

## Självständigt arbete krigsvetenskap (15 hp)

Författare John Adamsson		Program/Kurs
Handledare Kent Zetterberg		SA VT 2011
	Beteckning	
<b>DET TAKTISKA TRANSPORTFLYGET</b> <b>- EN KRITISK RESURS FÖR DET ANVÄNDBARA FÖRSVARET VID NATIONELLA INSATSER?</b>		
<b><u>Sammanfattning:</u></b>		
<p>Försvarsmakten genomgår, sedan snart tio år tillbaka, en transformering mot ett insatsförsvaret med ökad försvarsförmåga. Behovet av luftburna taktisk transport har i denna transformering blivit alltmer betydelsefullt, främst vid internationella insatser. Författaren ställer sig dock frågan hur den taktiska luftburna transporten är tänkt att användas vid nationella insatser. Syftet med uppsatsen är således att utifrån Försvarsmaktens doktriner, <i>Militärstrategisk doktrin</i> och <i>Doktrin för luftoperationer</i>, undersöka om den resurs som det taktiska transportflyget utgör i det framtida användbara försvaret vid nationella insatser är att anse som kritisk.</p> <p>För att svara på syftet analyseras hur det användbara försvaret är tänkt att nyttjas vid nationella insatser, vilka målsättningar som finns för det taktiska transportflyget samt hur denna förmåga ser ut i dagsläget. Författaren använder sig sedan av de teorier som hämtats från doktrinerna för att analysera hur taktisk luftburna transport kan kopplas samman med den nya insatsorganisationen. Det genomförs även en jämförelse mellan de målsättningar som finns för den taktiska luftburna transporten med situationen i dagsläget i syfte att analysera hur framtiden kommer att se ut.</p> <p>Slutsatsen är att det taktiska transportflyget är av vikt men att det ej utgör en kritisk resurs i det användbara försvaret vid nationella insatser. Författaren gör även bedömningen att tillgängligheten på de flygplan som används för luftburna taktisk transport kommer att vara betydligt lägre än vad som planerats.</p>		
<b><u>Nyckelord:</u></b> Taktiskt transportflyg, rörlighet, det användbara försvaret, kritisk resurs, flygtransport		

## TACTICAL AIR TRANSPORT

### - A CRUCIAL RESOURCE FOR THE FUTURE SWEDISH ARMED FORCES?

#### **Abstract:**

The Swedish Armed Forces is, since approximately ten years back, experiencing a transformation towards an improved defence capability. The importance of tactical air transport has within this transformation become of greater importance, especially concerning international operations. The author is, however, curious about how tactical air transport is to be implemented within domestic operations. Hence the purpose of the essay is to analyze, with the help of the two doctrines: *Militärstrategisk doktrin* and *Doktrin för luftoperationer*, if the resource that the tactical air transport constitutes to the new Swedish Armed Forces is to be seen as a crucial one within domestic operations?

To answer the purpose the author analyzes how the new Swedish Armed Forces is intended to operate when it comes to domestic operations, what goals are set up for the tactical air transport and what the situation is like at the moment. The author then uses the theories described in the military doctrines to analyze how tactical air transport can be linked to the new Swedish Armed Forces. There is also a comparison made between the current state of the tactical air transport and the goals set up within the new organisation with the purpose of analyzing what the future might look like.

The conclusion is reached that tactical air transport is of great importance to the new Swedish Armed Forces but that it is not to be seen as a crucial resource. The author also predicts that the availability of the aircraft fleet used for tactical air transport will be lower than planned.

**Key words:** Tactical air transport, movement, the new Swedish Armed Forces, critical resource

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>4</b>
1.1 BAKGRUND .....	4
1.2 PROBLEMFÖRMULERING.....	4
1.2.1 Syfte .....	5
1.2.2 Frågeställningar.....	5
1.3 METOD OCH DISPOSITION .....	5
1.3.1 Material och källkritik.....	6
1.3.2 Avgränsningar och begränsningar.....	7
1.3.3 Tidigare forskning .....	7
<b>2. TEORI</b> .....	<b>8</b>
2.1 BEGREPP .....	8
2.1.1 Definition av kritisk resurs .....	8
2.1.2 Krigföringens nivåer.....	8
2.2 DE MILITÄRA BASFUNKTIONERNA .....	9
2.3 FLYGSTRIDSKRAFTERNAS GRUNDLÄGGANDE EGENSKAPER .....	10
2.4 FLYGSTRIDSKRAFTERNAS STYRKOR.....	11
2.4.1 Rörlighet.....	12
2.5 LUFTOPERATIONER .....	13
2.5.1 Flygtransport.....	13
2.6 AVSLUTNING .....	14
<b>3. UNDERSÖKNING</b> .....	<b>15</b>
3.1 FÖRSVARSMAKTENS UPPGIFTER .....	15
3.2 DET ANVÄNDBARA FÖRSVARET.....	15
3.2.1 Användbarhet och tillgänglighet .....	17
3.2.2 Nationellt fokus.....	17
3.2.3 Logistik.....	20
3.3 MÅLSÄTTNING FÖR DET TAKTISKA TRANSPORTFLYGET .....	21
3.4 DAGENS INRIKTNING AV DET TAKTISKA TRANSPORTFLYGET.....	23
<b>4. ANALYS</b> .....	<b>25</b>
4.1 ANVÄNDBARHET OCH TILLGÄNGLIGHET = RÖRLIGHET?.....	25
4.2 TAKTISKT TRANSPORTFLYG VID NATIONELLA INSATSER .....	26
4.2.1 Analys av försvarsuppgifter kopplade till nationella insatser .....	26
4.3 HUR SER FRAMTIDEN UT FÖR DET TAKTISKA TRANSPORTFLYGET?.....	27
<b>5. DISKUSSION</b> .....	<b>29</b>
5.1 ÄR DET TAKTISKA TRANSPORTFLYGET EN KRITISK RESURS? .....	29
<b>6. AVSLUTNING</b> .....	<b>32</b>
6.1 SAMMANFATTANDE SLUTSATS .....	32
6.2 FÖRSLAG PÅ FORTSATT FORSKNING .....	32
<b>7. REFERENSER</b> .....	<b>33</b>
7.1 SKRIVELSER, MYNDIGHETSdokument .....	33
7.2 doktriner .....	33
7.3 LITTERATUR.....	33
7.4 INTERNETKÄLLOR .....	34

## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund

Försvarsmakten har, i enlighet med den försvarspolitiska inriktningen från 2009, påbörjat en mer omvälvande fas av den transformering som pågått i snart tio år.<sup>1</sup> Denna transformering ska bland annat leda mot ett insatsförsvar med ökad försvarsförmåga vilket ska möjliggöras genom att användbarheten och tillgängligheten på de ingående förbanden ökas. Detta har ställt nya krav på den operativa förmågan vilket medför bland annat att det militära försvarets genomförande av insatser i Sverige, i närområdet och utanför närområdet satts i centrum för Försvarsmaktens verksamhet.<sup>2</sup>

Den försvarspolitiska inriktningen har för Flygvapnets räkning inneburit att flygstridskrafterna primärt kommer att inriktas mot att utveckla förmåga att verka i Sverige och vårt närområde. Vidare ska flygstridskrafterna även kunna delta i flyginsatser tillsammans med andra länder i Sverige och i vårt närområde samt, när insatsen lämpar sig för de svenska förbanden, utanför närområdet.<sup>3</sup>

Insatser utanför Sveriges närområde har hittills till stor del genomförts av transportflyget vars olika flygplanstyper nyttjas regelbundet och ofta genomförs flertalet insatser samtidigt. Mest insatta är Flygvapnets C-130 Herkules vilka i stort sett alltid blir engagerade på något sätt när flygvapnet genomför insatser utomlands.<sup>4</sup> De senaste åren har dessa även genomfört längre insatser utomlands med, exempelvis SAE 01 och 02 i Afghanistan<sup>5</sup> och den pågående insatsen i Libyen<sup>6</sup>.

Det strategiska transportflyget har de senaste åren utvecklats kraftigt i form av internationella samarbeten med *Strategic Airlift Capability* (SAC) och *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS)<sup>7</sup> i spetsen, men det taktiska transportflyget har dock inte sett samma utveckling.

### 1.2 Problemformulering

Likt bakgrunden beskrev så har flygplanstypen C-130 (hädanefter benämnd med Flygvapnets beteckning Tp 84) använts flitigt vid internationella insatser. Dock så har den nya försvarspolitiska inriktningen, vilken ställer krav på ökad tillgänglighet och flexibilitet hos insatsförsvarets förband<sup>8</sup>, föranlett en skiftad inriktning på det taktiska transportflyget.

*Med ett ökat nationellt fokus har behovet av taktiskt transportflygförmåga blivit allt mer betydelsefullt.<sup>9</sup>*

Eftersom det är Tp 84-systemet som till huvuddel används vid denna typ av transporter är det av intresse att studera hur dessa är tänkta att användas. Flygvapnet förfogar i dagsläget över

<sup>1</sup> Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet, s. 7

<sup>2</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar 2009, s. 1

<sup>3</sup> *Ibid.*, s. 68

<sup>4</sup> <http://www.forsvarsmakten.se/f7/Omforbandet/>, besökt 2011-04-19

<sup>5</sup> <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Aktuellt/Nyhetsarki/I-varlden/Afghanistan/2010/Swedish-Air-Element-C-130-i-Afghanistan/>, besökt 2011-04-19

<sup>6</sup> <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Skaraborgs-flygflottilj-F-7/Nyheter/F-7-bidrar-med-transport--och-lufttankningsresurser/>, besökt 2011-04-19

<sup>7</sup> [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_50105.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50105.htm), besökt 2011-04-20

<sup>8</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar 2009, s. 38

<sup>9</sup> Direktiv för Uppdragsplanering av 2011, 2012, 2013 (DUP), uppslag 2.5, pos. 1, s. 2

OP 08-11

åtta flygplan men det är en åldrad flotta<sup>10</sup> och de lider, tillsammans med övriga transportflygförband, av viss personalbrist.<sup>11</sup> Detta i sig föranleder frågetecken angående hur systemet kommer att prioriteras men även vilken vikt det har för det framtida nya användbara försvaret?

Finns det en realism i de mål som är uppsatta i form av dels ett ökat nationellt behov av den taktiska transportflygförmågan samt att ”Förmågan genomföra transporter till och från, samt inom ett operationsområde, ska vidmakthållas och utvecklas”<sup>12</sup>? Hur kopplas detta sedan ihop med Försvarens doktriner? Vilka egenskaper och styrkor kan det taktiska transportflyget bidra med till Försvarens övriga förband och kan dessa vara viktiga för det nya användbara försvaret vid nationella insatser?

### 1.2.1 Syfte

Syftet med detta arbete är att, med utgångspunkt från Försvarens doktriners syn på begreppet rörlighet och taktisk flygtransport, undersöka om den resurs som det taktiska transportflyget kommer att utgöra i den nya insatsorganisationen vid nationella insatser är anse som kritisk.

### 1.2.2 Frågeställningar

1) Hur planeras det nya insatsförsvaret att användas vid nationella insatser?

1b) På vilket sätt är det nya insatsförsvaret beroende av rörlighet i form av taktisk flygtransport nationellt?

2) Vilken är målsättningen för det taktiska transportflyget för nationella insatser?

2b) Vilken är dagens inriktning och utveckling av det taktiska transportflyget, och kommer denna att leda mot målsättningen?

3) Är det taktiska transportflyget en kritisk resurs för det användbara försvaret vid nationella insatser?

## 1.3 Metod och disposition

Utgångspunkten i uppsatsen är Försvarens taktiska flygtransportförmåga och hur denna förmåga är tänkt att fungera i det nya användbara försvaret. För att kunna studera detta ämne krävs en grundläggande förståelse för vad taktiska flygtransporter innebär och vilket bidrag detta kan tillföra till övriga förband i Försvarens makten. För att skapa denna förståelse kommer inledningsvis begreppen; *de militära basfunktionerna*, *flygtransport* samt *rörlighet*, och deras respektive kontext, att beskrivas utifrån de svenska doktrinerna.

Därefter görs en *systematiserad kvalitativ textanalys*<sup>13</sup> där inledningsvis det användbara försvaret analyseras med avseende på rörlighet och nationella insatser. Därefter analyseras det taktiska transportflygets framtida målsättningar och avslutningsvis hur dagens situation inom

<sup>10</sup> Försvarens årsredovisning 2010, s. 23

<sup>11</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar 2009, s. 68

<sup>12</sup> Inriktningsbeslut för Försvarens makten 2010-2014, s. 4

<sup>13</sup> Esaiasson., Gilljam, Oscarsson, Wängnerud (2010), *Metodpraktikan*, s. 238

OP 08-11

det taktiska transportflyget ser ut. En kvalitativ textanalys har valts för att det centrala författaren är ute efter att fånga i de dokument<sup>14</sup> som kommer att analyseras bedöms vara något annat än summan av de delar de är uppbyggda av<sup>15</sup>. I detta fall görs analysen genom att systematisera innehållet i de aktuella dokumenten i syfte att klargöra tankestrukturen kring det användbara försvaret med avseende på rörlighet och nationella insatser samt det taktiska transportflygets målsättningar och dagsläge.<sup>16</sup> Ett inkluderande av intervjuer med, i frågeställningarna, insatta individer hade även det varit av intresse för uppsatsen men har dock ej använts på grund av uppsatsens begränsade omfattning. Däremot skulle detta kunna ge en intressant vinkel på samma ämne vid en ny uppsats.

Slutligen kommer teorin som inledningsvis beskrivits att nyttjas för att koppla samman det taktiska transportflyget med hur den nya Försvarmakten är tänkt att användas vid nationella insatser. Detta för att svara på frågeställningarna och således möjliggöra att en diskussion förs, från vilken en slutsats kan dras avseende om det taktiska transportflyget utgör en kritisk resurs för det användbara försvaret vid nationella insatser.

### 1.3.1 Material och källkritik

Underlaget till teorin i uppsatsen utgörs av Försvarmaktens två doktriner; *Militärstrategisk doktrin* samt *Doktrin för luftoperationer*. Dessa källor anses ha hög trovärdighet och *äkthet*<sup>17</sup> eftersom de är de officiella, för tillfället gällande, doktrinerna inom respektive område. Det kan dock argumenteras att deras faktiska relevans är svag idag då de gavs ut 2002 respektive 2005, men författaren framhåller att de trots allt är de gällande doktrinerna, samt att båda två är konceptuella till den grad att de inte blir lika känsliga för tidens tand.

Det material som valts för undersökningen av hur det användbara försvaret är tänkt att nyttjas, samt hur målsättningarna för det taktiska transportflyget ser ut, har författaren, i syfte att uppnå en hög intersubjektivitet, valt att använda sig av öppen information. Denna består till största del av *Regeringens proposition 2008/09:140 – Ett användbart försvar* (hädanefter benämnd *Proposition 2008/09:140*) och *Försvarmaktens Utvecklingsplan 2011-2020* (hädanefter benämnd *FMUP 2011*). Detta på grund av att dessa källor anses ha en hög trovärdighet eftersom de är officiella styrande dokument och således att betrakta som oberoende och äkta källor.

För att undersöka dagens inriktning av det taktiska transportflyget har flertalet öppna dokument från Försvarmakten huvudsakligen använts. Anledningen till att författaren här valt att använda ett större antal källor grundar sig i att det finns en risk för att för få källor ger en tendentiös<sup>18</sup> bild av dagens läge, då det kan finnas risk att verkligheten skönmålas. Med det antal källor som används som empiri i detta stycke anses dock tendensen kunna hållas till en låg nivå även om den inte helt går att utesluta.

De källor som inte presenterats som material i detta stycke har ansetts vara av perifer sort och har således ej omnämnts.

---

<sup>14</sup> Se 1.3.1 Material och källkritik

<sup>15</sup> Esaiasson., Gilljam, Oscarsson, Wängerd (2010), *Metodpraktikan*, s. 237

<sup>16</sup> *Ibid.*, s. 238

<sup>17</sup> *Ibid.*, s. 317 f

<sup>18</sup> *Ibid.*, s. 321 ff

### 1.3.2 Avgränsningar och begränsningar

Fokus för uppsatsen är det taktiska transportflyget vid nationella insatser och på grund av detta kommer författaren endast översiktligt att beskriva det strategiska transportflyget. Detta kommer att göras i de fall det kan bidra med en intressant kontrast till det taktiska transportflyget. Även internationella insatser med taktiskt transportflyg kommer att utelämnas eftersom detta inte ryms inom frågeställningen.

Inom området taktisk flygtransport kommer sedan en avgränsning att göras där taktisk transport med helikopter kommer att utelämnas och fokus istället ligga på de flygplan Försvarsmakten har tillgängliga för taktisk flygtransport. Denna avgränsning grundar sig i arbetsekonomiska skäl i och med att de många uppdragstyperna för helikoptrar anses vara allt för omfattande för uppsatsen.

Avslutningsvis är de källor som kommer att användas i uppsatsen begränsade till öppna officiella dokument, således kommer information som är hemligstämplad att exkluderas från uppsatsen.

### 1.3.3 Tidigare forskning

Transportflyg är överlag ett ämne där det inte existerar särskilt mycket litteratur angående hur det ska nyttjas taktiskt. Vid svenska exempel där taktisk luftburen transport figurerar är fallet ofta endast i samband med de tekniska beskrivningar av de flygplan och helikoptrar som finns tillgängliga för Flygvapnet. Niklas Ekstrand studerar dock i sin uppsats, skriven på Försvarshögskolan i Stockholm, *Helikopterns förmågor i gemensamma operationer*<sup>19</sup>. Ekstrand utgår här bland annat från de betänkanden angående gemensamma operationer som uttrycks i *Militärteorins grunder*<sup>20</sup>, vilken är en del av den svenska doktrinhierarkin. Uppsatsen rör sig således i samma problemområde som detta arbete men med fokus på helikoptrar istället för flygplan.

Vad gäller forskning utanför Sveriges gränser så är det främst boken *Airlift Capabilities for future U.S. Counterinsurgency Operations*<sup>21</sup>, skriven av Rober C. Owen och Karl P. Mueller från 2007, som upplevs som relevant. I boken undersöks huruvida den nya typ av konflikter som det amerikanska flygvapnet verkar inom kräver en förändring av de flygplan som genomför luftburen transport. Detta görs genom att studera hur luftburen transport förändrats över tiden i irreguljära konflikter med resultatet att det amerikanska transportflyget i stort sett klarar av de nya utmaningar som de ställs inför fast att en modernisering av flygplanflottan snart kommer att vara nödvändig.

Forskning angående framtida användning av taktiskt transportflyg i Försvarsmakter inom Europa har dock ej påträffats.

---

<sup>19</sup> Ekstrand (2009), *Helikopterns förmågor i gemensamma operationer*

<sup>20</sup> Widén & Ångström (2004), *Militärteorins grunder*

<sup>21</sup> Owen & Mueller (2007), *Airlift Capabilities for future U.S. Counterinsurgency Operations*

## 2. Teori

### 2.1 Begrepp

#### 2.1.1 Definition av kritisk resurs

För att kunna diskutera huruvida det taktiska transportflyget utgör en kritisk resurs för Försvarsmakten vid nationella insatser måste först begreppet *kritisk* resurs definieras. Enligt Nationalencyklopedin betyder ordet kritisk följande:

**kri'tisk**, som innebär eller har att göra med kritik; avgörande, krisartad, som medför plötsliga och fundamentala förändringar.<sup>22</sup>

I denna uppsats kommer ordet kritisk att definieras som *avgörande* i enlighet med nationalencyklopedins förklaring av ordet. Med kritisk resurs menas således en avgörande resurs.

#### 2.1.2 Krigföringens nivåer

I uppsatsen kommer olika nivåer av krigföring att nämnas och för att ge läsaren en förståelse för vad dessa nivåer innefattar görs en begreppsförklaring. Bland nivåerna av krigföring är det sedan den taktiska nivån som uppsatsen kommer att inriktas mot.

Militär verksamhet kan delas in i fyra nivåer; politisk-strategisk, militärstrategisk, operativ samt taktisk nivå. Dessa nivåer involverar personal från de högsta politiska skikten ner till soldatnivå, dock så finns det inga vattentäta skott mellan nivåerna och det förekommer ofta överlappning dem emellan. Nivåerna är sammanfattat ett hierarkiskt system designat att samordna mål, medel och metoder där den strategiska nivån styr över nivåerna under. Slutligen är det målet med en specifik verksamhet som avgör på vilken nivå en enhet verkar.<sup>23</sup>

##### **Politisk-strategisk nivå**

Den politisk-strategiska nivån omfattar den samordning av säkerhetspolitiska medel en nation eller en allians genomför, i syfte att uppnå politisk-strategiska mål. Här definieras de strategiska målen och de medel och metoder som ska användas för att nå dit fastställs, dock utan detaljreglering. Även begränsningar för användandet av angivna medel förekommer och den politiska strategin är exklusivt förbehållen statsmakterna.<sup>24</sup>

##### **Militärstrategisk nivå**

Militärstrategi omfattar samordningen av militära maktmedel för att nå de strategiska målen. Målen klarläggs i sin tur från de överordnade politiska målen samt vilka militära medel och metoder som ska användas. Överbefälhavaren är ansvarig för att statsmakternas behov av militära medel för konflikthantering tillgodoses och detta görs genom att stridskrafter med rätt förmåga finns tillgängliga för insatser inom givna tidsramar.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> [www.ne.se/kritisk](http://www.ne.se/kritisk), besökt 2011-05-16

<sup>23</sup> *Militärstrategisk doktrin*, s. 69

<sup>24</sup> *Ibid.*, s. 69

<sup>25</sup> *Ibid.*, s. 70



**Operativ nivå**

På den operativa nivån länkas de militärstrategiska målen ihop med de taktiska förband som ska verkställa insatser genom samordning i olika typer av större, främst gemensamma, operationer. Detta görs genom att de operativa målen klarläggs utifrån de militärstrategiska motsvarigheterna i kombination med att användning och samordning av tilldelade medel i form av stridskrafter beslutas.<sup>26</sup>

**Taktisk nivå**

Taktik innefattar på denna nivå samordning av taktisk verksamhet inom enskilda slag och i mindre operationer. De taktiska målen klarläggs utifrån de operativa målsättningarna och det är även på denna nivå det bestäms hur taktiska förband, enskilt eller med andra förband, ska användas och samordnas i olika operationer. Det är främst genom taktiska insatser och avgöranden som målen på de överliggande nivåerna kan uppfyllas.<sup>27</sup>

**2.2 De militära basfunktionerna**

För att utreda vilken betydelse rörlighet har för stridskrafterna studeras den *Militärstrategiska doktrinen*. Där beskrivs Försvarsmaktens krigsföringsförmåga som ett antal militära basfunktioner, vilka även var för sig beskriver verksamhetsområden för utveckling av Försvarsmaktens samlade förmåga. Dessa basfunktioner delas upp i enlighet med *figur 1*.<sup>28</sup>

Sammanhanget mellan basfunktionerna			
Förutsättning för att samordna grundelementen och övriga funktioner	Ledning		
Stridens grundelement	Verkan	Rörlighet	Skydd
Övriga basfunktioner	Underrättelser		Uthållighet

Figur 1: De militära basfunktionerna.<sup>29</sup>

Likt *figur 1* visar utgörs de militära basfunktionerna av tre funktionsgrupper. Av dessa grupper kommer fokus att ligga på stridens grundelement som byggs upp av de tre funktionerna *verkan*, *skydd* och *rörlighet* vilka, med start i *verkan*, beskrivs mer utförligt nedan.

För att kunna påverka motståndaren i en konflikt måste det först och främst finnas resurser tillgängliga för *verkan*, anpassad efter den aktuella miljön – på marken, i luften, på och under havsytan samt på informationsarenan.<sup>30</sup>

*Verkan* är således funktionen som används för att påverka fienden. Denna funktion är dock beroende av de två andra grundelementen där *rörlighet* är den funktion som kommer att ligga i fokus i detta arbete. *Rörlighet* beskrivs på följande sätt i den militärstrategiska doktrinen:

<sup>26</sup> *Militärstrategisk doktrin*, s. 70

<sup>27</sup> *Ibid.*, s. 70

<sup>28</sup> *Ibid.*, s. 77

<sup>29</sup> *Ibid.*, s. 77

<sup>30</sup> *Ibid.*, s. 77

För att verkan skall kunna sättas in på rätt plats måste vi ha *rörlighet*. Genom rörlighet kan stridskrafter flyttas från en plats till en annan för att kunna lösa den tilldelade uppgiften. Därigenom kan verkansenheter formeras och kraftsamlas med största möjliga effekt. Rörlighet är också en förutsättning för att kunna skydda sig mot motståndarens handlingar, exempelvis genom utspridning.<sup>31</sup>

Det framgår av citatet ovan att rörlighet är kritiskt för att kunna sätta in verkan mot en fiende. Rörlighet kommer hädanefter i arbetet avse rörlighet på taktisk/operativ nivå och ska ej förväxlas med rörlighet på stridsteknisk nivå. Avslutningsvis beskrivs också skydd som den sista av stridens grundelement.

I en kamp måste vi också ha *skydd* för våra resurser. Endast därigenom kan vi bevara vår handlingsfrihet. Våra skyddsåtgärder bör vara såväl aktiva, exempelvis genom vilseledning eller rörelse, som passiva, exempelvis genom fysiskt skydd, smygteknik och kamouflage. Funktionen skydd har även en psykologisk dimension. Att upprätthålla en god anda inom våra stridskrafter ger ett starkare skydd mot motståndarens försök att bryta vår vilja att föra kampen vidare.<sup>32</sup>

Rörlighet kan även kopplas till den övriga basfunktionen *uthållighet*, utan vilken stridens grundelement inte kan fungera. Kopplingen till rörlighet görs här genom stöd i form av transporter.<sup>33</sup>

Rörlighet kan således sammanfattas som ett måste för att kunna verka mot sin motståndare på rätt plats, samtidigt som det även kan bidra till skyddet av de egna enheterna, samt till viss del öka uthålligheten. Eftersom detta arbete fokuserar på hur transportflyget kan bidra med rörlighet till övriga förband måste även flygstridskrafterna studeras och detta görs med utgångspunkt i deras grundläggande egenskaper.

### **2.3 Flygstridskrafternas grundläggande egenskaper**

Flygstridskrafterna bidrar till operationer genom att från luftarenan genomföra operationer mot samtliga arenor. Detta utnyttjande av de tre dimensionerna är basen för flygstridskrafternas grundläggande egenskaper, vilka kan delas upp i följande fyra kategorier.

#### **Perspektiv**

Räckvidden och förmågan att få överblick långt in i operationsområdet från hög höjd leder till ett ökat perspektiv.

#### **Hastighet**

Tack vare hastigheten kan flygstridskrafter snabbt ta sig in och ut ur ett operationsområde och nå avsedd verkan, samt genomföra fler insatser per tidsenhet.

#### **Räckvidd**

Utnyttjandet av den tredje dimensionen medför möjlighet till långa förflyttningar under ett uppdrag. Denna räckvidd kan dessutom ökas ytterligare vid användning av framskjuten basering, alternativt lufttankning, vilket kan flerdubbla räckvidd samt tid i operationsområdet.

---

<sup>31</sup> *Militärstrategisk doktrin*, s. 77

<sup>32</sup> *Ibid.*, s. 77

<sup>33</sup> *Ibid.*, s. 77

## Manöverförmåga

Manöverförmåga innebär att flygplattformar inom loppet av sekunder kan ändra höjd, fart, kurs, attityd och rollvinkel.<sup>34</sup>

För att tydliggöra hur dessa fyra grundläggande egenskaper hänger samman med de styrkor som de i sin tur genererar, presenteras nedan en övergripande bild hämtad från *Doktrin för luftoperationer*.



Figur 2: Beskrivande bild över flygstridskrafternas egenskaper och styrkor.<sup>35</sup>

Likt figur 2 beskriver, genererar de grundläggande egenskaperna tillsammans de styrkor som flygstridskrafterna besitter och dessa beskrivs i följande stycke.

## 2.4 Flygstridskrafternas styrkor

När flygstridskrafternas grundläggande egenskaper kombineras utvecklas karaktärsdrag vilka benämns flygstridskrafternas styrkor. Dessa styrkor är starkt påverkade av den tillgängliga tekniknivån, vilken i synnerhet är betydelsefull för utvecklingen av mångsidighet och flexibilitet.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> *Doktrin för luftoperationer*, s. 27

<sup>35</sup> *Ibid.*, s. 28

<sup>36</sup> *Ibid.*, s.28

- **Responsförmåga:** flygstridskrafternas möjlighet att snabbt kunna agera eller reagera på uppkommen situation eller på ställd uppgift.
- **Rörlighet:** beskriver flygstridskrafternas rörlighet, till skillnad från den enskilda plattformens manöverförmåga.
- **Flexibilitet:** möjligheten att snabbt kunna anpassa sig till förändrade förhållanden.
- **Mångsidighet:** möjligheten att lösa ett brett spektrum av uppgifter.

Figur 3: Flygstridskrafternas styrkor.<sup>37</sup>

Med tanke på att *rörlighet* är den av flygstridskrafternas styrkor som framförallt är av intresse för denna uppsats kommer denna styrka att beskrivas mer utförligt i stycket nedan.

### 2.4.1 Rörlighet

Med rörlighet kan flygstridskrafterna snabbt uppnå verkan över stora geografiska områden genom att de snabbt kan förflytta sig från en plats till en annan, vilket visat sig ha stor militär betydelse. Rörligheten kan sedan nyttjas till att exempelvis markera militär närvaro, bidra till omvärldsuppfattning i ett aktuellt område eller leverera materiel och förnödenheter globalt. Flygstridskrafterna kan även bidra till att öka rörligheten för andra stridskrafter i samband med att dessa nyttjar några av de transportmedel som flygstridskrafterna erbjuder. Fördelen med flygtransport är att lasten snabbt kan nå sitt mål och detta är i många fall av stor betydelse, eftersom tiden ofta är en viktig faktor vid insatser.<sup>38</sup>

Flygstridskrafternas största begränsning avseende rörlighet är deras basberoende. Flertalet flygstridskrafter är i behov av hårdgjorda ytor, stödfunktioner och inflygningshjälpmedel, vilket gör detta till kritiska sårbarheter. Denna sårbarhet kan dock reduceras med hjälp av utspridning, samt med lufttankning, vilket ökar räckvidden och tiden över operationsområdet.<sup>39</sup>

För att senare kunna diskutera hur dessa flygstridskrafternas styrkor i allmänhet, varav rörlighet i synnerhet, kan användas i det användbara försvaret måste en förståelse först skapas kring vilka typer av operationer som kan genomföras i luftarenan. Detta görs även för att sedan kunna placera in det taktiska transportflyget i en teoretisk kontext.

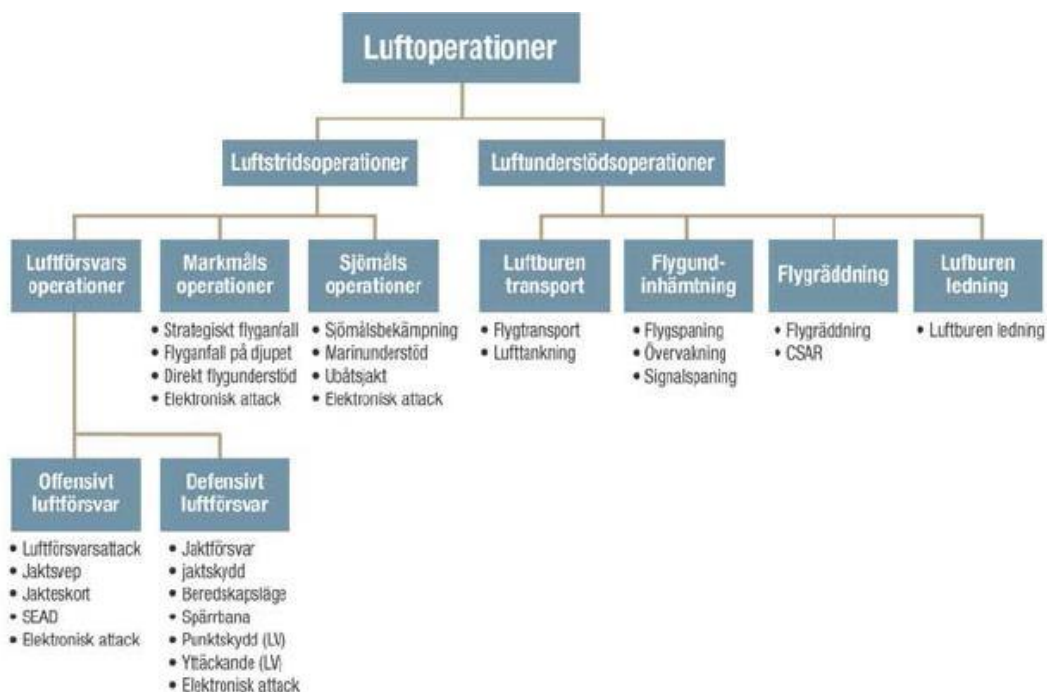
<sup>37</sup> Doktrin för luftoperationer, s.28

<sup>38</sup> Ibid., s.29

<sup>39</sup> Ibid., s.29

## 2.5 Luftoperationer

I *Doktrin för luftoperationer* utgörs de luftoperationer som Flygvapnet kan genomföra av ett antal olika uppdragstyper vilka delas upp enligt figur 4 nedan.



Figur 4: Luftoperationernas olika uppdragstyper.<sup>40</sup>

I och med att denna uppsats rör det taktiska transportflyget kommer den under *luftunderstödsoperationer* sorterade uppdragstypen *luftburen transport* att studeras och då med inriktning *Flygtransport*.

### 2.5.1 Flygtransport

Det är av intresse att studera vad *Doktrin för luftoperationer* har att säga om flygtransportens möjlighet att bidra med rörlighet till andra förband nationellt, eftersom detta är uppsatsens inriktning.

Begreppet flygtransport omfattar transport av personal och materiel med flygplan eller helikopter och kan användas för såväl strategiska, operativa och taktiska transporter.<sup>41</sup> Militära resurser för att genomföra flygtransporter utgörs av militära transportflygplan och transporthelikoptrar, samt civila transportflygplan som tas ut och organiseras i centrala och regionala transportflygdivisioner.<sup>42</sup> För en stat med relativt liten försvarsmakt är hög rörlighet ett nyckelbegrepp och flygtransporter medför en hög snabbhet och flexibilitet jämfört med mark- eller sjötransporter, dock med begränsad lastförmåga.<sup>43</sup>

Genom flygtransport kan även taktisk rörlighet tillföras till stridande förband som normalt inte utnyttjar luftarenan, vilket bland annat utnyttjas av luftburen bataljon och basbataljon.

<sup>40</sup> *Doktrin för luftoperationer*, s.54

<sup>41</sup> *Ibid.*, s. 63

<sup>42</sup> *Ibid.*, s. 106

<sup>43</sup> *Ibid.*, s. 63

Det kan även användas för stöd till samhället vid större olyckor genom exempelvis transport av räddningstjänstens materiel.<sup>44</sup>

För att uppnå flexibilitet och möjlighet till att anpassa transportflygresurserna efter behov krävs det att även finns lättare flygplanstyper som kan genomföra transporter av personal och materiel vid insatser, både nationellt och internationellt. Exempel på sådana uppgifter kan vara transport av rekognoserings- och förberedelsestyrkor, specialförband samt logistikstöd vid internationella insatser.<sup>45</sup>

## 2.6 Avslutning

Med den teori som nu presenterats syftar författaren först och främst till att ge läsaren en uppfattning om vikten av rörlighet för stridande förband, i enlighet med *Militärstrategisk doktrin*, samt dess förhållande till verkan och skydd. Målsättningen är även att ha klargjort flygstridskrafternas kapacitet att öka denna rörlighet för andra stridskrafter, i enlighet med *Doktrin för luftoperationer*, genom härledningen från de grundläggande egenskaper och styrkor flygstridskrafterna besitter. Med detta som grund avser författaren sedan att analysera den empiri som presenteras i undersökningen nedan och som ett resultat av detta besvara uppsatsens frågeställningar.

---

<sup>44</sup> *Doktrin för luftoperationer*, s. 63

<sup>45</sup> *Ibid.*, s. 63

### 3. Undersökning

Undersökningen kommer att inledas med en översikt av den transformering som Försvarsmakten för närvarande genomgår, för att utifrån detta undersöka hur den blivande insatsorganisationen är tänkt att fungera nationellt. Därefter undersöks de målsättningar som satts upp för transportflyget i allmänhet i *proposition 2008/09:140* samt *FMUP 2011*. Detta följs av att författaren presenterar material som syftar till att belysa den inriktning av det taktiska transportflyget Försvarsmakten har för tillfället.

Målsättningen är att detta kapitel ska ge en grund för att i kombination med teorin sedan möjliggöra en analys som leder till ett besvarande av uppsatsens frågeställningar.

#### 3.1 Försvarsmaktens uppgifter

I *proposition 2008/09:140* bedömer regeringen att Försvarsmakten ska lösa följande uppgifter:

- Försvara Sverige och främja vår säkerhet genom insatser på vårt eget territorium, i närområdet och utanför närområdet.
- Upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet och i enlighet med internationell rätt värna suveräna rättigheter och nationella intressen i områden utanför detta.
- Med befintlig förmåga och resurser bistå det övriga samhället och andra myndigheter vid behov.<sup>46</sup>

Uppgifterna har i *FMUP 2011* omarbetats och separerats för att tydligare skilja på nationella och internationella perspektiv och utifrån detta bildat ett antal deluppgifter. Dessa motsvarar tillsammans de uppgifter regeringen bedömer att Försvarsmakten ska kunna lösa och lyder:

- På eget territorium försvara Sverige och upprätthålla grundläggande värden och intressen.
- Försvara Sverige och upprätthålla grundläggande värden och intressen genom att förebygga och hantera kriser i vår omvärld.
- Stödja samhället.
- Kunna utveckla förmåga att på sikt möta mer omfattande militära operationer mot Sverige.<sup>47</sup>

Dessa deluppgifter ligger sedan som grund för att med hjälp av en spårbarhetsmodell, som kommer att presenteras senare i uppsatsen, kunna analysera vilka förmågor som krävs för att lösa Försvarsmaktens uppgifter. Först kommer dock den transformering som Försvarsmakten för tillfället genomgår att beskrivas, i syfte att ge en bild av den insatsorganisation som kommer att utformas för att lösa de ställda uppgifterna.

#### 3.2 Det användbara försvaret

Syftet med detta stycke är att ge en översiktlig bild av den nya Försvarsmakt som Sverige är på väg att utvecklas mot.

Transformeringen till mindre och mer flexibla enheter, jämfört med kalla krigets stora styrkor, är en trend som återfinns i hela västvärldens försvarsmakter. Det är denna transformeringsfas som Försvarsmakten nu genomgår, med syftet att skapa bättre förutsättningar att möta de hot

<sup>46</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s. 36

<sup>47</sup> *Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, bilaga 2, s. 5

och utmaningar som framtiden kan tänkas hålla.<sup>48</sup> Ett enskilt militärt angrepp direkt mot Sverige ses dock som fortsatt osannolikt inom en överskådlig tid. Däremot ses kriser och incidenter, vilka kan inbegripa militära maktmedel, som mer troliga scenarier i regionen och på lång sikt kan ett direkt militärt hot mot Sverige aldrig helt uteslutas. Det är dessa osäkerheter som ställer krav på att Försvarsmakten har möjlighet att agera, enskilt eller i samarbete med andra, med kort varsel.<sup>49</sup> För att kunna göra detta måste det finnas en kvalificerad förmåga att genomföra strid över hela skalan, från lågintensiva till högintensiva konflikter. Detta i sin tur kräver att en bredd av operativa förmågor disponeras inom såväl mark-, sjö-, luft- och ledningsarenan som logistikfunktionen.<sup>50</sup>

Det framhölls i *proposition 2008/09:140*, som ett resultat av dessa krav, att det inte längre var resurseffektivt att insatsförmågan utgjordes av en blandning av värnpliktsutbildning och kontraktsanställning. Detta på grund av att beredskapstiderna gällande mobilisering av värnpliktiga ofta överskred flera år som ett resultat av att komplettering av brister i material och utbildning ofta var nödvändig. Den värnpliktiga delen av Försvarsmakten var dessutom i praktiken enbart tillgänglig vid nationella insatser under vilka stödet från hemvärnet aldrig helt kunde säkerställas, eftersom dessa insatser byggde på frivilligt deltagande vid varje enskild insats.<sup>51</sup> Försvarsmakten vill dock inte bygga upp förband som enbart är inriktade mot internationella insatser.<sup>52</sup>

För att komma till rätta med problemet beslutades det istället att insatsorganisationen bör bestå av stående förband och kontraktsförband, samt ett hemvärn där delar utvecklas till kvalificerade nationella skyddsstyrkor. Grundtanken är att ingen pliktpersonal ska finnas kvar då en insatsorganisation, bemannad med frivillig personal, möjliggör att förbanden kan samövas till fungerande enheter med högre färdighet än tidigare, vilket då höjer förbandens operativa effekt.<sup>53</sup>

Denna operativa effekt ska bland annat innebära att Försvarsmakten vid utgången av 2014 inriktas mot att kunna delta med 1700 personer vid kontinuerliga insatser både nationellt och internationellt (300 nationellt och 1400 internationellt<sup>54</sup>). Utöver detta ska det även finnas en förmåga att hålla 300 personer i beredskap för eventuella evakuerings- och beredskapsuppgifter.<sup>55</sup> Försvarsmakten ska även kontinuerligt kunna delta i upp till fyra förbandsinsatser samtidigt varav en ska vara av bataljons storlek. Det bedöms dock att samtliga krigsförband i insatsorganisationen kan vara fullt bemannade först vid 2018.<sup>56</sup>

Bland de insatser som ska genomföras är operationer med markoperativ tyngdpunkt, med stöd från marin- och luftstridskrafterna, prioriterade vid insatser utanför närområdet. Vid operationer i Sverige med närområde är tyngdpunkten däremot på luft- och sjöoperationer vid vilka markstridskrafterna i sin tur kan komma att behöva stödja.<sup>57</sup> Det kan dock inte uteslutas att det uppstår situationer i närområdet där det ställs krav på hög tillgänglighet hos

---

<sup>48</sup> *Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet*, s.1

<sup>49</sup> *Ibid.*, s.7

<sup>50</sup> *Ibid.*, s.9

<sup>51</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s.48

<sup>52</sup> *Ibid.*, s.54

<sup>53</sup> *Ibid.*, s.49

<sup>54</sup> *Försvarsmaktens budgetunderlag för 2012 med särskilda redovisningar*, s.42

<sup>55</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s. 42

<sup>56</sup> *Försvarsmaktens budgetunderlag för 2012 med särskilda redovisningar*, s. 42

<sup>57</sup> *Ibid.*, s. 12



arméstridskrafterna.<sup>58</sup> Dessa ska dessutom vara utformade för att kunna strida mot såväl konventionella som irreguljära motståndare.<sup>59</sup>

### 3.2.1 Användbarhet och tillgänglighet

En förutsättning för användbarheten och tillgängligheten i insatsorganisationen är att personalen ingående i de olika insatsförbanden kan lösa de uppgifter som riksdagen och regeringen beslutar om. Enligt regeringen kommer dock inte alla insatsförband att komma i fråga vid samtliga uppgifter och hotmiljöer. Trots detta måste det finnas ett utbud av förband och kompetenser med förmåga att hantera en stor bredd av uppgifter innefattande såväl strid mot en kvalificerad motståndare som insatser i påfrestande miljöer.<sup>60</sup>

Bland de förband som befinner sig i snabbinsatsberedskap, vilket kommer att utgöras av stående förband<sup>61</sup>, är bland annat flygtransporterbarhet ett viktigt kriterium. På grund av detta krävs en avvägning inom dessa förband mellan behovet av snabb strategisk rörlighet kontra skydd, taktisk rörlighet, eldkraft och uthållighet.<sup>62</sup> Transportbarheten måste således tillåtas att styra utformningen av förbanden men utan att riskera att efterfrågad förmåga i insatsområdet går förlorad.<sup>63</sup>

Förmågan till snabbinsats hos dessa förband definieras av både kraven på förbandens strategiska rörlighet samt deras beredskapskrav.<sup>64</sup> Den strategiska rörligheten är avgörande för att kunna använda insatsförbandet utanför närområdet och skapas bland annat av tillgång till flygtransporter<sup>65</sup>. För att väl kunna verka på plats i insatsområdet är det dock avgörande att förbanden har operativ och taktisk rörlighet. Denna rörlighet ges av tillgång till exempelvis fordon och flygplan som kan hantera områdets geografiska och terrängmässiga utmaningar samtidigt som insatsförbanden ges en skyddsnivå anpassad efter den aktuella hotbilden.<sup>66</sup> I dagsläget är dock huvuddelen av arméstridskrafternas insatsförband att beteckna som tunga och bara en mindre del av dem är lätta förband med hög förmåga till rörlighet. Målsättningen är således att förskjuta detta förhållande mot en högre andel lätta förband för att tillfredsställa behoven av ökad användbarhet, tillgänglighet och flexibilitet.<sup>67</sup>

### 3.2.2 Nationellt fokus

När de nya kraven på användbarhet uppfylls ska det nationellt leda till att insatsförbanden med hög operativ och taktisk rörlighet ska kunna förstärka skyddet och bevakningen i hela landet, kunna ha kapaciteten att agera vid systematiska och upprepade kränkningar av det svenska territoriet samt genomföra operationer när en aktör använder militärt våld mot Sverige. Försvarsmakten ska även kunna delta i operationer i närområdet i händelse av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge samt ha möjlighet att förstärka och nyttja Gotland för basering av stridskrafter.<sup>68</sup>

---

<sup>58</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s.53

<sup>59</sup> *Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, s. 42

<sup>60</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s. 75

<sup>61</sup> *Ibid.*, s. 41

<sup>62</sup> *Ibid.*, s. 60

<sup>63</sup> *Ibid.*, s. 53

<sup>64</sup> *Ibid.*, s. 60

<sup>65</sup> Strategisk rörlighet för Försvarsmakten inom luftarenan löses idag genom internationella samarbeten vilka beskrivs i *Regeringens proposition – Ett användbart försvar*, s. 70

<sup>66</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s. 53

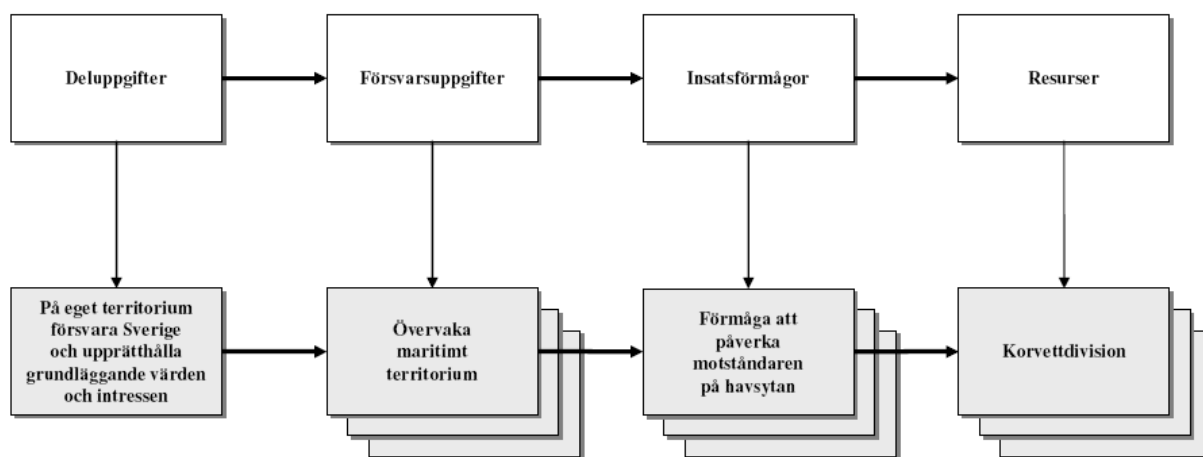
<sup>67</sup> *Ibid.*, s. 59

<sup>68</sup> *Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, s.12

För snabbinsatser och mer kvalificerade operationer, samt upprätthållandet av närvaro och hög beredskap över tiden, är målsättningen att främst nyttja de stående förbanden i insatsorganisationen. Hemvärnet med de nationella skyddsstyrkorna planeras i sin tur att användas för enbart nationella uppgifter.<sup>69</sup> Där ska de ha god förmåga att stödja samhällets krishantering i både krig och fred samt ha möjlighet att kunna stödja stående förband med lösandet av nationella uppgifter när dessa blir insatta internationellt.<sup>70</sup> Samtliga markstridskrafter, med hemvärn och de nationella skyddsstyrkorna inräknade, ska dock över tid kunna vara närvarande i rikets storstadsregioner. De ska även ha hög beredskap att skydda och bevaka viktiga militärstrategiska områden samt Försvarsmaktens basområden och viktiga samhällsfunktioner.<sup>71</sup> För att underlätta arbetet ska även fyra regionala staber organiseras för ledning av den territoriella verksamheten samt utveckling och vidmakthållande av hemvärnet och de nationella skyddsstyrkorna.<sup>72</sup>

För att tydliggöra de uppgifter som kommer att ställas till insatsorganisationen kommer valda delar ur den spårbarhetsmodell som finns i *FMUP 2011* att presenteras. Denna spårbarhetsmodell utgår från de deluppgifter Försvarsmakten härlett från de uppgifter som ställs av regeringen, vilket presenterats tidigare i uppsatsen, och ser ut som följande<sup>73</sup>:

### Spårbarhetsmodell



Figur 5: Spårbarhetsmodell med exempel på användning.<sup>74</sup>

Försvarsmaktens deluppgifter bryts, liksom modellen visar, ner till ett antal försvarsuppgifter vilka syftar till uppgifter som Försvarsmakten kan bidra med vid insats eller annan verksamhet. Dessa försvarsuppgifter löses genom en kombination av ett antal insatsförmågor.<sup>75</sup> De resurser i form av förband och materiel som kopplas till insatsförmågorna är dock hemligstämplade och kommer således ej att presenteras.<sup>76</sup> I denna del av uppsatsen kommer fokus att ligga på de försvarsuppgifter som presenteras i *FMUP*

<sup>69</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), s. 17

<sup>70</sup> *Ibid.*, s. 92

<sup>71</sup> *Ibid.*, s. 12

<sup>72</sup> *Ibid.*, s. 22

<sup>73</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), bilaga 2, s. 1

<sup>74</sup> *Ibid.*, s. 1

<sup>75</sup> *Ibid.*, s. 5

<sup>76</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), s. 5

2011 samt hur de är tänkta att användas i de tre olika scenarier med nationellt och regionalt fokus.

Sammanhanget mellan försvarsuppgifterna och scenarierna synliggörs nedan med en tabell, där de tre scenarierna finns representerade. Dessa ställer var för sig olika krav på Försvarsmakten, vilket leder till att olika försvarsuppgifter krävs. Scenario **TI-normal** berör försvarsuppgifter som ska lösas kopplat till territoriell integritet vid ett normalläge, likt det vi har i dagsläget. **TI-utökat** berör i sin tur uppgifter kopplade till territoriell integritet vid ett försämrat omvärldsläge med exempelvis upprepade kränkningar mot staten. Avslutningsvis står **RS** för de uppgifter som ska lösas vid insatser inom ramen för att upprätthålla regional stabilitet och insatserna kan då ske såväl nationellt som internationellt.<sup>77</sup>

### Aktuella försvarsuppgifter vid nationella och regionala scenarion

Försvarsuppgift	TI normal	TI utökat	RS
Genomföra strategisk underrättelseinhämtning	X	X	X
Övervaka maritimt område	X	X	X
Övervaka landområde	X	X	X
Övervaka luftrum	X	X	X
Övervaka informationsarenan	X	X	X
Skydda verksamhet eller objekt till sjöss		X	X
Skydda verksamhet eller objekt på land		X	X
Skydda verksamhet eller objekt i luften		X	X
Skydda verksamhet på informationsarenan		X	X
Kontrollera maritimt område		X	X
Kontrollera landområde		X	X
Kontrollera luftrum		X	X
Bekämpa sjöstridskrafter			X
Bekämpa markstridskrafter			X
Bekämpa luftstridskrafter			X
Strategisk bekämpning			X
Stöd till Polis, Tull, Kustbevakning och motsvarande		X	
Stöd till räddnings- och hjälpinsatser	X	X	
Bekämpa (data, program, aktiviteter mm) på informationsarenan			X
Kontrollera informationsarenan		X	X
Försvara ett angivet maritimt område			X
Försvara ett angivet landområde			X
Försvara ett angivet luftrum			X

Figur 6: Försvarsuppgifter kopplade till territoriell integritet och regional stabilitet.<sup>78</sup>

<sup>77</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), Bilaga 2, s 13

<sup>78</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), bilaga 2, s. 13 f (Bilden är bearbetad av författaren i syfte att lyfta fram den information som är av intresse för uppsatsen. Två scenarion med internationell inriktning är borttagna samt de försvarsuppgifter som ej var aktuella vid de tre scenarierna som presenteras.)

Till scenarierna kopplade försvarsuppgifter kommer att ligga till grund för analysen kring vilken roll det taktiska transportflyget har i lösandet av dem. Detta kommer även att undersökas vidare i stycket ”3.3 Målsättningen med det taktiska transportflyget”, där fokus ligger på de insatsförmågor och uppgifter som kan kopplas ihop med det taktiska transportflyget. Först kommer dock logistikfunktionen inom den nya Försvarmakten att beskrivas översiktligt.

### 3.2.3 Logistik

För att kunna diskutera Försvarmaktens rörlighet måste logistikfunktionens roll i det nya försvaret beskrivas. Detta görs inledande med ett citat hämtat från *proposition 2008/09:140*:

Ett ökat operativt fokus på användbara, tillgängliga och flexibla förband kräver en förändrad logistikverksamhet. Försvarsberedningen pekar på att logistik bl.a. omfattar anskaffning, underhåll och förnödenheter och att det stöder Försvarmaktens huvudverksamheter insats och produktion. För att möjliggöra insatser med stridskrafterna krävs en väl avvägd logistikförmåga.<sup>79</sup>

Logistik kan enligt citatet ovan tolkas som en viktig del i det nya insatsförsvaret och eftersom uppsatsen behandlar taktisk luftburen transport är det av intresse att studera på vilket sätt logistikförmågan är tänkt att användas.

En viktig faktor som framhålls i propositionen är att Försvarmaktens enheter och förband vid insatser ska ha möjlighet att verka med endast begränsat stöd från civila strukturer i operationsområdet avseende logistik och infrastruktur.<sup>80</sup> Detta begränsade stöd från de civila strukturerna beskrivs också som allt viktigare desto närmare operationsområdet logistiken verkar.<sup>81</sup> Ibland ska även de insatser som genomförs vara snabbinsatser, vilka ställer höga krav på snabbhet och rörlighet hos logistikfunktionen för att förmågan till uthållighet inte ska gå förlorad. Logistikfunktionen ska dock även fortsätta att utformas så att samarbete tillsammans med andra i syfte att stödja insatser effektivt i både tid och rum kan genomföras.<sup>82</sup>

Ett resultat av denna målsättning till samarbete kan finnas i *FMUP 2011* där utvecklingen av logistikfunktionen bland annat inriktas mot att utveckla metoder för luftburen försörjning av förband under särskilda klimat- och terrängförhållanden, i syfte att åstadkomma ett flexibelt och effektivt understöd.<sup>83</sup> Det nämns även i målbilden för logistikförbanden att delar av dem ska kunna transporteras luftburet samt att delar av fordonssystem och materiel ska vara anpassade avseende volym och vikt till Tp 84-systemet.<sup>84</sup> Ett övergripande mål är dock att logistikfunktionen i möjligaste mån ska undvika nationella särlösningar och i stället harmoniseras med procedurer inom EU och NATO.<sup>85</sup>

---

<sup>79</sup> *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, s. 91

<sup>80</sup> *Ibid.*, s.53

<sup>81</sup> *Ibid.*, s.58

<sup>82</sup> *Ibid.*, s. 91

<sup>83</sup> *Försvarmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, s 123

<sup>84</sup> *Ibid.*, s. 71

<sup>85</sup> *Ibid.*, s. 63

### 3.3 Målsättning för det taktiska transportflyget

I *proposition 2008/09:140* kan inledningsvis följande läsas om hur Försvarens användbarhet ska ökas.

Användbarheten, genom ökad tillgänglighet och flexibilitet, ska öka genom förändrade krav på Försvarens operativa förmåga samt de förändrade förutsättningarna för personal- och materielförsörjning, liksom kraven på strategisk och operativ rörlighet.<sup>86</sup>

Det kan utläsas i citatet ovan att det framöver kommer att ställas nya krav på strategisk och operativ rörlighet för att bidra till en ökad användbarhet inom Försvarens makt. Dessa krav återspeglas även i *Inriktningsbeslut för Försvarens maktens 2010-2014* vilket uttrycker följande målsättning angående luftburna transporter:

Förmågan att med flyg genomföra transporter till och från, samt inom ett operationsområde, ska vidmakthållas och utvecklas.<sup>87</sup>

Citatet kan tolkas som att såväl det strategiska som det taktiska transportflyget innefattas eftersom transporten till och från ett operationsområde ofta sker med strategisk transport och transporter inom området med den taktiska motsvarigheten. Denna ambition till vidmakthållning och utveckling återfinns även i *FMUP 2011* där följande citat kan läsas:

Exempel på förmågor med ökad betydelse till följd av genomförda och pågående insatser är logistik, strategisk och taktisk transport.<sup>88</sup>

Tydligt är därmed att både den strategiska och taktiska transportflygförmågan har en tydlig roll i framtidens försvar. Vad gäller den strategiska lufttransportförmågan, vilken ligger i periferin i detta arbete men som ändå är av intresse för att kontrastera den taktiska motsvarigheten, uttrycks följande målsättning:

Regeringen anser att tillgången till strategiska transportflygplan och fartyg även fortsättningsvis i första hand bör lösas genom internationellt samarbete och ibland med nyttjande av civila resurser.<sup>89</sup>

Målsättningen som presenteras rimmar här väl med hur det strategiska transportflyget idag fungerar eftersom Försvarens makt redan deltar i ett antal internationella samarbeten med Strategic Airlift Capability (SAC), Movement Coordination Centre Europe (MCCE) samt Air transport, Air-to-Air Refueling and exchange of other Services (ATARES) exempelvis.<sup>90</sup>

För det taktiska transportflyget ser det dock annorlunda ut vad gäller internationella samarbeten, men innan detta beskrivs undersöks behovet av denna typ av flygtransport. I *proposition 2008/09:140* trycks det nämligen på att för att kunna nå verkan i en insats måste de ingående förbanden ha en taktisk rörlighet. Detta i sin tur bygger på att det finns tillgång till, i luftarenans fall, flygplan som kan hantera ett insatsområdes geografiska och terrängmässiga utmaningar samt ge insatsförbanden en skyddsnivå som är anpassad efter hotbilden.<sup>91</sup> Flygplan lämpade för taktisk transport, tillsammans med taktiska transportresurser

<sup>86</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar, s. 38

<sup>87</sup> Inriktningsbeslut för Försvarens maktens 2010-2014, s. 4

<sup>88</sup> Försvarens maktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), s. 7

<sup>89</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar, s. 53

<sup>90</sup> Ibid., s. 70

<sup>91</sup> Ibid., s. 53

i de övriga arenorna, uppfattas här som en avgörande resurs för möjligheten att kunna verka i insatser. För Flygvapnets del resulterar kravet på flygplan lämpade för taktisk transport i nyttjandet av Tp 84 -systemet. Dessa flygplan närmar sig dock slutet av sin tekniska livslängd, men kommer som ett resultat av detta genomgå modifieringar varpå de beräknas att kunna vara i tjänst fram till år 2025-2030<sup>92</sup> Modifieringarna syftar främst till att uppfylla den civila kravbilden för navigation och kommunikation, men även skyddet av plattformen, interoperabiliteten, omvärldsuppfattningen samt logistikkedjan ska förbättras successivt.<sup>93</sup>

Som ett komplement till dessa flygplan rekommenderas i *proposition 2008/09:140* att möjligheterna ses över angående internationell samordning, främst mellan de nordiska länderna, med avseende på den taktiska flygtransportförmågan. Detta ses också som den framtida lösningen för både taktisk och strategisk flygtransport.<sup>94</sup>

Vad gäller de uppgifter som kommer att ställas till det taktiska transportflyget har den tidigare presenterade spårbarhetsmodellen i *FMUP 2011* studerats i kombination med *Flygvapnets Utvecklingsplan 2012-2021* (hädanefter benämnd *FVUP*), denna gång i syfte att utreda vilka insatsförmågor som kan levereras av det taktiska transportflyget. I och med att de resurser som är kopplade till respektive insatsförmåga är hemligstämplad information kommer författaren här att göra en tolkning av vilka insatsförmågor som det taktiska transportflyget kan leverera, eller bidra till, utifrån de uppgifter som de enligt *FVUP* ska kunna lösa. Dessa uppgifter lyder som följer för perioden 2012-2014<sup>95</sup>:

<i>Air landed operations</i>	Förmåga att verka från hårdgjorda banor i syfte hämta/lämna personal/materiel där inget hot föreligger.
<i>Tactical air landed operations</i>	Förmåga att verka med hotbild på icke hårdgjorda ytor
<i>Airdrop</i>	Fällning av personal/materiel från hög och låg höjd.
<i>Aeromedical evacuations</i>	Evakuering av skadade. Kan genomföras med bårliggande patienter, i TMTM <sup>96</sup> eller som transport av hel ambulans.
<i>Wet wing defueling</i>	Förmåga att överföra bränsle från flygplanen till andra plattformar på marken
<i>Air to air refueling</i>	Förmåga till lufttankning <sup>97</sup>

För att tydliggöra målsättningarna än mer kommer även de insatsförmågor som berör det taktiska transportflyget att presenteras. I spårbarhetsmodellen står begreppet insatsförmåga, för en specifik insats för vilken resurser anskaffats och tränats i syfte att uppnå en efterfrågad effekt. Denna effekt varierar sedan beroende på scenario och ambitionsnivå, men i slutändan

<sup>92</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar, s. 70

<sup>93</sup> Flygvapnets Utvecklingsplan (FVUP) 2011-2021, s. 78

<sup>94</sup> Regeringens proposition - Ett användbart försvar, s. 70

<sup>95</sup> Uppgifter hämtade från *Flygvapnets Utvecklingsplan (FVUP) 2011-2021*, s. 75 och översättningar från *Ibid.*, s. 122 f

<sup>96</sup> Tactical Medical Transport Moduel enligt: *Helikoptern i samhällets tjänst*, s.25

<sup>97</sup> Författarens egen översättning.

bidrar en eller flera insatsförmågor till att lösa en försvarsuppgift.<sup>98</sup> De insatsförmågor som kan kopplas samman med det taktiska transportflyget finns indelade under två kategorier; movement (M) och support (S).<sup>99</sup> Under kategorin movement återfinns följande insatsförmågor:

- **M 406, Förmåga till luftlandsättning**
  - Förmåga till insats omedelbart efter tilltransport luftvägen eller efter fallskärmsfällning.
- **M407, Förmåga att genomföra transporter till och från ett operationsområde**
  - Förmåga att transportera personal, materiel eller förnödenheter från eget och samarbetspartners område till ett operationsområde eller mellan operationsområden
- **M 408, Förmåga att genomföra transporter inom ett operationsområde**
  - Förmåga att transportera personal, material eller förnödenheter inom ett operationsområde.<sup>100</sup>

Inom kategorin support kopplar författaren dessa insatsförmågor till det taktiska transportflyget:

- **S 705, Förmåga till lufttankning**
  - Förmåga att lufttanka annan enhet.
- **S 707, Förmåga till förnödenhetsförsörjning i operationsområdet**
  - Förmåga att i insatsområdet eller från ett basområde försörja förband med förnödenheter.
- **S 722 Förmåga till fällning från luften**
  - Förmåga att från luften leverera personal, materiel och eller förnödenheter inom ett operationsområde.<sup>101</sup>

Bland de insatsförmågor och uppgifter som presenterats utmärker sig *förmåga till lufttankning* eftersom den för det taktiska transportflyget i *FMUP 2011* har en inriktning för perioden 2014-2020 att vidmakthållas endast för utbildning och övning.<sup>102</sup>

Med målsättningarna för det taktiska transportflyget presenterade är nu avsikten att studera hur denna förmåga ser ut i dagsläget.

### **3.4 Dagens inriktning av det taktiska transportflyget**

Att hitta dagens inriktning är inte helt utan problem, men författaren anser dock att genom att studera flertalet dokument publicerade av Försvarsmakten kan en bild målas upp av var förmågan befinner sig idag samt vilken tangentens riktning är.

I Försvarsmaktens *Rapport från perspektivstudien 2009- Det militärstrategiska utfallsrummet* har det genomförts en översiktlig analys över behovet att omsätta större materielsystem under 2020-talet. Detta har gjorts i syfte att identifiera långsiktiga investeringar för materiel. I

<sup>98</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), bilaga 2, s. 7

<sup>99</sup> *Ibid.*, s. 7

<sup>100</sup> *Ibid.*, s. 10

<sup>101</sup> *Ibid.*, s. 1

<sup>102</sup> Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011), s. 61

resultatet av denna analys återfinns dock ingen post rörande det taktiska transportflyget.<sup>103</sup> Svaret till detta kan delvis ges av *FMUP 2011* där behovet av omsättning, halvtidsmodifieringar och renoveringar av plattformar inom Försvarmakten bedöms som stort inom den kommande 10-årsperioden. Alla dessa behov bedöms dock inte rymmas inom de anvisade ekonomiska ramarna, vilket leder till att plattformar generellt behöver nyttjas en längre tid än vad som planerats och fokus ligger på livstidsförlängande åtgärder samt internationella materialsamarbeten.<sup>104</sup>

Ett exempel på detta är flygplanflottan Tp 84 vilken, enligt *Försvarmaktens årsredovisning 2010*, krävt avhjälpande underhåll i en omfattning som flygunderhållsorganisationen inte varit dimensionerad för. Detta har visat sig i en kontinuerligt minskande *Mean Time Between Failure (MTBF)* vilket lett till att den planerade flygtidsproduktionen underskridits. Det lyfts även fram att den planerade och nödvändiga avionikmodifieringen, vilken i *proposition 2008/09:140* benämns livstidsförlängning, inte kommer att öka tillgängligheten i någon större omfattning.<sup>105</sup> Trots denna underskridning av den planerade flygtidsproduktionen levererade 2 700 flygtimmar med Tp 84 under 2010 vilket är mer än som levererats de två föregående åren.<sup>106</sup>

Vad gäller lufttankningsförmågan har denna dock överskridit de målsättningar som sattes upp i *FMUP 2011*, där förmågan skulle vidmakthållas för utbildning och övning.<sup>107</sup> I och med Libyeninsatsen beslutades i *proposition 2010/11:111* att ett flygplan av typen Tp 84 skulle ingå i den svenska militära insatsen för att bidra med lufttankningsförmåga samt spanings- och stödresurser.<sup>108</sup> Detta innebar således att det taktiska transportflyget skarpt bidrog med lufttankning vilket var en prestation över målsättningen. Dock kan det läsas på Flygvapnets egna blogg att den minskande tiden mellan fel på flygplanstypen Tp 84 ständigt gör sig påmind.<sup>109</sup>

Sammanfattningsvis är det en tämligen oroväckande bild som målas upp över dagens situation inom det taktiska transportflyget, vilket gör det än mer intressant att utreda dess kommande roll inom det användbara försvaret. Detta kommer nu att påbörjas i nästföljande kapitel genom en analys av, den i detta kapitel presenterade, empirin.

---

<sup>103</sup> *Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet*, s. 32

<sup>104</sup> *Försvarmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, s. 41

<sup>105</sup> *Försvarmaktens årsredovisning 2010*, s. 23

<sup>106</sup> *Ibid.*, s. 59

<sup>107</sup> *Försvarmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, s. 61

<sup>108</sup> *Regeringens proposition - Svenskt deltagande i den internationella militära insatsen i Libyen*, s. 7 f

<sup>109</sup> <http://flygvapenbloggen.se/2011/04/24/fi01-c-130-tanker-under-motorbyte>, besökt 2011-05-11



## 4. Analys

I detta kapitel kommer först behovet av rörlighet inom det användbara försvaret att analyseras med hjälp av de militära basfunktionerna presenterade i den *Militärstrategiska doktrinen*. Därefter kommer det taktiska transportflygets möjlighet att bidra till det användbara försvaret vid nationella insatser att analyseras. Detta görs genom en analys där de försvarsuppgifter som är aktuella vid nationella insatser kopplas samman med de uppgifter och insatsförmågor som det taktiska transportflyget kan leverera. För att möjliggöra kopplingen där mellan används de teorier som beskrivits ur doktrinerna. Avslutningsvis kommer författarens analys om var det taktiska transportflyget kommer att befinna sig i framtiden, att presenteras.

### 4.1 Användbarhet och tillgänglighet = rörlighet?

Det har tidigare beskrivits i uppsatsen att ökad användbarhet och tillgänglighet är ledorden för den nya insatsorganisationen. Kan detta tolkas som att rörligheten har fått en större roll i den nya Försvarsmakten? Det är av intresse för uppsatsen att utreda detta eftersom ett ökat behov av rörlighet skulle kunna öka vikten av det taktiska transportflyget.

För att undersöka hur rörlighet kopplas samman med begreppen användbarhet och tillgänglighet, som de används i *proposition 2008/09:140*, analyseras inledningsvis begreppet tillgänglighet. Detta görs med utgångspunkt i teorin om stridens grundelement, där rörlighet utgör en av tre funktioner.

I planerna för den nya insatsorganisationen görs det tydligt att Försvarsmaktens ingående personal och insatsförband ska kunna användas vid insatser i en större utsträckning än tidigare. En ökad tillgänglighet nämns här återkommande, vilket skulle kunna höra samman med den militära basfunktionen *rörlighet*. Tillgängligheten vore i så fall kopplad till rörlighet i avseendet att en ökad rörlighet möjliggör för flera verkansenheter att formeras och kraftsamlas för verkan. Således ökar tillgängligheten för att fler förband blir aktuella för insats än tidigare, som ett resultat av att de nu kan ta sig till insatsområdet.

Författaren gör dock istället tolkningen att den ökade tillgängligheten främst syftar på att resurser i form av personal och materiel ska vara tillgängliga för verkan rent numerärt i betydligt högre grad än tidigare i Försvarsmakten. Den ökade tillgängligheten ökar således möjligheten till verkan, som i sin tur återfinns i stridens grundelement. Eftersom det, enligt *Militärstrategisk doktrin*, måste finnas resurser tillgängliga för verkan för att kunna påverka motståndaren i en konflikt, verkar denna ökade tillgänglighet som ett steg i rätt riktning för Försvarsmakten. Dessa resurser ska enligt doktrinen också vara anpassade efter den aktuella miljön, något som bland andra värnpliktsystemet och hemvärnet, enligt *proposition 2008/09:140*, inte var optimalt anpassade för, men vilket den nya insatsorganisationen ska leva upp till.

För att kunna använda denna ökade numerär av tillgängliga resurser för verkan måste det dock finnas rörlighet. Enligt den militärstrategiska doktrinen kan nämligen inte verkan sättas in på rätt plats utan rörlighet. Det handlar således om att kunna använda de förband som finns tillgängliga för verkan, vilket leder fokus över på begreppet användbarhet. Denna användbarhet i form av rörlighet figurerar bland annat i *proposition 2008/09:140*, där det slås fast att målsättningen är att skapa fler lätta förband med hög förmåga till rörlighet för att möta kraven på ökad användbarhet, tillgänglighet och flexibilitet. Hos snabbinsatsförbanden låts även transportbarheten styra utformningen vilket även det visar på vikten av rörlighet.

Avslutningsvis nämns även i propositionen vikten av att logistikfunktionen kan agera med stor rörlighet vid snabbinsatser, vilket visar på att kravet på rörlighet genomsyrar en stor del av insatsorganisationen. I och med denna fastställda vikt av rörlighet ska det nu undersökas hur det taktiska transportflyget är tänkt att användas vid nationella insatser.

## 4.2 Taktiskt transportflyg vid nationella insatser

Enligt *Doktrin för luftoperationer* så är hög rörlighet ett nyckelbegrepp för stater med en relativt liten försvarsmakt, vilket i sin tur stämmer väl in på hur det användbara försvaret är tänkt att verka. Fortsättningsvis nämner även doktrinen att flygtransporter medger en hög snabbhet och flexibilitet i förhållande till mark- eller sjötransporter, dock med begränsad lastförmåga. Flygtransport skiljer sig således från transport inom de andra arenorna och för att analysera hur taktiskt transportflyg kan bidra vid nationella insatser analyseras nedan vilka försvarsuppgifter som berör denna förmåga.

### 4.2.1 Analys av försvarsuppgifter kopplade till nationella insatser

Om de försvarsuppgifter som kopplas till de tre olika scenarierna i *figur 6*<sup>110</sup> studeras blir det tydligt vad som krävs av Försvarsmakten vid nationella insatser. Således finns svaret på vilken roll det taktiska transportflyget innehar vid dessa insatser i på vilket sätt de är delaktiga i dessa försvarsuppgifter. För att koppla ihop de försvarsuppgifter som presenteras i *figur 6* med det taktiska transportflyget analyseras de insatsförmågor som det kan leverera eller bidra med samt de uppgifter som ska kunna lösas. För att kunna genomföra kopplingen krävs dock även teoretiskt stöd från Försvarsmaktens doktriner.

#### Försvarsuppgifter som inte berör taktiskt transportflyg

Inledningsvis har ett urval gjorts av de försvarsuppgifter som anses direkt oförenliga med taktiskt transportflyg, men som var aktuella vid de tre scenarierna i *figur 6*. Samtliga försvarsuppgifter kopplade till informationsarenan<sup>111</sup> anses där opåverkbara av det taktiska transportflyget. De resterande försvarsuppgifterna utgörs av *övervakning av områden* och *skydd av verksamhet* inom samtliga arenor samt uppgifterna *strategisk bekämpning* och *underrättelseinhämtning*. Avslutningsvis har även försvarsuppgiften *stöd till polis, tull, kustbevakning och motsvarande* anses falla utanför ramarna för det taktiska transportflyget.

Motiveringen till att dessa har valts bort är att det inte existerar någon koppling till de insatsförmågor som det taktiska transportflyget kan bidra till eller de uppgifter som ställs till förbandet enligt *FVUP 2012*. Det finns heller ingen tydlig anknytning till det taktiska transportflyget enligt Försvarsmaktens doktriner.

#### Bekämpa, kontrollera och försvara

Försvarsuppgifterna *kontrollera*, *bekämpa* och *försvara* inom luft-, sjö- och markarenan är även de inte helt uppenbart sammankopplade med de insatsförmågor som taktisk luftburen transport kan leverera eller bidra till. Det får dock inte glömmas bort att det enligt den

<sup>110</sup> Se 3.2.2 Nationellt fokus – *Figur 6: Försvarsuppgifter kopplade till territoriell integritet och regional stabilitet*.

<sup>111</sup> *Övervaka informationsarenan, skydda verksamhet på informationsarenan, bekämpa (data, program, aktiviteter mm) på informationsarenan, kontrollera informationsarenan.*

militärstrategiska doktrinen förhåller sig som så att verkan inte kan sättas in om det inte finns rörlighet.

Uppgiftsorden *kontrollera*, *bekämpa* och *försvara* kan här ses som olika typer av verkan knutna till geografiska områden, vilket leder till att det inte går att bortse från rörligheten. Studeras sedan *Doktrin för luftoperationer* återfinns där uppdragstypen flygtransport vilken kan ge taktisk rörlighet till förband som annars inte utnyttjar luftarenan. Det finns således en koppling från det taktiska transportflyget till dessa tre försvarsuppgifter genom exempelvis insatsförmågorna som rör transporter till och från insatsområden samt luftlandsättning och fällning från luften. På grund av att de nämnda insatsförmågorna främst kan kopplas till markarenan kopplas lufttankning enligt *Doktrin för luftoperationer* samman med rörlighet för flygstridskrafterna. Det är dock svårt att göra kopplingen till den marina arenan varför försvarsuppgifterna *kontrollera maritimt område*, *bekämpa sjöstridskrafter* samt *försvara angivet maritimt område* ej anses beröra det taktiska transportflyget.

### **Stöd till räddnings- och hjälpinsatser**

Försvarsuppgiften ”*stöd till räddnings- och hjälpinsatser*” anses som relevant för det taktiska transportflyget, eftersom en av de uppgifter som ska lösas enligt *FVUP 2012* är evakuering av skadade (*aeromedical evacuation*). Visserligen kan det argumenteras för att detta är inom en militär kontext, men eftersom förmågan finns i Tp 84-systemet finns också möjligheten att bidra med detta i räddnings och hjälpinsatser nationellt. Stöd finns även i *Doktrin för luftoperationer* vilken, angående flygtransport, nämner att stöd till samhället vid större olyckor kan genomföras. Denna uppgift kan sedan kopplas till insatsförmågorna att genomföra transporter till och från samt inom ett operationsområde.

### **4.3 Hur ser framtiden ut för det taktiska transportflyget?**

Ett av de mål som nämnts tidigare i uppsatsen är att förmågan att med flyg genomföra transporter inom ett operationsområde ska vidmakthållas och utvecklas. Detta kan i sin tur kopplas ihop med begreppen att genomföra insatser på operativ och taktisk nivå, vilket då innebär taktiskt/operativa lufttransporter. Som tidigare har förklarats utgörs Försvarsmaktens resurs för att genomföra denna typ av transporter av flygplanflottan Tp 84.

Vid analys av målsättningarna för detta förband märks också att dessa flygplan planeras att användas i framtiden i samma utsträckning som tidigare och till viss del också med utvecklad förmåga fram till 2025-2030. Här finner författaren dock oroande tendenser i informationen som kommer fram i *Försvarsmaktens årsredovisning 2010* angående en minskande *Mean Time Between Failure (MTBF)*. En faktor som begränsar flygtidsproduktionen och som redan förra året överskred flygunderhållsorganisationens kapacitet. Oroväckande är att den planerade livstidsförlängningen vars beräknade effekt, enligt *proposition 2008/09:140*, ska möjliggöra användandet av flygplanen fram till 2025-2030 inte verkar påverka denna minskande tid mellan de tekniska problemen. En diskrepans uppstår i och med att om *MTBF* fortsätter att minska trots livstidsförlängande åtgärder kommer flygunderhållsorganisationen för det första inte att klara av alla reparationer och underhåll på flygplanen och för det andra kommer tillgängligheten att minska drastiskt. Flygvapnet kommer i det läget att ha betydligt fler maskiner stående på reparation än i dagsläget och kan således inte räkna med den luftburna taktiska transporten i samma utsträckning som tidigare.

OP 08-11

Den minskande tillgängligheten hos Tp 84-systemet blir än allvarligare om det visar sig att det taktiska transportflyget utgör en kritisk resurs för Försvarsmakten vid nationella insatser. Således diskuteras detta med utgångspunkt i de försvarsuppgifter som tidigare kopplats samman med det taktiska transportflyget i nästa kapitel.

## 5. Diskussion

### 5.1 Är det taktiska transportflyget en kritisk resurs?

Rörlighet anses som en viktig del inom det användbara försvaret och därför ökar chansen att den taktiska luftburna transporten skulle vara en avgörande del av denna organisation. Denna uppsats är dock avgränsad till att enbart studera nationella insatser, vilket i sin tur skulle kunna påverka behovet av rörlighet.

För att svara på frågeställningen måste en bedömning göras avseende om de försvarsuppgifter det taktiska transportflyget har kopplats samman med i sig själva är av stor betydelse samt om bidraget från det taktiska transportflyget utgör en avgörande del av dessa. Först om det skulle vara fallet kan det argumenteras för att det taktiska transportflyget kommer att utgöra en kritisk resurs för det användbara försvaret vid nationella insatser.

Inledningsvis bör det lyftas fram att det sammantaget var 16 försvarsuppgifter av totalt 23 aktuella som ej ansågs beröra det taktiska transportflyget. Således skulle detta direkt kunna vara ett argument för att taktisk flygtransport inte utgör en kritisk resurs. Det måste dock här ske en avvägning mellan de tre olika scenarierna (*TI-normal*, *TI-utökat* och *RS*) och den bedömning som Försvarsmakten genomfört angående hotbilden mot Sverige. Här återfinns i *Försvarsmaktens perspektivstudie från 2009*, att ett direkt hot mot Sverige inte ses som troligt. Detta hot återspeglas i sin tur i scenariot *TI-utökat*, vilket berör territoriell integritet vid ett försämrat omvärldsläge med upprepade kränkningar mot den svenska staten. I samma studie påpekas det istället att kriser och incidenter, vilka kan innefatta militära medel, i vår region ses som mer troliga händelser. Detta passar i sin tur in på scenariot *RS*, vilket syftar till upprätthållandet av regional stabilitet genom såväl nationella som internationella insatser. De försvarsuppgifter som är kopplade till scenario *RS* anses genom detta vara av mer kritisk natur än de till scenario *TI-utökat*. Scenariot *TI-normal*, vilket motsvarar dagens läge, anses vara av vikt eftersom det trots allt visar det minimum av försvarsuppgifter som Försvarsmakten måste lösa vid nationella insatser.

Den försvarsuppgift som det taktiska transportflyget kopplas till i scenario *TI-normal* är dock endast *stöd till räddnings- och hjälpinsatser* tack vare att de ska klara av att lösa uppgiften *aeromedical evacuation*. Det är dock inte troligt att denna försvarsuppgift klassificeras som avgörande för Försvarsmakten utan anses av författaren istället utgöra en perifer försvarsuppgift, om än så viktig att kunna genomföra.

Det är istället vid scenariot *RS* det taktiska transportflyget kopplas samman med de tre tyngre uppgiftsorden *kontrollera*, *bekämpa* och *försvara* inom arenorna luft och mark. Det måste dock uppmärksammas att dessa uppgifter kan vara aktuella både nationellt och internationellt inom scenariot. På grund av att det är nationella insatser som är av intresse i detta fall är det frågan angående hur dessa försvarsuppgifter är tänkta att lösas som diskuteras.

För luftarenan anses det taktiska transportflyget huvudsakligen bidra med lufttänkingsförmåga till försvarsuppgifterna *kontrollera* och *försvara angivet luftrum* samt *bekämpa luftstridskrafter*. Detta bidrag blir vid nationella insatser inte lika avgörande som vid internationella insatser med tanke på de mindre avstånden vid insatser nationellt, således anses det taktiska transportflyget inte vara en kritisk resurs för dessa försvarsuppgifter.

OP 08-11

Avseende markarenan är hemvärnet och de nationella skyddsstyrkorna tänkta att användas för enbart nationella insatser och ska vara kvalificerade att stödja samhället vid både krig och fred. De ska över tid, tillsammans med de övriga markstridsförbanden, även vara närvarande i samtliga storstadsregioner, ha hög beredskap att skydda och bevaka viktiga militärstrategiska områden samt Försvarsmaktens basområden och viktiga samhällsfunktioner. Således anses försvarsuppgifterna *kontrollera* samt *försvara angivet landområde* inte vara i behov av snabb tillförsel av verkansenheter för verkan i tillräckligt stor utsträckning för att det taktiska transportflyget ska ses som en kritisk resurs. Det enda undantaget för detta anses av författaren vara förstärkandet och nyttjandet av Gotland för basering av stridskrafter vilket ska kunna genomföras av Försvarsmakten. *Kontrollera* samt *försvara angivet landområde* på Gotland kan där vid snabbinsatser vara i behov av taktiskt transportflyg. Det är dock oklart utifrån de dokument som har studerats hur den nya insatsorganisationen mer exakt kommer att användas i anknytning till Gotland. Troligtvis är, enligt författaren, försvarsuppgifterna *kontrollera maritimt område*, *försvara ett angivet maritimt område* samt *bekämpa sjöstridskrafter* att anse som avgörande för Gotland i första hand.

Målsättningen är däremot att vid snabbinsatser och mer kvalificerade uppgifter använda stående förband som med hög operativ och taktisk rörlighet ska kunna förstärka skyddet och bevakningen i hela landet, kunna agera vid kränkningar av det svenska territoriet samt genomföra aktioner då en aktör använder militärt våld mot Sverige. På grund av att ambitionsnivån med hemvärnet och de nationella skyddsstyrkorna är lägre än detta, och Försvarsuppgiften *bekämpa markstridskrafter* i första hand anses falla på de stående förbanden, spelar det taktiska transportflyget här en viktig roll vid insatser över hela nationen. Som förklarats tidigare ska nämligen snabbinsatsförbanden, vilka är mest troliga att agera vid denna försvarsuppgift, vara flygtransporterbara. Författaren hävdar således att det taktiska transportflyget är en kritisk resurs för försvarsuppgiften *bekämpa markstridskrafter* nationellt.

Frågan blir slutligen om försvarsuppgiften *bekämpa markstridskrafter* är att anse som kritisk för det användbara försvaret vid nationella insatser? Om så är fallet kan det taktiska transportflyget ses som en kritisk resurs för det användbara försvaret vid nationella insatser i och med att det ansetts avgörande för försvarsuppgiften.

Det kan här argumenteras för att en av Försvarsmaktens yttersta uppgifter är att, om nödvändigt, bekämpa fientliga stridskrafter på eget territorium och att detta således per definition gör denna försvarsuppgift till kritisk. Detta argument tar dock ingen hänsyn till vilken omvärldssituation som Försvarsmakten förutspås verka inom i framtiden utan anses, av författaren, gälla oavsett hotbild mot den svenska staten.

Tas den framtida bedömda hotbilden däremot in som en faktor för beslutet om försvarsuppgiften *bekämpa markstridskrafter* nationellt är att anse som kritisk, kan slutsatsen bli annorlunda. Det kan nämligen, i och med detta, argumenteras för att den hotbildsanalys som presenteras i *Rapport från perspektivstudien 2009*, där ett direkt hot mot den svenska staten ej ses som troligt, tyder på att den aktuella försvarsuppgiften ej är av kritisk natur. Även det faktum att *bekämpa markstridskrafter* endast ses som en aktuell försvarsuppgift i scenariot *RS*, och ej i *TI-utökat*, kan i kombination med att kriser och incidenter, vilka kan inbegripa militära maktmedel, i vår region ses som de troligaste hoten för de kommande åren, tolkas som att det inte är nationella insatser som försvarsuppgiften syftar till i första hand.

Med detta sagt drar författaren slutsatsen att försvarsuppgiften *bekämpa markstridskrafter*, nationellt inte kan anses som en kritisk försvarsuppgift i den omvärld som det användbara försvaret kommer att verka i.

## 6. Avslutning

### 6.1 Sammanfattande slutsats

Sammanfattningsvis är slutsatsen att det taktiska transportflyget idag inte är att anse som en kritisk resurs för det användbara försvaret vid nationella insatser.

Argumentationen för detta är att det endast är ett fåtal försvarsuppgifter som går att koppla ihop med taktisk luftburen transport vid de nationella och regionala scenarion som presenteras i *FMUP 2011*. Bland de försvarsuppgifter som sedan berörs av det taktiska transportflyget är det endast uppgiften *bekämpa markstridsförband* där både försvarsuppgiften i sig anses vara av stor vikt samt att det taktiska transportflygets bidrag ses som avgörande. Försvarsuppgiften tolkas dock i första hand vara kopplad till insatser utanför de nationella gränserna då den inte har lyfts upp som aktuell vid scenariot som berör territoriell integritet och författaren argumenterar således för att *bekämpa markstridskrafter* nationellt inte är av kritisk natur i den omvärld som det användbara försvaret förutspås verka inom.

Snabbinsatser för markstridskrafter på Gotland lyftes även upp som beroende av taktisk luftburen transport, men dessa insatser anses inte heller som kritiska då den maritima arenans försvarsuppgifter kopplade till Gotland bedömdes mer avgörande.

Icke desto mindre kvarstår dock att det taktiska transportflyget är av stor vikt för det användbara försvaret även om det enligt författarens analys inte kan ses som en kritisk resurs vid nationella insatser. Slutsatsen dras även att tillgängligheten på flygplanstypen Tp 84 ständigt kommer att minska under den period som systemet planerats att verka, vilket kan ses som oroväckande då det trots allt finns ett stort behov av dess insatser, framförallt internationellt men också nationellt.

### 6.2 Förslag på fortsatt forskning

Med tanke på att internationella insatser med taktiskt transportflyg avgränsats bort i uppsatsen, i brist på utrymme, anser författaren detta vara ett intressant område för fortsatt forskning. Utgör det taktiska transportflyget en kritisk roll vid dessa internationella insatser med det användbara försvaret? Om så är fallet är det än mer allvarligt att tillgängligheten på flygplanstypen Tp 84 bedöms minska i framtiden vilket även leder in på ännu ett intressant ämne.

I och med att det långsiktiga målet för lösandet av den taktiska transportfrågan är samarbete med andra nationer, varav främst nordiska, finns det kanske argument för att avbryta den konstgjorda andning som flygunderhållsorganisationen kommer att bli tvungna att genomföra på flygplanstypen Tp 84 och istället investera i nya taktiska transportflygplan av samma modell som exempelvis Norge och Danmark nyttjar?



## 7. Referenser

### 7.1 Skrivelser, myndighetsdokument

Försvarsdepartementet, (2010), *Inriktningsbeslut för Försvarsmakten 2010- 2014*, (Stockholm), 100114, beteckning: Fö 2009/1354/MIL

Försvarsdepartementet, (2008), *Helikoptern i samhällets tjänst*, (Stockholm), 081215, beteckning: SOU 2008:129

Försvarsmakten, (2011), *Försvarsmaktens budgetunderlag för 2012 med särskilda redovisningar*, (Stockholm: Högkvarteret), 110228, beteckning: 23 383:53426

Försvarsmakten, (2011), *Försvarsmaktens årsredovisning 2010*, (Försvarsmakten: Högkvarteret), 110218, beteckning: 23 386:52687

Försvarsmakten, (2010), *Direktiv för Uppdragsplanering av 2011, 2012, 2013 (DUP)*, (Försvarsmakten: Högkvarteret), 100623, beteckning: 23 250:59238

Försvarsmakten, (2010), *Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet*, (Stockholm: Högkvarteret), 10-01-29, beteckning: 23 382:51674

Försvarsmakten, (2010), *Flygvapnets Utvecklingsplan (FVUP) 2011-2021*, (Stockholm: Högkvarteret), 101215, beteckning: 02 800:82746

Försvarsmakten, (2010), *Försvarsmaktens Utvecklingsplan 2011-2020 (FMUP 2011)*, (Stockholm: Högkvarteret), 10-05-27, beteckning: 23 320:58848

Regeringen (2011), *Regeringens proposition - Svenskt deltagande i den internationella militära insatsen i Libyen*, (Stockholm: Regeringen), 110329, beteckning: Prop. 2010/11:11

Regeringen (2009), *Regeringens proposition - Ett användbart försvar*, (Stockholm: Regeringen), 090319, beteckning: Prop. 2008/09:140

### 7.2 Doktriner

Försvarsmakten, (2005), *Doktrin för luftoperationer*, (Stockholm: Högkvarteret), 050310  
Beteckning: 09 833:64799

Försvarsmakten, (2002), *Militärstrategisk doktrin*, (Stockholm: Högkvarteret), 020531,  
beteckning 09 833:66414

### 7.3 Litteratur

Ekstrand, N., (2009), *Helikopterns förmågor i gemensamma operationer*, (Stockholm: Försvarshögskolan)

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Wängnerud, L., (2010), *Metodpraktikan - Konsten att studera samhälle, individ och marknad*, (Vällingby: Norstedts Juridik AB)

Owen, R.C., Mueller, K. P., (2007), *Airlift Capabilities for Future U.S. Counterinsurgency Operations*, (Santa Monica CA: RAND Corporation)

Widén, J., Ångström, J., (2005), *Militärteorins grunder*, (Stockholm: Försvarsmakten)

## **7.4 Internetkällor**

<http://www.forsvarsmakten.se/f7/Omforbandet>, besökt 2011-04-19

<http://www.forsvarsmakten.se/sv/Aktuellt/Nyhetsarkiv/I-varlden/Afghanistan/2010/Swedish-Air-Element-C-130-i-Afghanistan>, besökt 2011-04-19

<http://www.forsvarsmakten.se/sv/Forband-och-formagor/Forband/Skaraborgs-flygflottilj-F-7/Nyheter/F-7-bidrar-med-transport--och-lufttankningsresurser>, besökt 2011-04-19

[http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_50105.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50105.htm), besökt 2011-04-20

<http://flygvapenbloggen.se/2011/04/24/fl01-c-130-tanker-under-motorbyte>, besökt 2011-05-11

<http://www.ne.se/kritisk>, besökt 2011-05-16