sin syn på hur flygövningsmomenten skulle kunna samordnas. Förslaget innebär att den militära utbildningen delvis skulle genomföras med propellerflygplan. Detta skulle, enligt Region Skåne, innebära besparingar för staten sammantaget.

Försvarsmaktens utbildning av militära piloter inleddes tidigare med ett skede på propellerflygplan. Myndigheten fann emellertid att det skedet inte behövdes. Genom förändringen kunde antalet flygtimmar minskas. Sedan mitten på 1980-talet genomförs hela den militära flygutbildningen på jetflygplan. Försvarsmakten anser att ett propellerskede inte skall återinföras i utbildningen.

Enligt regeringens mening bör Försvarsmakten och Lunds universitet ges i uppdrag att pröva effektiviteten och rationaliteten i samt de ekonomiska konsekvenserna av de nuvarande militära respektive civila flygutbildningssystemen. De två instanserna bör därvid bedöma lämpligheten av att låta den militära flygutbildningen innehålla även ett skede med propellerflygplan. Försvarsmakten och Lunds universitet bör vidare ges i uppdrag att tillsammans redovisa om, och i så fall hur, även delar av flygövningsmomenten i flygutbildningen kan genomföras gemensamt.

En särskild fråga i flygutbildningen är Försvarsmaktens utbildning av transportflygpiloter. Utbildningen av dessa piloter genomförs med stöd av TFHS. Regeringen anser att Försvarsmakten och Lunds universitet bör ges i uppdrag att pröva om det vore ändamålsenligt att ytterligare tydliggöra samverkan när det gäller denna utbildning. En delfråga är att pröva lämpligheten i att, med beaktande av att piloterna också skall ges erforderlig officersutbildning, direktutbilda piloter för transportflyget.

Regeringen tar i propositionen inte ställning till frågan om en statlig civil flyglärover utbildning. Regeringen bedömer emellertid att det kan finnas fördelar med ett samarbete mellan den militära flyglärover- och flyginstruktörsutbildningen och den fortutbildning till flyglärover som bedrivs vid TFHS. Försvarsmakten och Lunds universitet bör därför ges i uppdrag att tillsammans överväga i vilken utsträckning ett tydligare samarbete än det hittillsvarande skulle kunna utformas.

Administrativ ledning, m.m.

Enligt regeringens mening finns det administrativa processer i anslutning till flygutbildningen som bör kunna samordnas bättre än i dag. En sådan är uttagningen av militära och civila pilotelever. Den nordiska arbetsgruppen om pilotfrågor inom de nordiska försvarsmakterna berörde denna fråga i sin rapport till de nordiska försvarsdepartementen i oktober 1999. Arbetsgruppen ansåg att ett bättre samordnat och högkvalitativt uttagningsförfarande skulle tjäna såväl försvarsmakterna (som därmed i mindre grad riskerar att förlora militära piloter till civil tjänst) som flygbolagen (som därmed får kontinuerlig tillgång till civila elever med erforderliga kvalifikationer och en lämplighet för yrket).

I Danmark träffades i juni 2000 ett avtal mellan Forsvarsministeriet och SAS som bl.a. innebär att det danska försvaret skall svara för uttagningen även av elever för civil pilotutbildning. Uttagningen skall grundas på såväl försvarets krav som de krav SAS ställer. I Finland är en liknande ordning på gång. Det finns enligt regeringens mening anledning att pröva hur uttagningen av civila och militära pilotelever i Sverige kan samordnas. I ett sådant arbete bör också flygbolagens uppfattningar ägnas uppmärksamhet.

Regeringen vill också erinra om att regeringen i januari 2000 medgivit att Försvarsmakten genom Flygmedicincentrum som ett Aeromedical Centre får utföra flygmedicinska uppgifter för civil luftfart. I detta ligger en möjlighet att ytterligare samordna och utveckla den militära och civila flygmedicinska verksamheten.

Samordning inom Försvarsmakten

Försvarsmakten bedriver såväl flygplans- som helikopterutbildning. Regeringen bedömer att det finns likheter mellan dessa utbildningar. Som nämnts i inledningen bedrivs utbildningarna i dag i Ängelholm respektive Malmen, Linköping. Den militära helikopterutbildningen inleds med ett skede flygplansutbildning som genomförs av TFHS på Ljungbyhed. Vid TFHS utbildas som tidigare framgått även transportflygpiloter. Regeringen anser att Försvarsmakten, utan att förändra samarbetet med TFHS, bör pröva om de två utbildningarna skulle kunna samordnas tydligare inom den egna myndigheten.

Formerna för samordning

Regeringen bedömer att en samordningsfunktion bör skapas för militär och högkvalitativ statlig civil flygutbildning. Samordningsfunktionen bör bestå av representanter för främst Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan. Funktionen bör kunna verka från den 1 januari 2002.

Samordningsfunktionen bör svara för frågor om uttagning av pilotelever, gemensam civil och militär teoriutbildning, sådan flygplansutbildning som kan genomföras gemensamt, fortbildning till flyglärare samt flygmedicinfrå-

gor. Samordningsfunktionen bör vidare svara för att samordna uppdragsutbildning, t.ex. pilotutbildning för övrig statlig verksamhet.

I anslutning till sin bedömning anför regeringen bl.a. följande.

Regeringen anser att en samordning inte behöver innebära att den ena myndigheten/institutionen formellt inordnas i eller underställs den andra. I stället bör en gemensam samordningsfunktion inrättas där Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan (TFHS) ingår på lika basis.

Inom ramen för samordningsfunktionen bör också en vidareutveckling av samordningen prövas, t.ex. om vissa delar av flygövningsmomenten i den civila och militära flygutbildningen kan samordnas.

Det skulle även kunna övervägas att låta representanter för utbildning av t.ex. flygtekniker knytas till samordningsfunktionen.

Regeringen bedömer att kostnaderna för samordningsfunktionen blir måttliga och anser att de skall täckas inom respektive myndighets nuvarande budget.

Regeringen avser att uppdra åt Försvarsmakten och Lunds universitet att med utgångspunkt i den här angivna inriktningen utarbeta ett detaljerat underlag om samordningsfunktionen, dess organisatoriska hemvist och lokalisering, struktur, uppgifter, befogenheter, ansvar och verksamhetseffektivitet. Även kostnaderna för samordningsfunktionens verksamhet skall belysas.

Exportstöd och antalet verksamhetsställen för militär flygverksamhet

Regeringen bedömer att det finns goda förutsättningar för att JAS 39 Gripen kommer att kunna exporteras till även andra stater än Sydafrika före 2010. En omfattande exportfrämjande verksamhet pågår i ett flertal stater. JAS 39 Gripen är ett av alternativen för dessa staters framtida flygplansanskaffning inom ungefär de närmaste fem åren. Därutöver bedömer regeringen att ytterligare marknader kan tillkomma under perioden t.o.m. 2010.

För att Sverige skall kunna genomföra önskvärd export av JAS Gripen t.o.m. ca 2010 bedömer regeringen att det krävs utbildningsfaciliteter från Försvarsmakten motsvarande två tre stridsflygdivisioner JAS 39 Gripen inklusive stödverksamhet.

Det ställs vidare krav på den flygplats som skall användas vid exportstödsutbildning. Enligt regeringens bedömning innebär grundkraven, sedan F 10 har lagts ned, att F 4, F 7, F 16, F 17 och F 21 samt Malmen och Saabfältet i Linköping kan nyttjas för exportstödsutbildning.

Utöver de fyra flygflottiljer som behövs för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget bedömer regeringen att det behövs en organisatorisk enhet för specialflyget och ytterligare en organisatorisk enhet för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

I sina skäl för denna bedömning anför regeringen bl.a. följande.

Inledning

Regeringen behandlade frågan om antalet flygflottiljer i propositionen Det nya försvaret (prop. 1999/2000:30). Regeringen framhöll i denna att det behövs fem flygflottiljer för att tillförsäkra erforderlig kapacitet för utbildning av nya flygförare och omskolning till Gripen-systemet samt för eventuella exportåtaganden i framtiden.

Enligt riksdagens beslut i mars i år skall flygstridskrafterna i framtiden bestå av åtta divisioner JAS 39 Gripen (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). Dessa åtta divisioner skall vara fördelade på fyra flygflottiljer.

Regeringen konstaterar att vissa krav måste vara uppfyllda för att en flygplats skall kunna användas för exportstödsutbildning. Flygplatsen skall sålunda ha sådana bas- och räddningsresurser att militär flygtrafik tillåts. Det måste finnas flygtrafikledning och vädertjänst. Vidare krävs bl.a. verksamhetstillstånd för den tekniska och flygoperativa tjänsten. Dessa grundkrav innebär, sedan F 10 har lagts ned, att F 4, F 7, F 16, F 17 och F 21 samt Malmen och Saabfältet i Linköping kan nyttjas för exportstödsutbildning.

Överväganden

Regeringen anser att export av JAS 39 Gripen-systemet är angelägen från försvarspolitiska, säkerhetspolitiska, industriella och ekonomiska utgångspunkter.

Regeringen vill i sammanhanget erinra om att riksdagen i sitt beslut hösten 1998 (bet. 1998/99:FöU1, rskr. 1998/99:74) med anledning av budgetpropositionen ansåg att det är angeläget att regeringen i en situation med en vikande internationell försvarsindustrimarknad och skärpt konkurrenssituation, från främst USA, vidtar ytterligare åtgärder i syfte att skapa bättre förutsättningar för angelägna exportframgångar för viktiga försvarsmaterielprojekt, däribland JAS 39 Gripen. Vid riksdagsbehandlingen av propositionen 1999/2000:30 våren 2000 (bet. 1999/2000:FöU2) underströks också att stödet till försvarsindustrins exportansträngningar har fortsatt stor betydelse.

Regeringens koordinering och samordning av exportfrämjande stödresurser för export av JAS 39 Gripen genomförs inom Regeringskansliets koordinations- och referensgrupp för export av JAS 39 Gripen (KRG 1-JAS 39 Gripen). I gruppen ingår representanter för Utrikesdepartementet, Försvarsdepartementet, Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Inspektionen för strategiska produkter (ISP) och försvarsindustrin genom Saab/BAe.

En förutsättning för en trovärdig exportkampanj och för att exportframgångar skall kunna uppnås är, enligt regeringens mening, att Sverige kan erbjuda utländska piloter, tekniker m.fl. utbildning på JAS 39 Gripen-systemet vid den svenska Försvarsmakten. Detta gäller såväl kortare introduktionsutbildningar av enstaka piloter under en kampanjfas som utbildningar utifrån respektive lands behov vid en exportaffär. KRG 1-JAS 39 Gripen har därför under våren 2000 haft Försvarsdepartementets uppdrag att bedöma omfattningen av de utbildningsresurser m.m. som behövs från Försvarsmakten för

att kunna lämna erforderligt exportstöd för JAS 39 Gripen t.o.m. ungefär 2010.

För att utbilda fyra–sex utländska piloter till en grundläggande flygslagsnivå på JAS 39 Gripen anser KRG att det behövs utbildningsresurser motsvarande en operativ stridsflygdivision JAS 39 Gripen inklusive stödresurser från stridsledningsorganisationen och stationskompani. Utbildningen bedöms ta ungefär sex månader. Resursbehovet motsvarar ungefär samma volym som behövs för att utbilda svenska JAS 39 Gripen-piloter. För att Sverige skall kunna genomföra önskvärd export av JAS Gripen t.o.m. ca 2010 ställer detta, enligt KRG:s uppfattning, krav på utbildningsfaciliteter från Försvarmakten motsvarande två–tre stridsflygdivisioner JAS 39 Gripen inklusive stödverksamhet.

Regeringen anser att KRG:s uppfattning om omfattningen av de utbildningsfaciliteter m.m. hos Försvarmakten som behövs för att kunna exportera bedömt antal JAS 39 Gripen t.o.m. ungefär 2010 är rimlig. Regeringen vill i sammanhanget understryka att det är försvarsindustrin, Saab/BAe, som ekonomiskt och praktiskt skall ansvara för utbildningsfrågorna mot respektive nation. Flygutbildning m.m. i exportstödande syfte köps från Försvarmakten.

Som framgått anser regeringen att export av Gripensystemet är av stor betydelse för Sverige. Det ligger således i ett samlat statligt intresse att ta exportstödshänsyn när Försvarmaktens grundorganisation slutligt utformas. De framtida flygstridskrafterna skall bestå av åtta divisioner JAS 39 Gripen som fördelas på fyra flygflottiljer. I takt med att Försvarmakten tillförs Gripendivisioner avvecklas Viggendivisionerna. Till ungefär 2004 behövs motsvarande tio flygdivisioner för att samtidigt kunna genomföra

- den löpande flygutbildningen inom Viggens- och Gripensystemen,
- ombeväpning från Viggensystemet till Gripensystemet,
- en kontrollerad avveckling av Viggensystemet och
- begränsade exportstödsinsatser.

De två extra Viggendivisionerna ingår därvid inte i Försvarmaktens insatsorganisation utan endast i grundorganisationen.

Enligt regeringens mening är det således inte möjligt att bedriva verksamhet med de åtta framtida divisionerna JAS 39 Gripen, transportflyget, det s.k. specialflyget, en samlad militär flygutbildning och ett uttalat exportstöd vid endast fyra flygflottiljer. Detta leder till att det behövs ytterligare kapacitet i form av verksamhetsställen för militär flygverksamhet.

Mot bakgrund av den redovisade bedömningen av de framtida exportmöjligheterna, och KRG:s bedömning av kravet på utbildningsfaciliteter för exportstöd, anser regeringen att följande antal verksamhetsställen för militär flygverksamhet tills vidare bör finnas i Försvarmaktens grundorganisation för att även eventuella exportstödsåtaganden skall få erforderlig kapacitet:

- Fyra flygflottiljer för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget.
- En organisatorisk enhet, med kapacitet för flygverksamhet, för specialflyget.

- En organisatorisk enhet, med kapacitet för flygverksamhet, för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

Internationell samverkan

Regeringen bedömer att Försvarmakten bör fortsätta att medverka i samarbetet om en gemensam europeisk grundutbildning av stridsflygpiloter.

Inom ramen för det samarbetet bör Försvarmakten verka för att en av de tre–fyra europeiska utbildningsplatserna lokaliseras till Sverige.

I sina skäl för denna bedömning anför regeringen bl.a. följande.

Inledning

De flesta europeiska flygvapnen har sin egen nationella flygutbildningsskola. Några flygvapen genomför sin utbildning i USA eller Kanada. Ett stort antal olika skolflygplanssystem används. Huvuddelen av dessa skolflygplanssystem måste omsättas med början om ungefär tio år. För de flesta staterna är det knappast ekonomiskt realistiskt eller möjligt att skapa ett nationellt program för att utveckla utbildningssystem med simulatorer och flygplan.

Inom ramen för samarbetet mellan de europeiska flygvapencheferna (EU-RAC) bildades 1997 en informell arbetsgrupp för att studera möjligheten att skapa ett gemensamt europeiskt flygträningsystem för blivande stridspiloter.

Studien omfattar hela utbildningskedjan med den grundläggande flygutbildningen och den grundläggande taktiska flygutbildningen samt frågor om bl.a. ledningsorganisation, flygplatser, simulatorer och instruktörer. Syftet med en samordnad utbildning är att tillförsäkra staterna välutbildade militära piloter. Sverige har deltagit i studiegruppens arbete med representanter från Försvarmaktens flygvapencentrum.

Den samordnade utbildningen skulle innebära att träningen för de olika flygvapnen i Europa genomförs på tre–fyra platser och att en multinationell administration håller samman verksamheten. Utbildningen skall göras så effektiv som möjligt genom att den lokaliseras till platser med tillgång på luftrum med små begränsningar. Den tekniska utvecklingen kommer, enligt studien, att medge en hög användningsgrad av simulatorer m.m. Inriktningen är att en samordnad utbildning skulle kunna påbörjas 2010. Arbetsgruppen har uppskattat behovet av nya jetskolflygplan för en gemensam utbildning till 200–250 stycken. Behovet av färdigutbildade piloter bedöms vara ungefär 250–275 per år. Antalet flygtimmar uppskattas av arbetsgruppen till ungefär 30 000 timmar per år.

Flygvapenchefernas arbetsgrupp har tagit översiktliga kontakter med industrin för att få belyst möjlig teknikutveckling vad avser såväl simulatorer som skolflygplan. En gemensam europeisk industrigrupp har också bildats med deltagare från ca 20 företag, däribland Saab AB.

Flygvapenchefernas arbete fortsätter.

Överväganden

En av Försvarsmaktens fyra uppgifter är att delta i internationella insatser. Denna uppgift har hög prioritet. Utan att ta ställning till i vilken utsträckning svenska flygstridskrafter kommer att efterfrågas för internationella insatser i framtiden, anser regeringen att en gemensam militär europeisk flygutbildning upp till en viss utbildningsnivå skulle öka Försvarsmaktens samverkansförmåga (interoperabilitet). Detta skulle ligga i linje med en svensk inriktning. Regeringen anser därför att en internationell samverkan om militär flygutbildning med den redovisade inriktningen principiellt bör understödjas.

Ett genomförande av de europeiska flygvapenchefernas förslag ligger minst tio år framåt i tiden. Det finns inga direkta eller preciserade statliga svenska initiativ när det gäller internationell samverkan om militär flygutbildning. Det finns inte heller några uttalade nordiska initiativ. Danmark och Norge köper väsentliga delar av sin militära flygutbildning i Nordamerika. Finland står inför en omdaning av sin kvalificerade pilotutbildning där huvudinriktningen är att den skall bedrivas nationellt inom Finland.

Regeringen bedömer att det inte är realistiskt att Sverige, vid sidan om det arbete som pågår, tar nya initiativ och driver frågan om en internationell samverkan om militär pilotutbildning. Denna bedömning avser även en samverkan på nordisk basis.

Enligt regeringens mening bör frågan om en utveckling av en internationell samverkan om pilotutbildning kopplas till i första hand det långsiktiga arbete som bedrivs av de europeiska flygvapencheferna. Emellertid gäller också att de hittills medverkande staterna, bl.a. Sverige, redan under innevarande år har att bestämma om man vill delta i det fortsatta arbetet.

Flygvapenchefernas samarbete om pilotutbildning har ännu inte nått så långt att innehållet har kunnat konkretiseras eller konsekvenser och kostnader kan bedömas. Några definitiva beslut om svensk medverkan bör därför inte fattas nu. Däremot vore det enligt regeringen värdefullt om Försvarsmakten deltog i det fortsatta arbetet, som alltså inom något år börjar få en mer konkretiserad form. Härigenom skulle tydligare klarläggas möjligheterna för Sverige att i framtiden kunna bedriva en militär pilotutbildning i samverkan med andra europeiska stater. Kostnaderna för Försvarsmaktens medverkan i det fortsatta beredningsarbetet skall rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

Utifrån de krav på Försvarsmakten som statsmakterna ställer skall myndigheten ansvara för att personal utbildas och övas för att kunna fullgöra sina uppgifter. Det är därför viktigt att Försvarsmakten i en eventuell samverkan om utbildning av militära piloter har ett avgörande inflytande över utbildningens innehåll och utformning.

Denna modell med ett statligt huvudansvar hindrar enligt regeringen emellertid inte att det skulle kunna finnas kommersiella eller civila inslag i samverkan. Regeringen bedömer sålunda att det vore en fördel för såväl de europeiska försvarsmakterna/flygvapnen som för Sverige om ett gemensamt skolflygplan kunde anskaffas. En annan del i ett gemensamt europeiskt flygutbildningssystem, där svensk industri borde kunna medverka, är anskaffning

av simulatorer. Regeringen anser att engagemang i dessa avseenden skulle understödja svenska utbildningsåtaganden när det gäller export av Gripen.

Flygvapenchefernas arbete har som utgångspunkt att en gemensam utbildning skall bedrivas vid tre–fyra olika platser i Europa. Regeringen anser att Sverige borde ha goda naturliga förutsättningar för att kunna tillhandahålla en av dessa platser. Luftrumsfrågorna spelar därvidlag en stor roll.

De nordiska staterna genomför för närvarande en gemensam upphandling av helikoptrar för sina försvarsmakter. I och med att helikoptermaterielen sålunda blir av samma slag kan det övervägas om inte också utbildningen av piloter m.m. för dessa helikoptrar bör genomföras på gemensam nordisk basis. Frågan om en gemensam utbildning övervägs inom ramen för det nordiska samarbetet. Därvidlag kan, enligt regeringens mening, även prövas om en sådan gemensam utbildning skulle kunna samordnas inom ramen för Försvarsmaktens helikopterutbildning på Malmen i Linköping. Regeringen förutsätter att en gemensam utbildning inte kommer att innebära några merkostnader som belastar Försvarsmakten.

Lokaliseringen av den militära flygutbildningen

Regeringen redovisar sina överväganden och anför bl.a. följande.

Inledning

Regeringen ansåg i proposition 1999/2000:30 hösten 1999 att flygskolan vid F 10 skulle lokaliseras till F 16 i Uppsala. I propositionen angavs att flygskolan bör lokaliseras till en flygplats med ett bansystem som har flera rullbanor. Ett sådant bansystem finns i dag vid F 7 i Såtenäs, F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala. Flottiljerna F 4 i Östersund, F 17 i Ronneby och F 21 i Luleå har endast en rullbana. Vid F 21 har banan nyligen förlängts avsevärt för att flygplatsen skall kunna ta emot tungt fraktflyg. Skulle flygskolan lokaliseras till F 4, F 17 eller F 21, bör flottiljen förses med en kompletterande rullbana. Detta bedöms kosta upp till 300 miljoner kronor. I propositionen behandlade regeringen också möjligheterna att lokalisera flygskolan till F 7. Regeringen fann att en sådan lokalisering var olämplig på grund av den omfattande Gripenverksamheten och transportflygverksamheten vid flottiljen. Detta ledde till att skolan borde lokaliseras till F 16 och samlokaliseras med GTU.

Lokaliseringsalternativ

Riksdagen har beslutat att F 10 skall läggas ned den 31 december 2002. Detta innebär att verksamhet som bedrivs på F 10 och som inte skall avvecklas, bl.a. flygskolan, skall flyttas därifrån. Regeringen anser att det är viktigt att flygskolan lokaliseras till en plats som har flera rullbanor. Det finns vid några militära flygplatser. Det finns också i Ljungbyhed.

Regeringen har värderat *förutsättningarna* för en lokalisering av en samlad militär flygutbildning, dvs. GFU och GTU, vid F 16 i Uppsala och i

Ljungbyhed. Vid *F 16 i Uppsala* är redan GTU lokaliserad. Vid flottiljen finns såväl lokaler som hangarutrymmen som kan utnyttjas för flygskolan/GFU. Vissa ombyggnader för bl.a. uppställningsplatser behöver göras. Vidare behöver serviceplatser byggas till i en befintlig hangar. Behovet av elevförläggningsutrymmen, administrationslokaler och flygtjänstlokaler kan tillgodoses vid flottiljen. Härutöver behöver vissa andra investeringar göras för flygverksamheten i Uppsala oavsett om flygskolan lokaliseras dit eller inte.

Vid *Ljungbyhed* finns verksamhetslokaler som skulle kunna utnyttjas för GFU- och GTU-verksamheten. Gymnastiksalar, matsal och övriga gemensamhetsanläggningar kan tillhandahållas efter behov. Härutöver gäller att Försvarsmakten hyr flygfältet av Fortifikationsverket. Flyttas GFU och GTU till Ljungbyhed måste en andra rullbana rustas upp med ny ytbeläggning. Försvarsmakten hyr redan i dag en hangar i Ljungbyhed. Regeringen delar Försvarsmaktens uppfattning att de tänkbara lokalerna för GFU- och GTU-verksamheten vid Ljungbyhed behöver kompletteras och anpassas till modern flygutbildning innan de skulle vara ändamålsenliga för den militära verksamheten.

När det gäller *produktionsförutsättningar* konstaterar regeringen att dessa är goda i Uppsala. GTU finns redan i Uppsala. I Uppsala finns också redan en omfattande militär verksamhet, vilket underlättar stödverksamheten för en samlad GFU- och GTU-verksamhet. Uppsala har ett bansystem med flera rullbanor. Regeringen konstaterar vidare att produktionsförutsättningarna vid Ljungbyhed i flera avseenden också är goda. Bland annat har Ljungbyhed ett bansystem med flera rullbanor. Vid en omlokalisering av GTU till Ljungbyhed skulle emellertid avståndet till GTU:s skjutmål bli avsevärt längre än vad det är i Uppsala. Detta skulle innebära betydligt längre anflygningstider och därmed krav på utökat antal flygtimmar för att nå utbildningsmålen. Regeringen bedömer att produktionsförutsättningarna sammantaget är bättre i Uppsala än i Ljungbyhed.

I fråga om *investerings-, hyres- och driftskostnader* framför Fortifikationsverket i sitt samrådsyttrande över Försvarsdepartementets promemoria Vissa frågor om den framtida flygutbildningen att det från fastighetssynpunkt torde vara samhällsekonomiskt mest effektivt att lokalisera flygutbildningen till Uppsala. Regeringen har ingen annan uppfattning. Regeringen anser vidare att det är angeläget att handlingsfriheten för ökade exportåtaganden och anpassning bibehålls. Detta innebär att Uppsala även fortsättningsvis bör vara tillgängligt som verksamhetsställe för militär flygverksamhet. Härutöver behöver Försvarsmakten även i framtiden utnyttja viss militär infrastruktur i Uppsala. Om GFU och GTU inte lokaliseras till Uppsala kommer kostnaderna för denna handlingsfrihet att belasta Försvarsmakten utöver kostnaderna för en GFU- och GTU-verksamhet i Ljungbyhed. Detta innebär att en lokalisering av GFU och GTU till Ljungbyhed blir dyrare för Försvarsmakten och därmed för staten.

Utöver dessa årliga merkostnader uppstår *engångskostnader för själva omlokaliseringen* av flygskolan/GFU och, i förekommande fall, GTU. Vid en

lokalisering av GFU och GTU till Ljungbyhed uppstår kostnader för att flytta båda dessa verksamheter. Om GFU samlokaliseras med GTU i Uppsala uppstår kostnader för att flytta endast GFU-verksamheten. Regeringen kan dessutom konstatera att ny verksamhet har inrymts i flera av de lokaler som dåvarande Krigsflygskolan utnyttjade innan den organisationsenheten lades ned och flygskolan flyttades till Ängelholm. Nuvarande hyresgäster kan komma att störas av den omfattande jetflygplansverksamhet som GFU och GTU innebär. Handlingsfriheten för att inrymma flygskolan i Ljungbyhed kan därmed bli begränsad, vilket kan innebära krav på nyinvesteringar.

Luftrumsfrågorna utreddes av bl.a. Luftfartsverket inför regeringens proposition Det nya försvaret hösten 1999 (prop. 1999/2000:30). Regeringen konstaterar att Skåne och södra Halland ligger i direkt anslutning till de stora civila flygstråken från Stockholmsområdet till bl.a. Köpenhamn–Kastrup–Sturup. Stora delar av denna trafik stiger eller sjunker och använder därmed alla höjdsikt. Detta kan påverka verksamheten även vid Ljungbyhed, särskilt om en samlad militär och civil flygutbildning skulle förläggas dit. Vid en Uppsalalokalisering skulle flygutbildningens övningssektorer ligga nordväst om Stockholm/Uppsala och, på lägre höjd, över Bottenhavet. I dessa områden är påverkan från den civila trafiken mindre. När det gäller luftrums- och miljöfrågor har Luftfartsverket i sitt samrådsyttrande över Forsvarsdepartementets promemoria Vissa frågor om den framtida flygutbildningen anfört att det är möjligt att utforma likvärdiga övningsförutsättningar från luftrumssynpunkt i Ljungbyhed och i Uppsala. Regeringen har ingen annan uppfattning.

Eftersom det blir fråga om en förändrad verksamhet, krävs en ny *miljöprövning* oavsett till vilken ort en samlad GFU- och GTU-verksamhet lokaliseras. Dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd gav i maj 1995 Forsvarsmakten tillstånd för flygning med bl.a. flygplan 37 Viggen, flygplan 39 Gripen och flygplan Sk 60 på F 16 i Uppsala. Koncessionsnämndens beslut överklagades till regeringen och ärendet bereds inom Regeringskansliet. För Ljungbyhed gäller att Koncessionsnämnden i februari 1996 gav Forsvarsmakten tillstånd för flygning med främst flygplan Sk 60, propellerflygplan och flygklubbflygplan. I mars 2000 ansökte Ljungbyhed Airport AB om nytt miljötillstånd vid Ljungbyheds flygplats.

En ny miljöprövning i Uppsala, som således skulle avse den militära flygskoleverksamheten, innebär en reducerad verksamhet i förhållande till det tillstånd Koncessionsnämnden meddelade 1995. En ny miljöprövning i Ljungbyhed skulle innebära en prövning för en utökad verksamhet med jetflygplan. En sådan miljöprövning av Ljungbyhed skulle kunna leda till villkor och föreskrifter för Ljungbyhed som innebär påtagliga negativa konsekvenser för verksamheten. Regeringen bedömer att möjligheterna att få miljötillstånd för Gripenverksamhet i Ljungbyhed är mycket små vilket får till följd att ett Ljungbyhedsalternativ inte skulle tillföra något i exportstödsammanhang. Regeringen vill betona att den inte avser att föregripa resultatet av en miljöprövning i denna proposition.

En viktig del i värderingen, säger regeringen, är att belysa var förutsättningarna för att åstadkomma *synergieffekter* är mest fördelaktiga. I detta

avseende finner regeringen att det finns fördelar på båda orterna. En utgångspunkt i fråga om den militära flygutbildningen är att samlokalisera GFU och GTU för att uppnå effektivitetsvinster inom utbildningen. En samlokalisering bör också genomföras till så låga kostnader som möjligt och på ett sådant sätt att själva omlokaliseringen i så ringa grad som möjligt medför negativa konsekvenser för Försvarsmaktens verksamhet. Genom att omlokalisera flygskolan till Uppsala och samordna GFU med GTU, som redan finns där, uppnås enligt regeringens mening dessa positiva effekter. Härigenom undviks också kostnader för att flytta GTU. En annan viktig fördel för Uppsala är att en lokalisering dit skulle leda till att den samlade militära flygskoleverksamheten samlokaliseras med Flygvapnets flygbefälsskola. Detta skulle underlätta en helhetssyn inom den militära flygutbildningskedjan. I Uppsala uppnås också synergieffekter genom samlokalisering med Stridslednings- och luftbevakningsskolan. Regeringen anser sammanfattningsvis att fördelarna är större i Uppsala än i Ljungbyhed.

Även *exportstödmöjligheterna* är en viktig komponent i värderingen av alternativen. Frågorna har redovisats i det föregående. Sammanfattningsvis ger en lokalisering till Uppsala bättre möjligheter att lämna det utbildningsstöd som behövs vid export av JAS 39 Gripen. Som regeringen nyss pekat på skulle en lokalisering till Ljungbyhed inte tillföra kapacitet för utbildningsstöd vid export av Gripen.

Regeringen vill också erinra om *flyglärarnas betydelse* när det gäller den militära flygutbildningen. En viktig slutsats i den tidigare nämnda forskningsrapporten från Försvarshögskolan är de militära flyglärarnas roll i sammanhanget. Regeringen bedömer att det i det omedelbara perspektivet kan uppstå vissa problem i Uppsala när det gäller tillgången på flyglärare. Mot bakgrund av åldersstrukturen hos nuvarande flyglärarkår i Ängelholm och den planering för utbildning av nya flyglärare för GFU i Uppsala som Försvarsmakten redan har inlett, bedömer regeringen emellertid att dessa problem är av övergångskaraktär. Sammantaget gör regeringen därför bedömningen att en lokalisering av flygskolan/GFU till Uppsala skulle underlätta Försvarsmaktens försörjning med flyglärare för en samlad GFU- och GTU-verksamhet. Regeringen bedömer vidare att det samlade behovet av att nyutbilda flyglärare och flyginstruktörer för GFU och GTU skulle bli mindre under den närmaste tioårsperioden om flygskolan/GFU lokaliseras till Uppsala än om den verksamheten och GTU lokaliseras till Ljungbyhed.

Ett sätt att bidra till att vidmakthålla flyglärarkompetensen är att tillförsäkra flyglärarna fortsatta karriär- och utvecklingsmöjligheter på stridsflygssy-stemen. Regeringen anförde i proposition 1999/2000:30, när det gäller framtida stridsflygverksamhet vid F 16, att möjligheter till tillfällig basering av Gripen på F 16 bör upprätthållas av operativa skäl och som potential inför eventuella framtida exportåtaganden. Regeringen vill till detta lägga att möjligheten till viss Gripenverksamhet vid F 16 har betydelse för att höja kvaliteten i utbildningen och för att kunna vidmakthålla flyglärarkompetensen. Regeringen bedömer vidare att en viss Gripenverksamhet i Uppsala – såsom för tillfällig basering och utnyttjande av befintlig infrastruktur samt för

exportstöd – kommer att stärka den framtida skolverksamhet i Uppsala som regeringen föreslår i det följande.

Regeringen bedömer att flyglärlärförfrågan sammantaget pekar på att den samlade militära flygskoleverksamheten bör lokaliseras till Uppsala.

Regeringen konstaterar avslutningsvis att om den samlade militära flygutbildningen skulle lokaliseras till Ljungbyhed, måste en *ny organisationsenhet* eller ett detachement inrättas i Ljungbyhed. Detta skulle vara tväremot strävandena att minska och rationalisera Försvarmaktens grundorganisation. I Ljungbyhed finns ingen permanent militär verksamhet.

Slutsatser om lokaliseringen

Regeringen anser att inriktningen i proposition 1999/2000:30 om att *flygskolan/GFU borde flyttas till ett befintligt verksamhetsställe och att F 16 i Uppsala är det bästa alternativet* fortfarande bör gälla. Ett avgörande argument för detta ställningstagande sägs vara att ett nytt militärt verksamhetsställe måste inrättas som en egen organisationsenhet eller som ett detachement om GFU- och GTU-verksamheten lokaliseras till Ljungbyhed. Regeringen ifrågasätter också det lämpliga i att återupprätta Ljungbyhed som militärt verksamhetsställe. Andra viktiga argument för en lokalisering till Uppsala sägs vara produktionsförutsättningarna där, merkostnaderna för Försvarmakten och staten vid en lokalisering till Ljungbyhed, flyglärlärförfrågan, samordningen inom Försvarmakten samt exportstödsomöjligheterna. Regeringen understryker att flygplatskapacitet för att underlätta exportstödsantaganden säkerställs med en lokalisering till Uppsala av den militära flygutbildningen.

Regeringen anser vidare att det är angeläget att, när Viggen-divisionerna vid F 16 avvecklas 2003, det säkerställs att Uppsala även därefter skall kunna användas för *tillfällig basering* och som *alternativ landningsplats* för flygstridskrafterna i övrigt.

Omlokaliseringen av den militära flygskolan bör göras den 1 januari 2002.

Två kompetenscentrum

Vid Ljungbyhed har byggts upp en ändamålsenlig verksamhet för utbildning av civila trafikflygare. Om TFHS skulle omlokaliseras till Uppsala skulle den inarbetade samverkan med annan flygkompetens i södra Sverige och kopplingen till Lunds universitet gå förlorad. En omlokalisering skulle också föranleda bl.a. krav på investeringar i Uppsala i form av utbildningslokaler och förläggningsplatser för piloteleverna och hangarutrymme för TFHS flygplan. Uppskattningsvis skulle dessa omlokaliseringskostnader och investeringar uppgå till över 100 miljoner kronor. Enligt regeringens mening skulle dessa åtgärder och kostnader inte motsvaras av en sammantaget ökad rationalitet och effektivisering av en samordnad civil-militär flygverksamhet i Uppsala. En omprövning av lokaliseringen av TFHS-verksamheten är därför inte aktuell.

I sitt yttrande i samrådsförfarandet anför Luftfartsverket att det kan finnas vinster om genomförandet av den civila och militära flygutbildningen kan samlokaliseras. Försvarmakten, å andra sidan, anför i sitt samrådsyttrande att det ur ett luftrumsperspektiv kan finnas fördelar med att inte samlokalisera flygskolan med TFHS eftersom man då får en jämnare fördelning av flygverksamheten mellan befintliga flygövningsområden och därmed minskad överbeläggning i luftrummet. Regeringen bedömer att en *delad lokalisering* av den civila respektive den militära flygutbildningen inte innebär några negativa konsekvenser för respektive skolas verksamhet eller att samordning i vissa avseenden skulle försvåras. Tvärtom finns det fördelar med en sådan ordning.

I *Uppsala–Stockholms-området* skulle den militära flygutbildningen vara baserad med de delar av den samlade militära flygutbildningsverksamheten som genomförs av Försvarmakten, dvs. GFU och GTU samt den övergripande ledningen för utbildningsverksamheten avseende helikoptrar. Denna utbildningsgren tillför den kvalificerade flygutbildningen i Sverige kompetens och kunskap från den mellansvenska regionens universitet, institutioner och flygverksamhet. Exempel på institutioner är Uppsala universitet och Kungl. Tekniska högskolan i Stockholm. Närheten till Försvarmaktens högkvarter och Operativa insatsledningen med det flygtaktiska kommandot är också av betydelse.

Regeringen vill härutöver peka på att en lokalisering av flygskolan till Uppsala, och en utveckling av verksamheten där till ett flygutbildningscentrum, skulle innebära synergieffekter och skapa goda möjligheter för ett effektivt stöd när det gäller utbildningsåtaganden avseende Gripen.

Den *civila delen av den högkvalitativa flygutbildningen* får sin bas i södra Sverige. Där tillförs den samlade flygutbildningen i Sverige kompetens och kunskap från landets södra region med bl.a. Lunds universitet, Lunds tekniska högskola och Svenskt flygcentrum. Regeringen noterar att aspekten med lokalisering av flygutbildningen i anslutning till universitet och högskolor i såväl Uppsala som Lund framhålls av Högskoleverket.

Anpassning

En annan aspekt som enligt regeringen bör uppmärksammas när det gäller en lokalisering av den militära flygutbildningen till Uppsala, och därmed fortsatt flygverksamhet på nuvarande F 16, är frågan om Försvarmaktens anpassningsförmåga. Försvarmakten skall enligt sin instruktion ha en beredskap, organisation och planläggning som medger att myndighetens förmåga kan anpassas för att motsvara förändrade krav och behov. I proposition 1999/2000:30 redovisade regeringen frågor om förmåga till anpassning på medellång sikt respektive lång sikt. Regeringen anförde när det gäller flygstridskrafterna att flygförbanden fram till 2005 har möjlighet att tillväxa upp till ett innehåll som motsvarar dagens förbandsantal, dvs. tolv stridsflygdivisioner. Därefter begränsas tillväxtpöjligheterna av bl.a. tillgången på flygförare. Efter det att Gripen systemet har införts, dvs. 2005, är tillväxtpöjlighet-

erna för stridsflygförbanden relativt goda, framhöll regeringen. Den övre gränsen sätts av utbildningskapaciteten för flygförare och tekniker upp till kapaciteten i totalt antal anskaffade flygplan JAS 39 Gripen. Regeringen underströk vidare att en förutsättning för att insatsorganisationen skall kunna anpassas genom att tillväxa är att det finns dels kompetenser, dels grundorganisatoriska möjligheter. Av sistnämnda skäl förordade regeringen i propositionen att dimensionerande övnings- och skjutfält behålls.

Regeringen anser att likartade principer bör tillämpas när det gäller olika slag av stora infrastrukturobjekts – såsom skjutfält och flygflottiljer – betydelse för Försvarens förmåga till anpassning. Möjligheterna att i en anpassningssituation nyanlägga ett skjutfält eller en flygflottilj är mycket begränsade. Behålls flygverksamhet i Uppsala genom att den militära flygutbildningen lokaliseras dit, underlättas därför en eventuell framtida anpassning. Det gäller framför allt Uppsalas infrastrukturella förutsättningar med tillgång till bansystem med flera banor, skyddat berggrum och närheten till utbildningsanläggningar och viktiga krigsanläggningar.

Organisatoriska konsekvenser

Regeringen föreslår att *Flygvapnets Uppsalaskolor (F 20)* skall läggas ned den 31 december 2001 eller vid den senare tidpunkt regeringen bestämmer.

Regeringen föreslår vidare att *Flygstridsskolan*, med en verksamhet som innefattar F 20:s verksamhet samt GFU och GTU, skall inrättas i Uppsala den 1 januari 2002 eller vid den senare tidpunkt regeringen bestämmer.

Härutöver föreslår regeringen att *Upplands flygflottilj (F 16)* skall läggas ned senast den 31 december 2003.

I sina skäl för förslagen anför regeringen bl.a. följande.

Inledning

Genom den av riksdagen fastlagda strukturen för lokaliseringen av stridsflygdivisionerna (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168), och genom inriktningen av den militära flygutbildningen, bör den organisatoriska strukturen för F 16/F 20 förändras. Flygstridskrafternas verksamhet i Uppsala kommer framdeles i väsentliga avseenden att vara inriktad på skolverksamhet.

Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20

Regeringen föreslog i proposition 1999/2000:97 i mars 2000 att Flygvapnets Uppsalaskolor (F 20) skulle läggas ned. Regeringen ansåg i propositionen att det föreligger sådana samordningsmöjligheter med F 16 att F 20 bör inordnas i flottiljen. Det innebär, anförde regeringen i propositionen, att det inte längre finns något behov av en separat skolledning.

I riksdagsbehandlingen ansåg emellertid försvarsutskottet, med hänvisning till sitt betänkande Det nya försvaret (bet. 1999/2000:FöU2) och uppfattning-

en där om en översyn av den militära flygutbildningen, att F 20 inte borde inordnas i F 16. Utskottet ville avvakta regeringens redovisning av frågorna om exportstöd och flygutbildning. Inordnandet av den militära flygskolan i F 16 borde anstå till dess formerna m.m. för den framtida flygutbildningen klarlagts. Riksdagen beslutade att ge regeringen till känna vad utskottet anfört (bet. 1999/2000:FöU7, rskr. 1999/2000:250).

Med hänvisning till förslagen och inriktningen i förevarande proposition anser regeringen att *organisationsenheten F 20 bör läggas ned* den 31 december 2001 eller vid den senare tidpunkt regeringen bestämmer.

Flygstridsskolan

I F 20 ingår Flygvapnets flygbefälsskola och Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola. Deras respektive verksamheter bör fortsätta. I och med en omlokalisering av flygskolan från F 10 till Uppsala där flygskolan, dvs. GFU, samlokaliseras med GTU som redan finns i Uppsala, erhålls en effektiviserings- och rationaliseringspotential när det gäller utbildning för flygstridskrafterna, vilket regeringen tidigare pekat på.

Regeringen anser att verksamheten vid F 20 samt GFU och GTU bör sammanföras i en *ny organisationsenhet i Uppsala*. Organisationsenheten kommer att svara för väsentliga delar av skolverksamheten för Försvarsmaktens flygstridskrafter och bör därför benämnas Flygstridsskolan. Organisationsenheten bör inrättas den 1 januari 2002 eller vid den senare tidpunkt regeringen bestämmer.

Upplands flygflottilj, F 16

I och med riksdagens beslut att avveckla Viggendivisionerna vid F 16 kommer stridsflygdivisioner i framtiden inte att organiseras vid flottiljen. Detta innebär att flygflottiljen inte längre kommer att ha samma uppgifter som de övriga flygflottiljerna. I det läget finns det enligt regeringens mening anledning att överväga F 16:s organisatoriska status och benämning.

I sitt samråd den 6 oktober 2000 på Försvarsdepartementets promemoria Vissa frågor om den framtida flygutbildningen, anför Försvarsmakten att verksamheten vid F 16 kommer att reduceras till en sådan nivå när den sista JA 37 divisionen avvecklas att begreppet flygflottilj inte längre är adekvat. Regeringen delar Försvarsmaktens uppfattning och anser att organisationsenheten *Upplands flygflottilj F 16 bör läggas ned* senast den 31 december 2003.

F 16 ansvarar för väsentliga delar av den militära infrastrukturen, bl.a. krigsanläggningar, i mellersta Sverige. Flottiljen har också ansvar för utbildning av stridslednings- och luftbevakningsförband. När F 16 läggs ned bör nämnda ansvar föras över till andra organisationsenheter enligt Försvarsmaktens bestämmande.

Långsiktig inriktning

Genom den samordningsfunktion som regeringen redovisat i det föregående bör den militära och den högkvalitativa statliga civila flygutbildningen fortsätta att utvecklas. Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan bör tillsammans kontinuerligt pröva möjligheterna att genomföra utbildningsmoment samordnat.

Samordningsfunktionen bör också verka för att knyta annan flygutbildning till sig.

När det gäller den internationella samverkan om militär flygutbildning bedömer regeringen att den i det föregående angivna inriktningen av samordning mellan civil och militär flygutbildning och den redovisade inriktningen för lokalisering av den samlade GFU- och GTU-verksamheten bildar en ändamålsenlig grund för ett önskvärt svenskt engagemang i enlighet med t.ex. de europeiska flygvapenchefernas arbete. Försvarsmakten bör fortsatt medverka i de europeiska flygvapenchefernas gemensamma arbete och hålla regeringen underrättad om utvecklingen i detta samarbete. Beslut om svensk medverkan i ett internationellt flygutbildningssamarbete kan dock inte fattas förrän samarbetets innehåll, konsekvenser och kostnader m.m. kan bedömas.

Genom att nu samordna delar av den militära och den högkvalitativa civila flygutbildningen läggs grunden för att i ett framtida internationellt militärt flygutbildningssamarbete tillföra kvalificerad svensk kompetens från såväl det militära som det civila flygutbildningsområdet. Ett exempel på värdefull civil kompetens är att de civila flygbestämmelserna tillämpas vid internationella flygningar. I detta avseende är flyglärare inriktade på att utbilda civila trafikflygare av särskild betydelse. Regeringen vill också understryka att även efter det att Sverige har anslutit sig till en sameuropeisk militär flygutbildning – om nu så sker – skall det finnas ett nationellt ansvar för civil och militär flygutbildning.

Regeringen vill avslutningsvis framhålla att skilda tidsperspektiv gäller för den civil–militära samordningen och den internationella militära samverkan. Den civil–militära samordningen bör inledas redan inom något år. Den internationella samverkan om militär flygutbildning ligger flera år framåt i tiden innan den har tagit en konkret form.

BILAGA 3**Försvarsmaktens yttrande och synpunkter**

Försvarsutskottet beslutade den 15 mars 2001 med riksdagsordningen 4 kap. 10 § att hos Försvarsmakten inhämta upplysningar i ärendet samt begära yttrande över proposition 2000/01:113 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning m.m. jämte tillhörande motioner.

I det följande sammanfattas Försvarsmaktens redovisning (skr. 2001-04-17. Hkv 23 150:560 27).

Grundläggande utgångspunkter

Försvarsmakten har valt att utforma sitt yttrande och sina synpunkter till försvarsutskottet som en redogörelse i ett sammanhang för Försvarsmaktens vilja när det gäller flygstridskrafternas grundorganisation. Denna redogörelse, säger Försvarsmakten, innehåller en inriktning som leder till en *långsiktigt hållbar organisation som innehåller fyra grundorganisationsplattformar*, vilka utformats så att flygstridskrafternas samtliga flygande enheter inklusive flygskolan (GFU och GTU) kan inordnas i dessa plattformar.

Vid utformningen av grundorganisationen har hänsyn tagits till bl.a. operativa, taktiska, personella, verksamhetsbetingade, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Försvarsmakten anför att tidigare fattade beslut om inriktningen av flygstridskrafternas grundorganisation inte har varit styrande för utformning av möjliga alternativ. Utgångspunkten har i stället varit den aktuella situationen samt de långsiktiga förutsättningarna för att utbilda flygstridskrafter och genomföra flygutbildning.

Försvarsmakten framhåller i sin redogörelse bl.a. följande.

Beslutsläget

Försvarsmakten konstaterade i underlaget till regeringen i maj 1999 att det är optimalt med fyra flygflottiljer efter 2004 för att inrymma flygstridskrafternas totala flygverksamhet. Fram t.o.m. 2004 erfordrades fem flottiljer. De huvudsakliga skälen för att behålla fem flottiljer t.o.m. 2004 sades vara att slå vakt om säkerheten i omskolningen till JAS 39 och förmågan till exportstöd innan omskolningen var genomförd.

För närvarande består grundorganisationen av sex flottiljer. En flottilj skall som följd av riksdagens beslut avvecklas år 2002. Försvarsmakten anför att den i den nu aktuella utredningen har prövat om en reducering kan ske till fyra flottiljer redan före 2004. Försvarsmaktens bedömning är att detta är möjligt. Försvarsmakten har även prövat om tre flygflottiljer kan inrymma den verksamhet som beslutats för flygstridskrafterna. Försvarsmakten bedömer inte detta vara möjligt, bl.a. av rationalitetsskäl.

Försvarsbeslutet i mars 2000 innebar bl.a. att F 10 i Ängelholm skall avvecklas till den 31 december 2002. Genom att beslutet inte gav besked om framtiden för Flygskolan vid F 10 i Ängelholm och fortsatt verksamhet vid F 16 i Uppsala blev personalen vid flygstridskrafterna osäker om framtida organisation och utveckling. Denna situation har förstärkts under det gångna året. Försvarsmakten önskar därför påtala vikten av ett tidigt beslut om grundorganisationen och skolverksamheten för att skapa stadga och framtidstro i organisationen och möjlighet att utveckla flygstridskrafternas framtida förmågor.

Översyn av grundorganisationen

Urvalsfaktorer

Försvarsmakten har genomfört en översyn av flygstridskrafternas framtida grundorganisation innehållande fyra flottiljer inklusive en flygskola. Översynen har gjorts mot de urvalsfaktorer som Försvarsmakten anser vara de högst prioriterade. Dessa utgör, utan inbördes rangordning:

- Flygstridskrafterna skall kunna verka över hela landet, över Östersjön och Västerhavet.
- Flygstridskrafterna skall ha en rationell förmåga att lösa uppgiften territoriell integritet (jaktberedskap).
- Förmåga att utbilda flygförband, tillgång till lämpliga flygövningsområden.
- Möjlighet till rationell flygutbildning (GFU och GTU).
- Kostnader för JAS-anpassning av flottiljerna.
- Kostnader för flygbulleråtgärder.
- Personalförsörjning av eget förband.
- Personalförsörjning av förband, skolor och centrum utan egen rekrytering.

Urvalsfaktorerna utgår, säger Försvarsmakten, från en långsiktigt hållbar organisation. Faktorer som endast berör tiden fram till att omskolningen till JAS 39 är genomförd återfinns därför ej bland de högst prioriterade. Förmågan till exportstöd har bedömts endast påverka tiden fram till dess att egen omskolning är genomförd och skall därför inte påverka flygstridskrafternas långsiktiga organisation, även om konsekvenserna av exportstödet kommer att variera i olika alternativ. Dessa konsekvenser får enligt Försvarsmakten hanteras i de fall de uppstår och med åtgärder som är anpassade till den uppkomna situationen.

Alternativ

Försvarsmakten anför att det är teoretiskt möjligt att formulera ett stort antal alternativ som behöver analyseras före eliminering. Genom att lägga in urvalskriteriet *operativa förhållanden* kan emellertid alternativen begränsas.

Utan ytterligare fördjupad analys drar Försvarmakten slutsatsen att både F 4 i Östersund och F 21 i Luleå inte kan avvecklas och inte heller både F 10 i Ängelholm och F 17 i Ronneby.

Likaså anser Försvarmakten att F 7 i Sätenäs har en så omfattande roll i omskolningsverksamheten och den centraliserade JAS 39-utbildningen att en avveckling av F 7 inte är något alternativ som behöver belysas ytterligare. F 7 har också en uppbyggd infrastruktur av stor betydelse.

Urvalsfaktorn *möjlighet till rationell flygutbildning (GFU och GTU)* förutsätter bl.a. dubbla bansystem av effektivitets- och flygsäkerhetsskäl. Vidare bör endast en JAS 39-division vara samlokaliserad med en gemensam flygutbildning, GFU och GTU. Detta gör att Försvarmakten drar slutsatsen att både F 10 och F 16 inte kan avvecklas. Försvarmakten anser det inte realistiskt att bygga ut bansystemet vid F 4 eller F 17 till dubbla bansystem.

Försvarmakten anser att det har stort symbolvärde att flygstridskrafterna bedriver en daglig och omfattande flygverksamhet i norra Sverige, såväl säkerhetspolitiskt som nationellt. En avveckling av F 21 kan innebära oönskade signaleffekter. Härutöver anför Försvarmakten att F 21 för närvarande organiserar SWAFRAP AJS 37 som inklusive basförband upprätthåller 30 dagars beredskap inom ramen för de s.k. PARP-målen och också är anmäld till EU:s militära styrkeregister, HFC, för krishantering. Sammantaget innebär detta, enligt Försvarmakten, att F 21 inte bör avvecklas.

Slutsatsen är således att Försvarmakten anser att *såväl F 7 som F 21 skall ingå i flygstridskrafternas framtida grundorganisation.*

Med utgångspunkt i förda resonemang och redovisade förutsättningar återstår enligt Försvarmakten följande sex alternativ:

Förband/ Antal JAS 39-divisioner	F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
Alt. 1	2-3	2	1+GFU/GTU	–	–	2-3
Alt. 2	–	2	–	1+GFU/GTU	2-3	2-3
Alt. 3	–	2	1+GFU/GTU	2	–	3
Alt. 4	–	2	2	1+GFU/GTU	–	3
Alt. 5	–	2	2+GFU	2+GFU	–	2
Alt. 6	2+GTU	2	2+GFU	–	–	2

Alternativjämförelse

Försvarmakten har granskat dessa alternativ med underalternativ beträffande antalet flygdivisioner vid vissa flottiljer. Granskningen har skett mot bakgrund av urvalsfaktorerna

- operativa förhållanden
- verksamhetsförutsättningar
- investeringsbehov och miljöåtgärder

- personalförsörjning och
- övrigt.

Karakteristiskt för urvalsfaktorerna sägs vara att de utgår från en långsiktigt hållbar organisation.

Flygstridskrafternas grundorganisation kommer att reduceras till en nivå som innebär en låg redundans vad gäller personal, kompetens och verksamhetsförutsättningar, säger Försvarmakten. Jämförelsen av alternativen bör därmed, så långt möjligt, ske som en *jämförelse mellan helhetslösningar* och inte som en jämförelse mellan enskilda förband. Detta kan medföra att en och samma urvalsfaktor för det enskilda förbandet kan synas väga olika tungt i olika alternativ, men i den sammantagna helhetsvärderingen har helheten bedömts vara tillräckligt bra för att lösa ställda uppgifter.

Fördelning av flygdivisioner

För att skapa kompletta alternativ utan underalternativ belyser Försvarmakten inledningsvis frågan om antalet divisioner per flottilj.

De alternativ som föreligger ger underalternativ avseende fördelningen av JAS 39-divisioner vid F 4, F 17 och F 21. Utrymmesmässigt finns möjlighet att organisera tre divisioner vid dessa flottiljer. Även övningsområdenas omfattning och närhet till flottiljerna ger en sådan möjlighet.

Tillgången till näraliggande övningsområden över såväl hav som land talar för F 21 jämfört med F 4. Personalförsörjningsförutsättningarna vid de tre flottiljerna skiljer sig åt med någon fördel för F 21. Vid F 21 har tidigare organiserats tre JA/AJS 37-divisioner, vilket inneburit att infrastrukturen byggts upp mot detta behov. F 21 har tre hangarer som kan anpassas till JAS 39 behov. Vid F 4 och F 17 finns två vardera. Därmed blir kostnaden för att organisera tre divisioner vid F 4 eller F 17 ca 100 miljoner kronor större än för att organisera tre divisioner vid F 21.

Försvarmaktens slutsats blir att valet styrs av framtida tillgång till näraliggande lämpliga övningsområden, i viss mån av möjligheterna till personalförsörjning samt till övervägande del av kostnadsskäl, med en fördel för F 21. Således bör F 21 organisera tre divisioner i alternativen 1–4 samt F 4 och F 17 vardera två divisioner i respektive alternativ där dessa flottiljer ingår.

Jämförelse av helhetsalternativen

Försvarmakten har inledningsvis granskat alternativen 1 och 6.

ALTERNATIV 1

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
2 JAS-div.	2 JAS-div.	1 JAS-div+GFU/GTU	-	-	3 JAS-div.

ALTERNATIV 6

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
2 JAS-div.+GTU	2 JAS-div.	2 JAS-div.+GFU	-	-	2 JAS-div.

Alternativen 1 och 6 karakteriseras av att uppträdandet över Östersjön vid ordinarie flygövningar kommer att behöva minska i omfattning om effektiviteten skall behållas. Alternativen ger större behov av att ombasera förband till södra Sverige för incidentberedskapen. De anslagsfinansierade kostnaderna för flygbullerisolering är ca 250 miljoner kronor större än i övriga alternativ. Möjligheterna att personalförsörja staber och skolor i Mälardalen utan egen rekrytering är sämre än i övriga alternativ.

Härutöver tillkommer att alternativ 6 inte innebär en samlokaliserad flygskola. Försvarsmakten bedömer att *samordningsfördelarna vid en samlokaliserad flygutbildning (GFU och GTU)* är så värdefulla att alternativ som inte ger denna effekt har kunnat avföras sedan de värderats.

Försvarsmakten anser att de långsiktiga fördelarna bedöms vara större än de kortsiktiga riskerna och nackdelarna. Alternativen 1-4 är av den anledningen att föredra i förhållande till alternativen 1 och 6.

Försvarsmaktens slutsats är därför att alternativen 1 och 6 ger sämre förutsättningar att tillgodose de operativa kraven med bibehållen utbildningsrationalitet. Alternativen ger inte heller en samlokaliserad flygskola. De innebär störst kostnader för flygbulleråtgärder och de försvarar personalförsörjningen av Mälardalen. I den fortsatta jämförelsen *behandlar därför Försvarsmakten inte alternativen 1 och 6 vidare.*

ALTERNATIV 2

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
-	2 JAS-div.	-	1 JAS-div.+GFU/GTU	2 JAS-div.	3 JAS-div.

Detta alternativ fyller enligt Försvarsmakten bäst de operativa kraven. Jaktflygberedskapen kan lösas rationellt, liksom i alternativen 4 och 5. Kravet på närvaro såväl över Östersjön som över Västerhavet löses bäst i detta alternativ med behållen utbildningsrationalitet. Alternativet ger samlokaliserad flygskola.

Ur miljösynpunkt är kostnaderna för flygbullerisolering relativt sett små, 590 miljoner kronor men investeringskostnaderna för JAS anpassning är stora, 752 miljoner kronor, beroende på att gjorda investeringar på F 10 ej utnyttjas.

Alternativet sägs tillgodose personalförsörjningen av Mälardalen på samma sätt som alternativen 3, 4 och 5. Försörjningen av FMHS blir svårare och förutsätter att personal främst från F 7 och F 17 kan tillgodose behovet.

Försvarsmaktens slutsats är att alternativ 2 sammantaget på bästa sätt fyller de operativa kraven. Det innebär en samlokaliserad flygskola och ger god

förmåga att utbilda flygförband. Det har de minsta miljökostnaderna. Alternativet sörjer för en god personalförsörjning i Mälardalsområdet. Personalförsörjningen vid FMHS är något svårare att uppnå än i alternativen 3, 4 och 5.

ALTERNATIV 3

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
-	2 JAS-div.	1 JAS-div.+GFU/GTU	2 JAS-div.	-	3 JAS-div.

Enligt Försvarmakten uppfyller alternativ 3 de operativa kraven sämre än alternativen 2, 4, och 5, bl.a. genom att endast en division är baserad söder om F 7. Jaktberedskapen i detta alternativ blir mindre rationell.

Utbildningen av flygförbanden kan ske rationellt, inklusive en samlokaliserad flygskola.

Miljökostnaderna ligger på samma nivå som i alternativen 4 och 5 men ligger 100–200 miljoner kronor större än i alternativ 2.

Investeringskostnaderna för JAS 39-anpassning blir 20–80 miljoner kronor större än i alternativen 4 och 5, beroende på att gjorda investeringar vid F 10 inte utnyttjas för mer än en division. Detta beror på att den samlokaliserade flygskolan inte kan kombineras med mer än en JAS 39-division. Investeringskostnaderna för JAS 39 är dock ca 230 miljoner kronor mindre än i alternativ 2.

Personalförsörjningskravet uppfylls till samma goda nivå som i alternativen 4 och 5.

Försvarmaktens slutsats är att alternativ 3 uppfyller de operativa kraven sämre än alternativen 2, 4 och 5, men ger rationell förbandsutbildning och en samlokaliserad flygskola. Miljökostnaderna är större än i alternativ 2 men samma som i alternativen 4 och 5. Personalförsörjningskraven kan uppfyllas på ett bra sätt.

ALTERNATIV 4

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
-	2 JAS-div.	2 JAS-div.	1 JAS-div.+GFU/GTU	-	3 JAS-div.

Alternativ 4 medför enligt Försvarmakten ett mindre effektivt utnyttjande av tillgänglig flygtid vid uppträdande över södra Östersjön. Över norra delen av Östersjön och Västerhavet tillgodoses kraven väl. Jaktberedskapen kan bedrivas rationellt. Alternativet ger samlokaliserad flygskola.

Miljökostnaderna på lång sikt blir desamma som i alternativen 3 och 5, men överstiger alternativet 2 med 100–200 miljoner kronor. Investeringskostnaderna för JAS 39-anpassning överstiger alternativet 5, men är 260 miljoner kronor mindre än i alternativ 2.

Ur personalförsörjningssynpunkt är alternativet tillsammans med alternativ 3 och 4 det bästa, både för försörjning av Mälardalens staber och skolor samt för FMHS.

Försvarsmaktens slutsats är att alternativ 4 inte fyller de operativa kraven i samma utsträckning som alternativ 2. Det ger inte heller möjlighet till en lika rationell flygförbandsutbildning. De långsiktiga miljökostnaderna blir större än i alternativ 2. Investeringskostnaderna för JAS 39 anpassning blir mindre än i alternativen 2 och 3, men större än i alternativ 5.

ALTERNATIV 5

F 4	F 7	F 10	F 16	F 17	F 21
-	2 JAS-div.	2 JAS-div.+GFU	2 JAS-div.+GTU	-	2 JAS-div.

Enligt Försvarsmakten medför alternativ 5 ett mindre effektivt utnyttjande av tillgänglig flygtid vid uppträdande över södra Östersjön. Över norra delen av Östersjön och Västerhavet tillgodoses kraven väl. Jaktberedskapen kan bedrivas rationellt.

Alternativet innehåller inte en samlokaliserad flygskola. Nackdelarna av detta har framhållits under jämförelsen mellan alternativen 1 och 6.

Miljökostnaderna på lång sikt blir desamma som i alternativen 3 och 4, men överstiger alternativet 2 med 100–200 miljoner kronor. Alternativet innebär en investeringskostnad för JAS 39 på 432 miljoner kronor, vilket är den minsta kostnaden.

Ur personalförsörjningssynpunkt är alternativet tillsammans med alternativ 3 och 4 det bästa, både för försörjning av Mälardalens staber och skolor samt för FMHS.

Försvarsmaktens slutsats är att alternativ 5 i hög grad överensstämmer med alternativen 3 och 4, dock med nackdelen av en icke samlokaliserad flygskola. Alternativet ger mindre investeringskostnader för JAS 39 än alternativen 3 och 4.

Slutsats av jämförelsen mellan helhetsalternativen

Försvarsmaktens slutsats av jämförelsen mellan de olika helhetslösningarna är att alternativ 2 är det alternativ som sammantaget på bästa sätt tillgodoser Försvarsmaktens långsiktiga utveckling av flygstridskrafterna. Alternativet innebär att F 7, F 16, F 17 och F 21 behålls medan F 4 och F 10 avvecklas.

Fördjupad prövning av det valda alternativet

Från arbetet med att ta fram alternativ konstaterar Försvarsmakten att för att uppfylla de operativa kraven – att verka över hela landet – kan utformningen av helhetslösningar betraktas som två olika val.

Å den ena sidan ett val mellan att avveckla F 4 eller F 16 och å den andra sidan ett val mellan att avveckla F 10 eller F 17. För att få alternativjämförelsen så heltäckande som möjligt har Försvarmakten genomfört en analys där F 4 ställs mot F 16 och F 10 ställs mot F 17.

För att *behålla F 4 och avveckla F 16* talar:

- Långsiktigt goda övningsbetingelser i form av tillgång till bra flygövningsområden.

För att *behålla F 16 och avveckla F 4* talar:

- Förmågan att verka över Mälardalsområdet, Stockholmsområdet och norra Östersjön.
- Infrastrukturen i Mälardalsområdet kopplat till de operativa kraven.
- Personalförsörjning med flygvapenkompetens till centrala staber, myndigheter och förband i Mälardalsregionen.
- Mindre kostnader för både JAS 39-anpassning och flygbulleråtgärder inom 80 dBA.
- Medger samlokalisering av Flygskolan och att det bildas en Flygstridskola.
- Medger möjlighet till en långsiktigt hållbar samlokalisering av specialflygverksamheten (signalspaning, flygande radarspaning och VIP-flyg).

Försvarmaktens slutsats är att personalförsörjningskriteriet bäst tillgodoses om F 16 behålls och F 4 avvecklas. Förmågan att utbilda flygförband tillgodoses till minsta kostnad både vad gäller miljöåtgärder och JAS 39-anpassning. F 16 ger möjlighet till att organisera en samlokaliserad flygstridskola med ingående flygskola. Dessutom tillgodoses på bästa sätt kravet på att kunna omlokalisera specialflygets verksamhet på Malmen.

För att *behålla F 10 och avveckla F 17* talar:

- Flottiljen är i allt väsentligt JAS 39-anpassad.
- Personalförsörjning av eget förband och FMHS.
- Förmåga till exportstödsåtagande på kort sikt.

För att *behålla F 17 och lägga ned F 10* talar:

- Närvaron över södra och mellersta Östersjön behålls på en hög nivå.
- Närheten till övningsområden där, med hänsyn tagen till lufrutvecklingen i södra Sverige, en betydande del av den framtida övningsverksamheten kommer att bedrivas.
- Bättre förutsättningar att arrangera internationell övningsverksamhet, t.ex. PFF-övningar.
- Långsiktiga miljöaspekter:
 - Färre fastigheter berörda av flygbullerisolering inom 80 dBA, vilket på sikt leder till mindre miljökostnader.
 - Begränsat tryck från samhällets sida mot flottiljens omgivning, mindre expansion runt flottiljen.
 - Bättre möjligheter att anpassa verksamheten vid behov, t.ex. flygvägsanpassning m.m.

Försvarsmakten drar slutsatsen att uppträdande över södra och mellersta Östersjön med svenska flygförband inom ramen för ordinarie förbandsutbildning tillgodoses bäst från F 17. Avstånden till de i framtiden bästa flygövningsområdena i södra Sverige är kortare från F 17 än från F 10, vilket ger större andel effektivt använda flygtimmar.

De anslagsbelastande kostnaderna för flygbullerisolering är 125–225 miljoner kronor större vid F 10 än vid F 17. Förutsättningarna att verka från F 17, ur miljösynpunkt, bedöms långsiktigt vara bättre än från F 10. På sikt anses inte hyreskostnaderna vara alternativskiljande mellan flottiljerna.

Möjligheterna att genomföra exportstöd på kort sikt är större vid F 10, anför Försvarsmakten, medan de på lång sikt inte är alternativskiljande. Möjligheterna att genomföra internationella övningar är större vid F 17 på såväl kort som lång sikt.

F 10 anses ha större möjligheter att personalförsörja det egna förbandet och förband utan egen rekrytering.

Sammantaget konstaterar Försvarsmakten att de fördelar som talar för att behålla F 10 till övervägande del är fördelar som gäller på kort sikt, dvs. intill dess att egen omskolning till JAS 39 är genomförd. För att behålla F 17 talar till övervägande del fördelar som har bärighet på lång sikt, dvs. på 10–15 års sikt.

Val av alternativ med motiv

Av jämförelsen framgår, enligt Försvarsmakten, att *alternativ 2 bäst kombinerar de positiva egenskaperna i samtliga alternativ*. Försvarsmaktens operativa krav tillgodoses bäst och mest rationellt. De goda flygövningsbetingelserna vid F 17 har vägts mot personalförsörjningsfördelarna vid F 10 men genom att bibehålla F 16 i stället för F 4 kan personalförsörjningen av staber och skolor i Mälardalen å andra sidan lösas rationellt. Alternativet stöder Försvarsmaktens tidigare redovisade förslag om att organisera en flygstridskola i Uppsala. De långsiktiga miljökonsekvenserna har beaktats genom att alternativet inte innefattar F 4 och F 10. Därmed erhålls de minsta kostnaderna för att åtgärda flygbuller. F 16 i Uppsala ger goda möjligheter till att omlokalisera specialflygverksamheten vid Malmen, om detta vid ett senare tillfälle skulle bli aktuellt.

De långsiktiga fördelarna med alternativ 2 har vägts mot att alternativet innebär en viss risktagning på kort sikt vad avser möjligheterna till exportstöd och den begränsade påverkan på omskolningsplanen som alternativet bedöms få. Försvarsmaktens bedömning är att den risktagning som alternativet innebär på kort sikt är hanterbart samt att de långsiktiga fördelarna väger tyngre än den kortsiktiga risktagningen.

Försvarsmakten förordar sålunda alternativ 2. Alternativet innebär att F 7, F 16, F 17 och F 21 behålls och att F 4 och F 10 avvecklas.

Flygutbildning

Försvarsmakten är positiv till regeringens förslag i propositionen att inrätta en samordningsfunktion för grundläggande militär och civil flygutbildning.

I propositionen föreslås en samlokalisering av GFU och GTU. Fördelen är att hela SK 60-utbildningen förläggs till en flygflottilj och att hela flyglärarkåren ges samma kompetens och därmed kan samutnyttjas mellan GFU och GTU. Den större lärarkadern blir okänsligare för störningar samt möjliggör en flexibel personalförsörjning, vilket innebär en ökad möjlighet till fortsatt utveckling av hela den grundläggande flygutbildningen. Vidare ger en samlokalisering effektiviseringsmöjligheter inom underhållstjänsten och stödverksamheten. Försvarsmakten är positiv till detta och kan också konstatera att en sammanslagen flygskola (GFU och GTU) även bedöms ge ca 10 miljoner kronor per år lägre kostnader.

Exportstöd

Flygstridskrafternas egen ombeväpning innebär att tillgängliga resurser för att genomföra exportstöd för JAS 39 är begränsade. Förmågan att genomföra exportstödsåtagande i form av utbildning av utländska förare, tekniker och eventuell stridsledningspersonal ökar i takt med att flygstridskrafternas egen personal omskolas och att JAS 39 sprids på flera flottiljer. Med förutsättningarna enligt riksdagsbeslutet i mars 2000 planeras den egna ombeväpningen till JAS 39 vara genomförd under 2004.

Genomförandet av ett exportstödsåtagande kommer att variera med hänsyn till vilket land åtagandet gäller, när i tiden det inträffar och i vilken fas våra egna omskolningsomgångar är. Oaktat när i tiden ett exportstödsåtagande blir aktuellt är det Försvarsmaktens uppfattning att det bäst bör genomföras i en samverkan mellan F 7 på Sätenäs och FMHS i Halmstad. Förare utbildas på F 7 och tekniker på FMHS. Utbildningsförutsättningarna i form av utbildningserfarenhet, simulatorer och instruktörer/lärare samt övriga förutsättningar för att lösa ett exportåtagande är nämligen bäst på F 7 respektive FMHS.

Övriga till JAS 39 Gripen omskolade förband kan användas, om åtagandet inträffar innan egen omskolning är genomförd, för att minska konsekvenserna för flygvapnets egen omskolning. Beroende på hur omfattande exportåtagandet är och när i tiden det skall genomföras, kan detta ske genom att ett omskolat förband övertar delar av F 7:s omskolningsuppgift för en eller flera svenska omskolningsomgångar alternativt att F 7 respektive FMHS förstärks med resurser från övriga omskolade förband.

Detta sätt att planera för ett exportstödsåtagande medför, enligt Försvarsmakten, att inga resurser tas i anspråk eller investeringar görs innan det finns ett beslut om ett exportstödsåtagande. Stödet genomförs i huvudsak från ett förband, F 7, vilket bl.a. ökar säkerheten i genomförandet och underlättar kostnadsuppföljning och kostnadsfördelning mellan inblandade parter.

Mot bakgrund härav konstaterar Försvarmakten att ett eventuellt exportåtagande får störst påverkan på den egna ombeväpningsplanen om åtagandet skall genomföras under 2002–2003. Uppgiften kan dock lösas.

Konsekvenser av det av Försvarmakten valda alternativet

Konsekvenserna av Försvarmaktens bedömning blir att beslutet om att lägga ned F 10 i Ängelholm inte förändras men att F 4 i Östersund kan avvecklas senast den 31 december 2002. Försvarmakten anser vidare att Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20, kan avvecklas den 31 december 2001 och att nuvarande verksamhet kan överföras, tillsammans med GFU och GTU, till en för Flygvapnet gemensam skola, Flygstridsskolan, med lokalisering till Uppsala. Flygstridsskolan bör organiseras den 1 januari 2002.

En tredje JAS 39-division bör inrättas vid F 21 samt en JAS 39-division vid F 16 senast den 1 januari 2004.

Sammanfattning av tidpunkter för önskvärda förändringar

Försvarmakten anser att följande tidpunkter bör gälla för förändringarna av flygstridskrafternas grundorganisation:

- F 10 avvecklas enligt tidigare riksdagsbeslut den 31 december 2002.
- F 4 avvecklas senast den 31 december 2002.
- F 20 avvecklas den 31 december 2001.
- Flygstridsskolan inrättas i Uppsala den 1 januari 2002 och bör omfatta
 - Flygvapnets Flygbefälskola, FBS
 - Flygvapnets Stridslednings- och Luftbevakningsskola, StriLS
 - Grundläggande Taktisk Flygutbildning, GTU
 - Grundläggande Flygutbildning, GFU.
- Den Grundläggande Flygutbildningen, GFU, bör flyttas till Flygstridsskolan i Uppsala och vara slutligt genomförd senast den 31 december 2002.
- Två divisioner JAS 39 ur F 10 omlokaliseras till F 17 andra halvåret 2002 i enlighet med fattat riksdagsbeslut.