

FÖRSVARSHÖGSKOLAN

C-UPPSATS

<i>Författare</i> Mj Magnus Ståhl		<i>Kurs</i> ChP 02-04
<i>FHS handledare</i> Doktorand Mats Persson FHS KVI/ Kv Mj Lars-Åke Nilsson FHS KVI Gem		
<i>Uppdragsgivare</i> FHS KVI	<i>Beteckning</i> 19100:2001	<i>Kontaktman</i>
<p style="text-align: center;">Vad är Strategisk rörlighet?</p> <p>Strategisk rörlighet är ett begrepp som används frekvent i dagens moderna insatsförsvar. Men vad är strategisk rörlighet egentligen? Räcker det att införskaffa moderna transportflyg för att insatsförband ska ha strategisk rörlighet? Denna uppsats har till syfte att visa på att strategisk rörlighet är ett komplext begrepp. Ämnet är angripet med en systemvetenskaplig teoriansknytning och genomförs som en kvalitativ deskriptiv metod. Den teknik som används för insamling av data är litteratursökning. Det är tre frågeställningar som behandlas: Är Sverige som nation i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet, Vad är strategisk rörlighet samt Finns det någon skillnad mellan funktionen och förmågan strategisk rörlighet och i så fall vad består den i? Strategisk rörlighet visar sig vara ett komplext begrepp som täcker ett stort område alltifrån vilka transportresurser som behövs, till att enheter behöver vara interoperabla för att inte bara kunna transporteras utan för att kunna verka tillsammans med andra länders enheter. Resultatet är att Sverige är i behov av förmågan strategisk rörlighet, att strategisk rörlighet är ett system av transportkapaciteter, materiel och utrustning samt personal och kompetens, att strategisk rörlighet är en förmåga och inte en funktion.</p> <p><i>Nyckelord:</i> strategisk, rörlighet, funktion, förmåga</p>		

Abstract

What is strategic mobility?

Strategic mobility is a conception that is frequently used in today's modern warfare. But what is strategic mobility really? Is it enough to buy modern transport aircraft to have strategic mobility? This essay has the purpose of showing that strategic mobility is a complex conception. The subject has been dealt with using a systems scientific theory and a qualitative descriptive method has been employed. The technique for collecting information was studying literature. These are the questions that have been considered: Is Sweden, as a nation, in need of the capability or the function known as strategic mobility? What is strategic mobility and is there a difference between the capability and the function of strategic mobility and in that case, what is this difference?

Strategic mobility appears to be a complex conception that covers a big area; everything from what transport capacities are required to what units need to be interoperable, not only for transportation but also for the cooperation with other countries' units.

The conclusion is, that Sweden is in need of strategic mobility capability, that strategic mobility is a system of transport abilities, materiel and equipment, personnel and know-how and finally, that strategic mobility is a capability and not a function..

Keywords: strategic, mobility, function, capability

Innehållsförteckning

Abstract	1
What is strategic mobility?.....	1
Innehållsförteckning	2
1. Inledning.....	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Problemformulering	4
1.3 Syfte och frågeställningar.....	5
1.4 Avgränsningar och antaganden	5
1.5 Centrala Begrepp.....	5
1.6 Källkritik	6
1.7 Forskning och tidigare utgivet material	7
1.8 Uppsatsens disposition	7
2. Teori	9
2.1 Teorianknytning	9
2.2 Teorimodell	10
3. Metod	11
3.1 Metod	11
3.2 Tekniker	12
3.3 Reliabilitet och validitet	13
4. Nulägesbeskrivning av strategisk rörlighet	14
4.1 Sveriges behov av strategisk rörlighet	14
4.2 Begreppet strategisk rörlighet	22
4.3 Funktionen kontra förmågan strategisk rörlighet	28
5. Analys av nulägesbeskrivningen.....	33
6. Förslag till ny definition och innebörd av strategisk rörlighet.....	38
7. Diskussion - Hur Sverige skall komma till den nya definitionen och innebörden av strategisk rörlighet	40
8. Käll- och litteraturförteckning.....	45
8.1 Tryckta källor	45
8.2 Otryckta källor.....	46
8.3 Källor på Internet	47

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Rörlighet med stridskrafter inom Sverige och även till andra länder är verkligen inget modernt påfund. Under vikingatiden genomfördes rörelser från Sverige både i öster och västerled för att idka handel och föra krig.¹ På samma sätt är det få städer i främst norra Europa som inte har några spår av Sveriges framfart under stormaktstiden.² Denna kunskap och förmåga behövdes inte mer när vi inträdde i 1900-talet med vår allians och neutralitetspolitik där våra stridskrafter bara skulle användas för rikets försvar. Vad som lades stor kraft på under denna period, det som ibland kallas invasionsförsvarstiden, var förflyttning av stridskrafter främst från södra Sverige upp till norra Sverige. Järnvägstationer som Bastuträsk, Bodens Södra och Vitvattnet blev kända. Detta koncept med koncentreringstransporter var känt och övat bland dåtidens repetitionsövningsförband.

Men, säger vän av ordning, Sverige deltog med utlandsstyrkor redan på denna tid. Javisst, men det var inte så materielltunga förband som dagens moderna enheter. Förbanden var ofta stationerade under långa perioder på samma plats så det var lång tidsperiod mellan förflyttningarna. Ta till exempel missionen UNEF (FN:s fredsbevarande styrka i Mellanöstern) som fanns på plats i Mellanöstern från 1956-1967.³ I boken *I Fredens Tjänst*⁴ återfinns i kapitlet erfarenheter och analys i princip ingenting om rörlighet eller transporter.⁵ I slutet av 1990- talet började tanken på att sätta upp snabbinsatsstyrkor även i Sverige komma igång på allvar. Tanken var att ha mer eller mindre stående enheter som skulle kunna ställas till exempelvis FN: s förfogande inom en kort tidsperiod. Den tidsaspekt som bestämdes var att förbanden skulle vara insatt i missionsområdet 30 dagar efter regeringsbeslut.⁶

Detta är inget specifikt för Sverige utan utvecklingen återfinns i många andra länder. Ta till exempel USA som hade stora styrkor stationerade i Västeuropa för att möta det tänkta Warszawapaktanfallet. Dessa styrkor har nu reducerats, men även till delar flyttats tillbaka till USA. Vad som återkommer när man studerar olika rapporter som avhandlar strategisk rörlighet är att den är intimt kopplad till förmågan att kunna utföra styrkeprojektion av olika nivåer. I USA anser vissa analytiker att förmågan att utföra styrkeprojicering är ett sätt att bibehålla USA: s status som supermakt.⁷ I USA är *Army Chiefs of Staff* vision att "*move a medium brigade anywhere in the world in 96 hours, deploy a division in 120 hours, and deploy five divisions in 30 days*".⁸ Med denna målsättning så krävs att den strategiska rörligheten är topptrimmad både till funktion och till förmåga.

¹ Den svenska historien (1966), *Forntid, vikingatid och tidig medeltid till 1319*, sida 154-155.

² Den svenska historien (1966), *Karolinska tiden 1654-1718*, sida 251.

³ Nils Sköld (1990), *I fredens tjänst*, sida 11.

⁴ Nils Sköld (1990), *I fredens tjänst*.

⁵ Nils Sköld (1990), *I fredens tjänst*, kap 10.

⁶ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*, sida 195.

⁷ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0.

⁸ *Army logisticians, Nov-Dec 2002*, sida 37.

1.2 *Problemformulering*

”In the aftermath of the Cold War, some military analysts believe that strategic mobility is more important than ever before”.⁹ Med dessa rader inleds en rapport om strategisk rörlighet avsedd för *House Commitment on National Security*.¹⁰ Denna omfattande rapport berör USA: s framtida inriktning av strategisk rörlighet. I denna framgår att strategisk rörlighet inte är samma sak som begreppet strategiska transporter. Rapporten anger även att strategisk rörlighet är ett brett område som innehåller fler aspekter än antalet flygplan eller fartyg för att uppnå en hög grad av strategisk rörlighet.

Det råder en hel del begreppsförvirring i Sverige vad avser området eller begreppet strategisk rörlighet. Vissa pratar om strategisk rörlighet som en funktion och andra anser det vara en förmåga. Denna diskussion om förmåga eller funktion känns igen från de så kallade militära basfunktionerna som till del har fått genomslag i Försvarmakten.¹¹ Strategiska transporter, är det samma sak som strategisk rörlighet? Strategiska transporter diskuteras i EU sammanhang rätt frekvent. Men använder politiker verkligen rätt begrepp? Vad ingår i begreppet strategisk rörlighet och hur borde en svensk definition av strategisk rörlighet utformas? Detta utgör en av uppsatsens uppgifter att försöka komma fram till. För att kunna göra detta så har ett antal olika länder och organisationer studerats för att ta reda på deras tolkning och innehåll av begreppet strategisk rörlighet. Detta är inte minst intressant ur ett EU perspektiv där EU har satt ner foten och definierat begreppet strategisk rörlighet. Avslutningsvis kommer frågeställningen vad ett litet land som Sverige egentligen är i behov av. Svaret på denna frågeställning måste då ses ur uppsatsens två andra delar, nämligen funktion - respektive förmågediskussion och vad strategisk rörlighet egentligen innebär samt vilka delar det innehåller.

Problemformuleringen påvisar att strategisk rörlighet är ett komplext begrepp.

⁹ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0, sida 1.

¹⁰ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0.

¹¹ Försvarmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*., sida 76-77.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syfte

Syftet med uppsatsen är att visa på komplexiteten av begreppet strategisk rörlighet och därmed kommer uppsatsen att präglas av stor bredd och därmed av mindre djup i detaljer. För att uppnå detta syfte kommer uppsatsen att belysa om Sverige är i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet, analysera begreppet strategisk rörlighet samt visa på skillnaden mellan förmågan och funktionen strategisk rörlighet.

Frågeställningar

- Är Sverige som nation i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet?
- Vad är strategisk rörlighet ?
- Finns det någon skillnad mellan funktionen och förmågan strategisk rörlighet och i så fall vad består den i?

1.4 Avgränsningar och antaganden

Uppsatsen avgränsas till att enbart studera västerländsk syn på strategisk rörlighet. Detta främst av Sveriges uttalade mål att delta i EU: s krishanteringsförmåga samt att övriga tänkbara organisationer för deltagande i krishanteringsoperationer är FN och NATO (då på FN: s uppdrag). I uppsatsen har bara använts öppna källor för litteraturstudien.

I begreppet strategisk rörlighet finns förmodligen ett antal relevanta komponenter som ingår. I denna uppsats har jag valt att utveckla Sveriges behov av strategisk rörlighet, definition av själva begreppet strategisk rörlighet samt diskussionen om strategisk rörlighet är en funktion eller förmåga. Dessa har jag valt för att dessa tre spänner över hela begreppet strategisk rörlighet i enlighet med uppsatsens syfte.

1.5 Centrala Begrepp

Det är ett flertal centrala begrepp som är viktiga att definiera och har bedömts som viktiga för denna uppsats. Dessa kommer att vidareutvecklas i uppsatsen. Som redan antyds av problemformuleringen råder det begreppsförvirring angående begreppet strategisk rörlighet. Begrepp som strategisk rörlighet, strategiska transporter, luftförmågan och så vidare används av olika intressenter i olika sammanhang. Detta gör att det blir än svårare att reda ut och förstå sammanhangen och kopplingarna mellan dessa begrepp. Uppgiften att definiera och särskilja dessa begrepp är central i uppsatsen. Uppsatsen kommer att visa att det tyvärr inte är enkelt att slå ihop dessa begrepp och fastställa att begreppet strategisk rörlighet ersätter dessa.

Strategi

Begreppet strategi har en allmän innebörd och kan avse olika verksamheter eller syften. Det finns specialiserade strategier för olika maktmedel, till exempel diplomatiska, ekonomiska eller militära medel. På samma sätt kan militär strategi avse verksamhet på en specifik krigföringsarena. Strategier kan också utformas för enskilda vapensystem eller teknologier samt för vissa operationer eller konflikter.¹²

Rörlighet

Rörlighet är en förmåga som uppstår när infrastruktur såsom vägar, järnvägar, broar, flygfält, hamnar, förbandens inbyggda transportförmåga, särskilda transportförband, trafikförband och andra förbands resurser står till förfogande. Även fältarbeten, som syftar till förbindelser, stödjer denna förmåga.¹³

Funktion

Funktion är enligt nationalencyklopedin en bestämd (tilldelad) uppgift i ett visst sammanhang.¹⁴

Förmåga

Nationalencyklopedin anger att förmåga är en möjlighet att utföra något som enbart beror på inre egenskaper särskilt hos levande varelser.¹⁵

1.6 Källkritik

Vid all vetenskapligt arbete är det viktigt att förhålla sig källkritiskt till materialet. Vid källkritik så används följande kriterier.¹⁶

- Ett äkthetskrav föreligger. Är materialet äkta? Kan det föreligga förfalskningar?
- Ett oberoendekrav föreligger. En källas värde kan fastställas genom att forskaren tar reda på varifrån uppgifter och fakta härstammar. Generellt kan sägas att primärkällor är bättre än sekundärkällor.
- Ett färskhetskrav föreligger. Detta utgår från att det i allmänhet är bättre att gå till en nyare källa än till en äldre.
- Ett samtidighetskrav föreligger. En bok som ligger närmare beskrivna tidshändelser kan i dess detaljer vara mer adekvat än en bok som tillkommit långt efter de timade händelserna.

Samtliga källor är av officiell karaktär och torde därför uppfylla de källkritiska kraven. En brist är att det i de flesta fallen inte har gått att spåra ursprunget eller vad som har föranlett definitionen av ett visst begrepp till exempel strategic mobility. Detta innebär att författaren måste tolka materialet själv och risken finns givetvis för feltolkningar då det inte är möjligt att studera bakgrunden och källorna.

¹² Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 61.

¹³ Försvarsmakten, (2003), *Doktrin för markoperationer(remiss)*, sida 66.

¹⁴ Internet (2004-01-21),

http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O158094&i_word=funktion.

¹⁵ Internet (2004-01-21),

http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O163226&i_word=f%26f6rm%265ga.

¹⁶ Ejvegård Rolf, *Vetenskaplig metod*, andra upplagan, sida 59.

1.7 *Forskning och tidigare utgivet material*

Efter samtal med representanter från både FOI samt FMV uppger dessa att strategisk rörlighet i den bemärkelsen som avses studeras i denna uppsats inte har skett i deras regi. Försvarmakten har gett ut ett PM¹⁷ som berör funktionen strategisk rörlighet. Denna PM har till del legat som grund för denna uppsats.

1.8 *Uppsatsens disposition*

Uppsatsen är uppdelad i fem stycken delar. Bakgrund till denna uppdelning kommer av uppsatsens teorianknytning som är systemteori. Genom att använda systemteorin så blir det naturligt att genomföra en systemanalys. Systemanalysen har fyra steg som uppsatsen kommer att följa¹⁸. Steg ett är att göra en nulägesbeskrivning, steg två är att analysera nulägesbeskrivningen och visa på möjligheter till förändringar, steg tre är att konstruera en ny och förhoppningsvis bättre modell än den som nulägesanalysen visade på, steg fyra är ge förslag på vilka förändringar som behövs göras för göra förändringen från det läge som nulägesanalysen i steg två visade på, till den nya modellen som föreslogs i steg tre.

I den första delen (kapitel ett, två och tre). Där presenteras det grundläggande i uppsatsen. Allt ifrån bakgrunden till vilken metod som används. Uppsatsen angriper begreppet strategisk rörlighet ur ett brett perspektiv vilket gör att djupet på uppsatsen inte blir så omfattande. Syftet med det är att visa på ämnets komplexitet och bredd.

I den andra delen (kapitel fyra) finns uppsatsens empiriska material samlat och här sker en nulägesbeskrivning av strategisk rörlighet. Kapitlet är uppdelat i tre avsnitt som följer uppsatsens tre frågeställningar. Det första avsnittet behandlar Sveriges behov av strategisk rörlighet. Här tar uppsatsen upp olika politiska uttalanden, beslut och andra handlingar både från svensk men även från EU: s sida, som berör Sveriges förhållningssätt till strategisk rörlighet ur en politisk synvinkel. I detta avsnitt behandlas även Försvarmaktens förhållningssätt till strategisk rörlighet. Det avhandlar ÖB: s uttalanden och beslut, via vilka utredningar och rapporter som täcker detta ämnesområde till vad som faktiskt rent praktiskt görs redan nu. Avsikten med detta är att visa på Sveriges inställning till strategisk rörlighet, vilket behov som finns och vad strategisk rörlighet egentligen är. Det andra avsnittet behandlar själva begreppet strategisk rörlighet. För att få så stor spännvidd som möjligt över själva begreppet så börjar avsnittet med att förklara de två orden strategisk och rörlighet var för sig. Detta görs för att lägga en bakgrund till själva ordet strategisk rörlighet. Därefter redovisas hur andra länder definierar strategisk rörlighet. Detta är avgörande för att skapa en bredd och förståelse hur begreppet definieras i andra länder som har kommit längre än Sverige i detta arbete.

¹⁷ PM HKV(2003-11-18) , *Strategisk rörlighet- en funktion i Försvarmakten.*

¹⁸ Carl Norrbom (1971), *Systemteori - en introduktion*, Sida 10.

Det sista avsnittet behandlar funktionen eller förmågan strategisk rörlighet. Även i detta avsnitt tas upp vad andra länder lägger i begreppet för att få en vidare förståelse och kunskapsuppbyggnad. Här behandlas även det aktuella läget inom Försvarmakten vad avser strategisk rörlighet.

Den tredje delen (kapitel fem) är en analys av nulägesbeskrivningen. Syftet med analysen är att beskriva Sveriges situation just nu avseende strategisk rörlighet och vilka möjligheter till förändringar som finns. Analysen sker separat av de tre avsnitten i föregående kapitel. I detta kapitel används den teorimodell som konstruerades i teorikapitlet för att enklare åskådliggöra strategisk rörlighet och dess ingående delar. I detta kapitel pekas det bara på vilka förändringar som bör göras men inte hur de skall göras.

I den fjärde delen (kapitel sex) ger författaren med utgångspunkt från analysen ett förslag till ny definition och innebörd av strategisk rörlighet. Här beaktas analysen och de förslag på förändringar som fanns i analysen för att göra ett förslag till ny definition och innebörd. Även i detta avsnitt används teorimodellen för att åskådliggöra det nya förslaget.

Slutligen i den femte delen (kapitel sju) sker slutdiskussionen. Syftet med slutdiskussionen är att ge förslag på hur skillnaden mellan nulägesanalysen och förslaget till ny definition och innebörd skall minskas och helst naturligtvis upphöra helt.

2. Teori

2.1 *Teorianknytning*

Den teori som ligger till grund för denna uppsats är systemteori. Argument varför denna teori ska användas grundas på att uppsatsens frågor torde vara lämpliga att strukturera ur ett systemvetenskapligt perspektiv eftersom uppgiften utgår från en helhet och där ingående komponenter studeras. Målsättningen är att koppla delkomponenterna i ett sammanhang och helhet som är strategisk rörlighet. Med systemteori kan avses teorier över hur olika slag av system är konstruerade respektive bör konstrueras. Systemteori koncentrerar sig i högre utsträckning på relationer mellan och strukturer av komponenter än på konstanta egenskaper hos komponenterna. Ofta innebär systemteori ett synsätt snarare än en teori.¹⁹ Detta återkommer i boken *Systemanalys*²⁰ som anger att systemen är sammansatt av komponenter som samverkar för det helas övergripande målsättning. Systemtänkandet är helt enkelt ett sätt att tänka över dessa totala system och deras delkomponenter.²¹

I princip kan systemteori användas till följande:²²

Kartläggning och beskrivning av relevanta komponenter och relationer inför ett visst problem. Vid kartläggning är det viktigt att fastställa vilka mål som vill uppnås samt tänkbara medel och metoder för att uppnå dessa.

Analys av det relevanta systemet. Viktigt är att analysera olika medels bidrag till måluppfyllelsen samt möjligheter till förändringar.

Konstruktion av nya (och bättre) system. Därvid bör beaktas kartläggningen och analysen samt vilka mål det nya systemet skall uppfylla samt vilka restriktioner som gäller.

Genomförandeplanering. Exempel på en planeringsmetod med systemteoretisk anknytning är nätplanering.

Valet av systemteori grundar sig på att strategisk rörlighet är ett område som kan angripas ur ett systemvetenskapligt arbetssätt. Nackdelen med systemteori är att den teoretiskt inte är så välgrundad och lämnar därmed mycket till användaren av densamma att förstå och tolka teorin. I detta specifika fall så kan det givetvis vara så att författaren helt enkelt har valt fel relevanta komponenter och därmed analyserat strategisk rörlighet ur ett mindre bra perspektiv.

¹⁹ Carl Norrbom (1971), *Systemteori - en introduktion*, Sida 10.

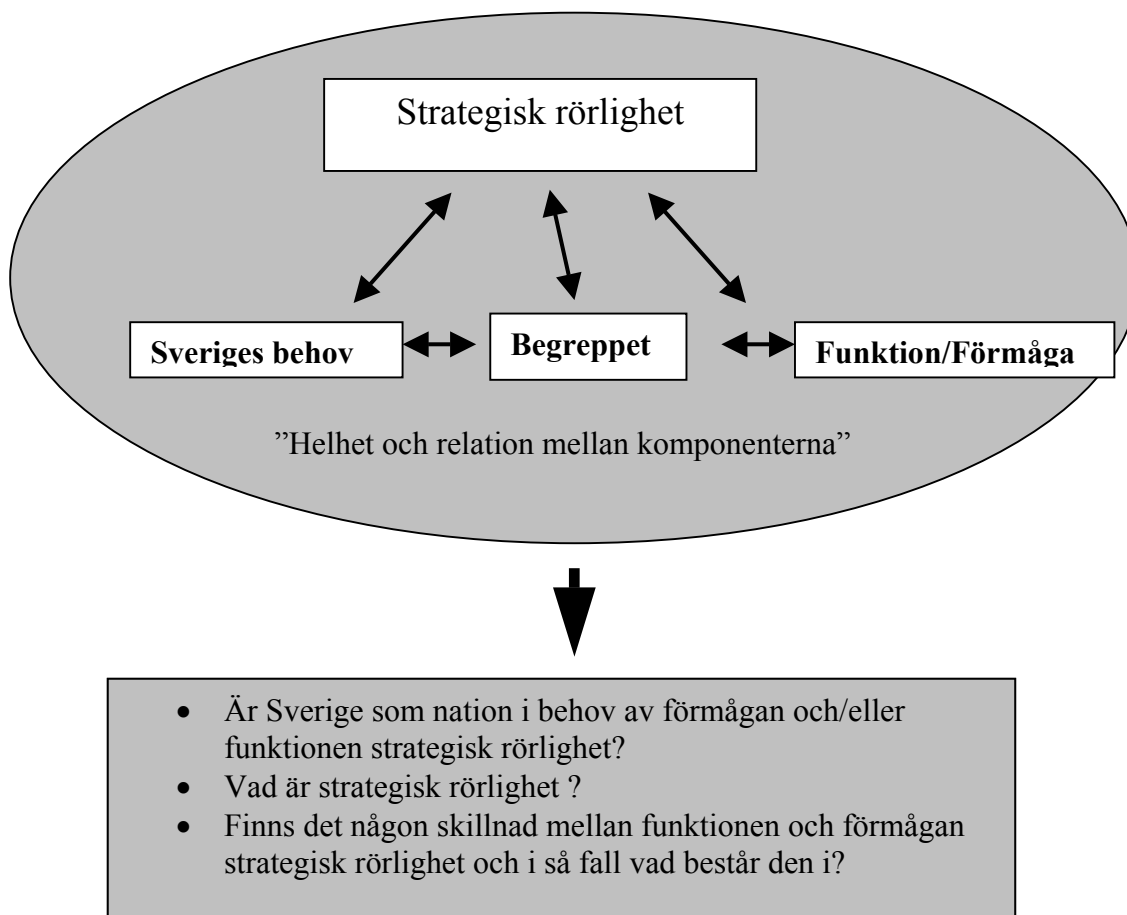
²⁰ C. West Churchman (1978), *Systemanalys*.

²¹ C. West Churchman (1978), *Systemanalys*, sida 20.

²² Carl Norrbom (1971), *Systemteori - en introduktion*, Sida 10.

2.2 Teorimodell

Med systemteorin som grund har en egen modell konstruerats enligt figur nedan:

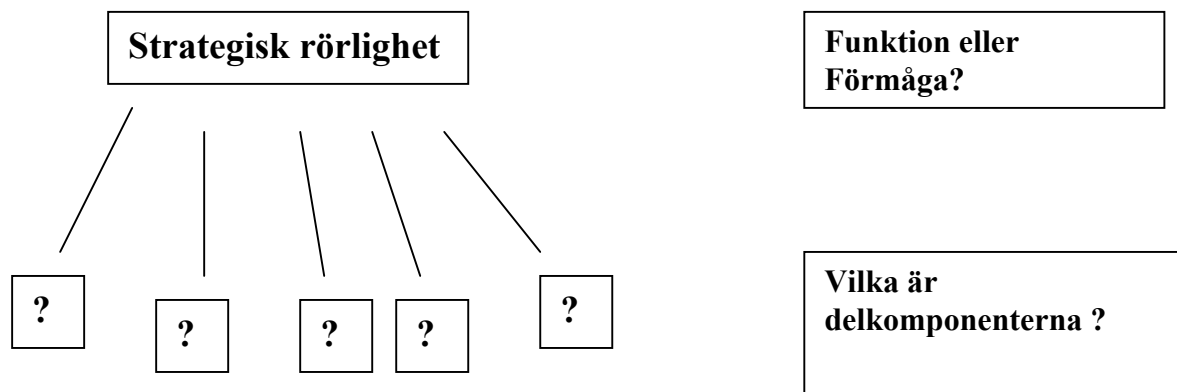


Figur 1 Bild utvisande teorimodell

Ovanstående modell bygger på att den centrala målsättningen för hela uppsatsen är strategisk rörlighet. I denna uppsats kommer därför tre relevanta komponenter att belysas: Sveriges behov, definition av själva begreppet och funktionen/förmågan och deras inbördes relationer. Detta skall kopplas till en helhet där delkomponenterna och det centrala målet inte ses som enskilda företeelser utan helhet och relation ses mellan dessa faktorer. Detta är för att uppnå systemteorins målsättning.

Användning av teorimodellen

Teorimodellen används som grund för att utveckla en schematisering för att på ett enkelt sett kunna åskådliggöra begreppet strategisk rörlighet genom uppsatsen och som även hjälper fram till att lösa svaren i uppsatsens frågeställningar.



Figur 2 Bild utvisande schematisering

3. Metod

En metod är ett redskap, ett sätt att lösa problem och komma fram till ny kunskap.²³

3.1 Metod

Det finns två olika metodiska angreppssätt, kvantitativa och kvalitativa.

Kvalitativa metoder innebär en ringa grad av formalisering. Metoden har primärt ett förstående syfte. Den är inte inriktade på att pröva om informationen har generell giltighet. Det centrala blir istället att genom olika sätt att samla in information dels kan få en djupare förståelse av det problemkomplex som studeras, dels kan beskriva helheten av det sammanhang som detta inryms i. Metoden kännetecknas av närhet till den källa informationen hämtas från.²⁴ Kvantitativa metoder är mer formaliserade och strukturerade. Metoden är i långt större utsträckning präglad av kontroll från forskaren sida. Uppläggningsen och planering kännetecknas av selektivitet och avstånd i förhållande till informationskällan.²⁵

²³ Idar Magne Holm&Bernt (1997), *Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder*, sida 13.

²⁴ Idar Magne Holm&Bernt (1997), *Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder*, sida 14.

²⁵ Idar Magne Holm&Bernt (1997), *Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder*, sida 14.

Inom ramen för kvalitativa och kvantitativa studier kan man använda sig av ett antal metoder och tekniker.²⁶ Denna undersökning utgår ifrån en deskriptiv²⁷ studie som helt enkelt innebär en beskrivning. Detta måste dock göras i paritet med systemteorin.

Därför följer uppsatsen de fyra stegen i systemanalysen.²⁸

Uppsatsen börjar med en *kartläggning och beskrivning* av begreppet strategisk rörlighet. Detta omfattar tre relevanta komponenter, Sveriges behov, definition av begreppet och avslutningsvis om strategisk rörlighet är en funktion eller förmåga. För att göra detta på ett enkelt och tydligt sätt beskrivs respektive komponent var för sig.

Denna kartläggning *analyseras* för att klargöra nuläget och visa på vilka möjligheter till förändringar som finns.

Detta används sedan för att *konstruera* ett nytt system att se strategisk rörlighet på samt vilken måluppfyllnad det nya systemet skall klara av.

Uppsatsen avslutas med en diskussion där *genomförandeplaneringen* föreslås för att gå i mål med det nya systemet.

3.2 *Tekniker*

Det finns ett antal olika tekniker för att samla in data. Ibland används även ordet metodik istället för tekniker. De vanligaste är:²⁹

- Litteratursökning
- Intervjuer
- Enkäter
- Deltagande observation.

Insamling av data i denna studie sker genom litteratursökning. Valet av litteratursökning som teknik är för att få så stor bredd som möjligt på faktainsamlingen. För att vidga sökningen så kommer tryckta källor men även det som har publicerats via Internet att tas med. I dagens samhälle är det oftast både enklare och betydligt snabbare att söka information via Internet. Det ställer dock högre krav på källkritik än vid litteratursökning på traditionellt sätt.

²⁶ Ejvegård (1996), *Vetenskaplig metod*, sida 29

²⁷ Ejvegård (1996), *Vetenskaplig metod*, sida 30

²⁸ Carl Norrbom (1971), *Systemteori - en introduktion*, Sida 10

²⁹ Idar Magne Holm&Bernt (1997), *Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder*, sida 42-65

När texter tolkas så blir det oftast av semantisk karaktär det genomförs. Semantik är betydelselära. En text har i sig en mening, en betydelse, som inte beror på vem som skrev texten, utan bara på det språk som texten är skriven på. Det innebär att texten kan tolkas av den som behärskar detta språk. Det kan dock visa sig att flera olika tolkningar finns som alla är rimliga. Textens mening är då inte entydig. Genom semantisk analys kan det framgå vilka tolkningar som är rimliga. En sådan analys grundar sig på en förutsättning om ett gängse språkbruk inom ett visst språkområde. Semantiker sysslar mest med ord och satser. Men den text som ska tolkas kan vara en lång sammanhållande helhet, som i detta fall med doktrinerna. Det räcker därför inte att tolka varje mening för sig.³⁰ Vid texttolkning måste varje del av texten ses i relation till helheten. Men helheten kan inte överblickas utan att först läsa de enskilda delarna. Därför måste tolkningen utföras genom en successiv växelverkan mellan del och helhet. Första vändan startas med ett slags preliminär förståelse av texten, som kallas förförståelse. Den tillåter ett antal olika tolkningar. Av dessa väljs dem som verkar ge bäst förståelse av helheten. Därefter tas en ny del och förfaringsättet upprepas. I en senare vända kanske det måste gå tillbaka till den första delen igen, och korrigera tolkningen av den mot en något modifierad helhetsbild. På så sätt växer förståelsen fram i en så kallad dialektisk process, där delarna bedöms utifrån en mer eller mindre ofullständig helhetsbild, och där denna växer till och korrigeras allteftersom fler delar undersöks. Denna process har kallats den hermeneutiska cirkeln eller spiralen.³¹

3.3 *Reliabilitet och validitet*

Svensson och Starrin³² tar upp begreppen validitet och reliabilitet. De beskriver att reliabiliteten innebär att vid upprepad mätningar av konstanta objekt erhåller samma resultat, att mätningen görs på ett tillförlitligt sätt och att mätningarna är korrekt utförda. När det gäller validiteten så menas att det som avses att undersökas undersöks. Enligt författarna är validitet överordnat i förhållande till reliabilitet, det vill säga om validiteten är god är också reliabiliteten det. Är reliabiliteten god är det inte en garanti för att validiteten också är det.³³ Med validitet avses att ange hur pass väl det som avsetts att mätas mäts.³⁴ Validiteten i denna uppsats får anse vara god då en stor bredd på öppen litteratur som finns tillgänglig har studerats avseende begreppet strategisk rörlighet. Dock finns en medvetenhet om att materialet tolkats med viss förförståelse finns. Detta betyder inte att det inte finns fler än ett sätt att bearbeta och analysera samma material på.

³⁰ Anders Lundberg (1990), *Veta och välja- om kunskapssökning och beslutsfattning*, sida 128.

³¹ Anders Lundberg (1990), *Veta och välja-om kunskapssökning och beslutsfattning*, sida 74.

³² Svensson & Starrin (1996), *Kvalitativa studier i teori och praktik*.

³³ Svensson & Starrin (1996), *Kvalitativa studier i teori och praktik*, sida 209.

³⁴ Svensson & Starrin (1996), *Kvalitativa studier i teori och praktik*, sida 210.

4. Nulägesbeskrivning av strategisk rörlighet

Avsikten med detta kapitel är att göra en kartläggning och beskrivning av begreppet strategisk rörlighet. För att göra detta ur ett så brett perspektiv som möjligt så har ett urval av litteratur och dokument studerats. Jag har inte kunnat finna några svenska rapporter eller dokument som avhandlar strategisk rörlighet. Däremot så återfinns strategisk rörlighet samt strategiska transporter i en mängd olika dokument. Detta gäller framför allt i diskussioner om framtida behov för olika försvarsmakter och organisationer. Som så ofta i militära sammanhang så har NATO och USA kommit längst vad avser innebörd och definition av begreppet strategisk rörlighet, men även EU ha tagit ett steg framåt i detta arbete. Därför är det naturligt att studera vad dessa har kommit fram till för att lägga en kunskapsgrund i uppsatsen.

I diskussionen avseende strategisk rörlighet så är det väsentligt för ett litet, alliansfritt land som Sverige att definiera behovet av strategisk rörlighet. Att landet har både förmåga och resurser till strategisk rörlighet i den omfattning som anses vara behov av kommer att bli ekonomiskt mycket kostsamt. Därför syftar avsnittet om Sveriges behov av strategisk rörlighet till att konstatera vad våra centrala politiker och Försvarsmakten har uttalat, eller skrivit vad avser strategisk rörlighet. Denna bakgrund används för att kunna gå vidare i uppsatsen med frågeställningen om vad Sverige egentligen är i behov av vad avser strategisk rörlighet. Nästa avsnitt syftar till att göra en nulägesbeskrivning av själva begreppet strategisk rörlighet. Dels så kommer själva ordet att analyseras samt vad olika länder och organisationer avser med begreppet strategisk rörlighet. I Försvarsmakten så används funktion och förmåga i en mängd sammanhang. Däremot så blandas dessa tyvärr rätt friskt och samma begrepp benämns som både förmåga och funktion beroende på sammanhanget. Därför syftar sista avsnittet till att studera och kartlägga om strategisk rörlighet är en förmåga eller en funktion, eller om det kan variera beroende på sammanhanget.

4.1 *Sveriges behov av strategisk rörlighet*

Detta avsnitt avser att ur ett så brett perspektiv som möjligt studera vad Sverige som nation har uttalat eller åtagit sig i olika sammanhang samt vad övriga intressenter i denna fråga har kommit fram till. I Regleringsbrevet till Försvarsmakten för 2004³⁵ nämns inte begreppet strategisk rörlighet någonstans. Däremot kan det utläsas ambitioner som kan liknas vid tanken om strategisk rörlighet återfinns i punkten ”operativ förmåga i olika avseenden” vilket innebär att:³⁶

- Ha förmåga att i samverkan med andra länder planera, genomföra och utvärdera fredsbevarande operationer, främst i Europa och dess närhet, men även globalt.

³⁵ Regleringsbrev för budgetåret 2004 avseende Försvarsmakten, Regeringsbeslut 16.

³⁶ Regleringsbrev för budgetåret 2004 avseende Försvarsmakten, Regeringsbeslut 16, sida 5.

- Ha förmåga att i samverkan med andra länder planera, genomföra och utvärdera fredsframtvigande operationer i Europa och dess närhet.
- Ha förmåga att på medellång sikt (inom fem år efter beslut av regeringen) med mindre styrkor kunna delta i fredsframtvigande styrkor även globalt.

Försvarsberedningen är ett forum för konsultationer mellan regeringen och representanter för de politiska partierna i riksdagen. Strävan är att nå en så bred enighet som möjligt beträffande hur Sveriges långsiktiga säkerhets- och försvarspolitik skall utformas. Utifrån detta samråd utformar Regeringen sina förslag till riksdagen.³⁷ Försvarsberedningens arbete är inriktat mot att genomföra en prövning av det säkerhetspolitiska läget och dess konsekvenser för totalförsvarets beredskap, omfattning, utveckling och förnyelse.³⁸ I rapporten *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*³⁹ som är en omfattande rapport som spänner över hela Försvarsberedningens arbetsuppgifter återfinns tankar kring strategisk rörlighet. Dock så nämns det inte vid namn som strategisk rörlighet. I rapporten beskrivs bakgrunden till det europeiska samarbetet för en gemensam krishanteringsförmåga. Denna bakgrund är även viktig för att förstå bakgrunden till resonemanget om strategisk rörlighet ur ett EU perspektiv. Utvecklingen av den europeiska krishanteringsförmågan berör spektrum från långsiktig krishanteringsplanering, upprättande av resurs och förmågeregister, gemensam övnings och utbildningsverksamhet till planering för militära och civila krishanteringsinsatser. Det internationella samarbetet ställer krav på nationella anpassningar för att kunna samverka med andra länder, s.k. interoperabilitet.⁴⁰ I samband med att EU –länderna i Helsingfors 1999 enades om ett övergripande kapacitetsmål (*Headline Goal*) som skulle vara uppfyllt till år 2003, beslutades också att en översynsmekanism skulle införas för att mäta vilka framsteg som EU gör i denna process. En enkel och tydlig översynsmekanism är en förutsättning för att kunna följa upp och utvärdera medlemsländernas åtaganden, åtgärda brister och utveckla förmågan till internationell krishantering. EU kommer att ha den politiska kontrollen över översynsprocessen.⁴¹ Inom såväl civil som militär krishantering har erfarenheterna visat på nyttan av att i förväg sammanställa vilka resurser och förmågor som olika länder skulle kunna bidra med i händelse av en kris eller konflikt.

³⁷ Internet 2004-01-26, <http://www.forsvarsberedningen.gov.se/>.

³⁸ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*, sida 9.

³⁹ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*.

⁴⁰ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*, sida 180.

⁴¹ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet – gemensam säkerhet*, sida 181.

Av dessa bör vissa ha särskilt hög beredskap för att med mycket kort varsel kunna finnas på plats i insatsområdet. Sammanställningarna utgör sedan grunden för en gemensam sammansättning av resurserna.⁴² EU har under hösten 2000 upprättat en styrkekatalog för nationella militära förmågor i syfte att uppnå det övergripande kapacitetsmålet (*Headline Goal*) till år 2003, dvs. att kunna sätta in styrkor upp till 50 –60000 soldater, samt relevanta sjö- och flygstridskrafter inom 60 dagar, med en uthållighet om minst ett år. Vid utvecklingen av den europeiska krishanteringsförmågan inom EU är det tydligt att det finns ett behov av att kunna agera inom ett brett spektrum av konfliktscenarier. Upprättandet av styrkeregistret har visat att EU- länderna kvantitativt uppfyller det övergripande målet med god marginal, men att det finns kvalitativa brister främst i den samlade förmågan till underrättelsetjänst, strategiska transporter och ledning.⁴³ Intressant är om det verkligen avses strategiska transporter eller om detta skall tolkas som det vidare begreppet strategisk rörlighet. Detta resonemang återkommer i avsnittet Funktionen kontra förmågan strategisk rörlighet. Efter denna bakgrundsbeskrivning fortsätter Försvarsberedningen att i mer konkreta termer redogöra för Sveriges deltagande i internationella säkerhetssamarbete samt vilka ambitioner Sverige har med detta samarbete.⁴⁴ Angående säkerhetssamarbetet med EU så säger beredningen att brister som identifierats i EU: s styrkeregister rör strategisk transportförmåga, ledningskapacitet och underrättelseförmåga. Täckning av dessa brister torde inte ha skett till 2003, utan arbetet med att utveckla den europeiska krishanteringsförmågan kommer att fortsätta. Sverige bör därför se över vilken förmåga vi kan och vill bidra med även på längre sikt.⁴⁵ Förmåga att utföra strategiska transporter avser dels förmågan att transportera nödvändiga förband och resurser till insatsområdet, dels förmågan att underhålla insatsen när den väl är på plats. EU har brister både vad gäller flyg- och sjötransportresurser. Sverige har anmält ett flygtransportförband till EU: s styrkeregister för krishantering.⁴⁶

I rapporten *Säkrare grannskap –osäker värld*⁴⁷ som utkom 2003 är beredningen mer konkret vad avser strategiska transporter. På samma sätt som i den tidigare textdelen avseende EU: s brister så är det även här frågetecken om beredningen bara avser strategiska transporter eller om det inte är det vidare begreppet strategisk rörlighet som avses. I beskrivningen av EU: s säkerhet och försvarspolitik (ESFP) så konstateras att inom ramen för arbetet med EU: s uppbyggnad av militär förmåga för krishanteringsinsatser kommer planer att presenteras under år 2003 för hur de identifierade bristerna skall hanteras. Detta kommer att ställa krav på en utveckling av de processer som idag hanterar uppbyggnaden av militär förmåga.

⁴² DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet*, sida 182.

⁴³ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet*, sida 182.

⁴⁴ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet*, sida 187.

⁴⁵ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet*, sida 194.

⁴⁶ DS 2001:14, *Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet*, sida 194.

⁴⁷ DS 2003:8, *Säkrare grannskap –osäker värld*.

Medlemsstaternas vilja och möjlighet att bidra till att täcka dessa brister kommer att aktualiseras i samband med denna diskussion.⁴⁸ Samtidigt ökar endast ett fåtal medlemsstaters försvarsbudgetar substantiellt medan övriga medlemsländer inte aviserar någon ökning av utgifter för försvarsområdet under en överskådlig framtid. På nationell nivå lider också många stater, inklusive Sverige, av betydande svårigheter att till rimliga kostnader få fram efterfrågad struktur främst avsedda för det nationella försvaret. Till del handlar det också om medlemsstaternas politiska vilja att anmäla redan nu tillgängliga resurser och/eller ändra i beslutade materielprojekt och liggande försvarsplanering.⁴⁹

Ett fullt ut gemensamt och integrerat europeiskt försvar är inte aktuellt, men utvecklingen synes gå mot att söka vägar mot en ytterligare koordinering inom nuvarande ramar. Åtgärder som diskuteras handlar t.ex. om samutnyttjande av resurser, åtminstone inom vissa områden av vikt, framför allt för krishanteringsinsatser som t.ex. strategiska transporter.⁵⁰ Under avsnittet Sveriges säkerhetspolitiska samarbete⁵¹ diskuteras bland annat problemet med att avhjälpa bristerna i EU:s krishanteringsförmåga. *Headline Goal* skall vara uppnått år 2003, men samtliga medlemsstater är medvetna om att de så kallade kollektiva förmågorna, bland annat strategiska transporter, fortsatt kommer att ha betydande brister. Under överskådlig tid kommer trycket på EU:s nuvarande medlemsstater vara stort att bidra till ett avhjälpande av bristerna. Olika möjligheter finns för att uppfylla denna ambition. Nya nationella och multinationella bidrag utifrån existerande resurser, olika former av substitution med andra förmågor samt nya projekt för att ta fram nya förmågor är de mest troliga åtgärder som behöver sättas in.⁵² Arbetet med *ECAP (European Capabilities Action Plan)* syftar till att behandla samtliga 40 identifierade bristområden inom både *Headline Goal* och de kollektiva förmågorna. Trycket på att uppnå konkreta resultat under år 2003 var stort. Tyvärr så har författaren inte återfunnit några dokument som har redogjort för hur resultatet egentligen blev. Enligt rapporten så är Sverige djupt engagerad i ambitionen att för EU:s militära krishanteringsförmåga utveckla och bidra med adekvata resurser.⁵³ Ett viktigt steg i denna riktning togs den 27 maj 2003, när Belgien, Frankrike, Luxemburg, Spanien, Storbritannien, Turkiet och Tyskland undertecknade ett avtal med Airbus om att köpa totalt 180 nya militära transportflygplan. Flygplanen kommer att levereras under 2008-2009.⁵⁴

⁴⁸ DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, sida 99.

⁴⁹ DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, sida 101.

⁵⁰ DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, sida 102.

⁵¹ DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, kap 12.

⁵² DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, sida 278.

⁵³ DS 2003:8, *Säkrare grannskap – osäker värld*, sida 279.

⁵⁴ Internet (2004-01-27),

<http://www2.riksdagen.se/Internet/EU svar.nsf/0/B3E44BED776BD833C12569F40028FF26?OpenDocument>, sida 6.

Försvarsmakten genomför årligen enligt regleringsbrevet en perspektivplanering som redovisas i en årsrapport. Den senaste benämns Målbildsinriktningar inför Försvarsbeslut 2004, rapport 7.⁵⁵ Som bilagor i denna rapport finns ett antal fördjupningsområden. Bakgrunden till dessa fördjupningsområden var att i arbetet med föregående års perspektivplanearbete identifierades ett antal fördjupningsområden där arbete var nödvändigt att genomföra för att öka kunskapen och lyfta fram fakta som var relevanta för framtagandet av idé och målbilder. De områden som redovisades bedömdes också kostnadsdrivande och effektbestämmande för Försvarsmaktens utformning. Ett av fördjupningsområdena är strategiska transporter.⁵⁶ Där framgår inledningsvis att Regeringen i regeringsbeslut begärt att:

”Försvarsmakten ska redovisa sin syn på frågor som hänger samman med operativ rörlighet både till lands till sjöss och i luften. Frågan om utveckling av sjötransport och transportflygförmågan ska belysas särskilt.”

Här kommer ytterligare ett begrepp, operativ rörlighet, som läggs till den oklarhet som råder inom detta ämnesområde. Operativ rörlighet har Sverige alltid sysslat med. Har Regeringen verkligen begärt att få svar på rätt frågeställning? Svaret på denna begäran återfinns i rapporten som en beskrivning av fördjupningsområdet strategiska transporter.⁵⁷ Detta innebär att Försvarsmakten har tolkat den fråga om operativ rörlighet som en fråga om strategiska transporter. Därefter säger rapporten att som en följd av Sveriges ökande internationella åtaganden under det senaste decenniet och högre krav på att snabbt kunna transportera avdelade styrkor till ett insatsområde, så har förmågan till strategisk transport fått en avgörande betydelse för ett lyckat genomförande av insats. Frågan om ett svenskt behov av strategiska transportresurser är komplex och har både nationella och internationella aspekter, då strategisk transportkapacitet har identifierats som ett kritiskt bristområde bl.a. inom ramen för EU: s krishanteringsförmåga. Perspektivplaneringen har i sitt arbete med olika strategiska typsituationer och strukturer försökt identifiera behovet av strategiska transportresurser för Försvarsmakten i framtiden.⁵⁸

Läget i Sverige är att Försvarsmakten disponerar i realiteten inga egna strategiska transportresurser. Även om de 8 C-130 Herkules (Tp 84) utnyttjas för strategiska transporter är de i grunden avsedda för taktiska transporter och fällning, och har stora begränsningar när de används på annat sätt. I övrigt utnyttjar Försvarsmakten till stor del civila transportresurser, som vid behov upphandlas på den internationella marknaden. Civila transportresurser används för ”fredsmässiga” transporter till ”icke stridsområden”. Civila resurser kan i regel inte användas till akuta konfliktområden.⁵⁹

⁵⁵ Försvarsmakten (2003), *FMI Rapport 7*.

⁵⁶ Försvarsmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 157.

⁵⁷ Försvarsmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 223.

⁵⁸ Försvarsmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 223.

⁵⁹ Försvarsmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 224.

Som en av slutsatserna anges att styrande för Försvarmaktens behov av strategiska och operativa transportresurser kommer att vara nivån på och utformningen av våra internationella insatser.

Dessutom står det att om kravet på internationella insatser ökas, kommer också kravet på säker tillgång till strategiska transportresurser att öka.⁶⁰ Transporter inom Sverige och till det omedelbara närområdet kräver som regel inga särskilda av Försvarmakten disponerade ”strategiska” transportresurser. De flesta behoven kan lösas genom att utnyttja civila kapaciteter.⁶¹ Alternativt kan militära resurser från någon typ av gemensam europeisk resurspool utnyttjas. Ett sådant samarbete vad avser militärt transportflyg finns redan, och Sverige bör undersöka möjligheten att delta i detta. Vid stora internationella insatser från många stater räcker varken disponibla militära eller civila resurser till. De stater som disponerar egna transportresurser prioriterar i regel egna transportbehov före svenska. Priserna på eventuellt kvarvarande civila resurser stiger kraftigt⁶². Detta innebär som regel att Försvarmakten åtminstone initialt måste förlita sig på egna, av Försvarmakten disponerade, främst transportflyg. Den kan vara ägd eller leasad av Försvarmakten eller tillhandahållas på kort tid genom avtal. Ett viktigt påpekande i rapporten är att en sådan flygtransportresurs bör vara tillräckligt stor för att säkerställa snabb transport av främst rekognoserings- och förberedelsestyrkor, specialförband och för understöd av insatta förband med t.ex. specialreservdelar och ersättningspersonal.⁶³ Avslutningsvis säger Försvarmakten att strategiska och / eller operativa transportresurser är dyra både att anskaffa och att utnyttja. En utveckling av denna förmåga kommer i nuvarande ekonomi att få ett stort genomslag på möjligheten att utveckla eller bibehålla andra förmågor. Förmågan bör därför behandlas som en vägvalsfråga i sammanhang med val av storlek och inriktning på våra internationella insatser. Det bör övervägas om inte Sveriges strategiska transportresurser är en nationell resurs och inte enbart en försvarsmaktsresurs.⁶⁴

Som en del i arbetet med fördjupningsområdet strategiska transporter har det genomförts två studier, en om flygtransport och en om sjötransport. Studien som avhandlar flygtransport benämns studie *Air Mobility*.⁶⁵ Studieuppdraget var att ”Lämna förslag på utformningen av FM framtida (2015-2030) flygtransportfunktion”. Vad det gäller dom framtida behoven så säger rapporten att insatsorganisationens behov är styrande för flygtransportfunktionens utformning både vad avser plattform och numerär. De krav specialförbanden ställer avseende storlek, numerär och taktisk kapacitet är till viss del dimensionerande redan i dag. Avgörande för resterande behov är grundorganisationens (GRO) nationella behov och vilken ambition Sverige har vid deltagande i internationella insatser.

⁶⁰ Försvarmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 225.

⁶¹ Försvarmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 225.

⁶² Försvarmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 225.

⁶³ Försvarmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 225.

⁶⁴ Försvarmakten (2003), *FMI Rapport 7*, sida 226.

⁶⁵ F7 21 120:41891, *Slutrapport studie Air Mobility*.

Inom Europa och dess omedelbara närhet är dagens flygplan och numerär ett system som löser många av de identifierade uppgifterna. Vid internationella insatser utanför Europa är det främst tidskrav och avstånd från Sverige som avgör kraven på transportflygfunktionen.

På längre avstånd blir behoven av större flygplan, med bättre räckvidd och större lastkapacitet avgörande för insatstider och handlingsfrihet vid val av förband.⁶⁶ Vidare anger rapporten att identifierade behov har genererat ett antal alternativa flygplanflottor som var för sig har olika ambition/tyngdpunkt i luftrörlighetsfunktionen. Här tillkommer ytterligare ett begrepp i begreppsfloran runt strategisk rörlighet, luftrörlighetsfunktionen. Det framgår ingenstans i rapporten bakgrunden till detta nya begrepp eller dess koppling till nu befintliga begrepp. Luftrörlighetsfunktionen kan utgöras av en entypsflotta eller en mixad flotta. Entypsflottor innebär alltid kompromisser i olika avseenden. Med mixad flotta optimeras varje flygplanstyps särskilda egenskaper, men med en risk för högre kostnader på grund av flera flygplanstyper. Studien har sedan gått igenom de flygplanstyper som kan vara aktuella för Sveriges vidkommande och lämnat ett antal olika alternativ som består av kombinationer av olika flygplanstyper och studien lämnar som slutsats att studiearbetet har visat att olika ambitioner i ett antal anseenden får direkta konsekvenser för innehållet och utformningen av luftrörlighetsfunktionen.⁶⁷ Bara som jämförelsesiffror kan nämnas att de studerade entypsflottorna består av 5 resp 8 stycken C 130 Hercules eller enbart 5 stycken A400M. De mixade luftflottorna har alla en grundkomponent i 5 stycken C-130.⁶⁸ Avslutningsvis säger rapporten att luftrörlighetsfunktionens utveckling i framtiden beror på vilken ambitionsnivå statsmakterna beslutar att Försvarsmakten skall ha.⁶⁹ På liknande sätt har sjötransportkapaciteten studerats i en rapport.⁷⁰ Den påminner i stora delar om *Air Mobility*-studien, dvs den behandlar i stort sett bara plattformarna. Slutsatserna i rapporten pekar på att Sverige inte bör anskaffa något eget fartyg i oceanfart utan sluta olika typer av kontrakt med civila redare.⁷¹ Vad som däremot är intressant är att rapporten tar upp de erfarenheter som är gjorda vid tidigare strategisk transporter. Där tas följande upp:⁷²

- Försvarsmaktens kunskaper om ”civila” sjötransporter och dess krav på lasthanteringsutrustning certifiering etc. är begränsad. Kunskapsuppbyggnad måste ske. Fn. finns vissa kunskaper i OPIL J4 och vid Swedint.
- Nätverk med kontakter inom rederi- och shippingbranschen är mycket viktigt, vår förmåga att vara kompetenta upphandlare/kunder är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå framgång.

⁶⁶ F7 21 120:41891, *Slutrapport studie Air Mobility*, sida 5.

⁶⁷ F7 21 120:41891, *Slutrapport studie Air Mobility* sida 6.

⁶⁸ F7 21 120:41891, *Slutrapport studie Air Mobility* sida 7.

⁶⁹ F7 21 120:41891, *Slutrapport studie Air Mobility* sida 8.

⁷⁰ HKV KRI SJÖ, PG M 4173, *Strategic movement requirements-sealift*.

⁷¹ HKV KRI SJÖ, PG M 4173, *Strategic movement requirements-sealift*, sida 31.

⁷² HKV KRI SJÖ, PG M 4173, *Strategic movement requirements-sealift*, sida 9.

- Hanteringsutrustning, containers etc. måste ovillkorligen vara standardiserad och certifierad, om inte kan rederier och stuverier vägra att befatta sig med lasten. Att Försvarsmaktens egen personal själv går in i hamnarna eller ombord på fartygen är inget alternativ för att lösa godshanteringen.
- Tidsförhållanden i hamnar och under färd etc. är mycket snäva. Det finns ett högt krav på exakthet i planeringen vilket kräver hög grad av professionalism vid planeringen.
- Teknisk support av den sjötransporterade materielen måste finnas tillgänglig ombord under transporten, annars finns risken att komma fram med materiel som inte fungerar.
- Kontinuerlig bedömning av hot mot sjötransportverksamheten såväl under lastning, färd och lossning måste finnas med.
- *Sealift* (sjötransport) måste övas, övning ger kunskap och färdighet. Utan färdighet kan Försvarsmakten inte genomföra verksamheten. Checklistor, åtgärdsplaner etc. måste finnas klart för att svenska förband skall komma fram med avsett stridsvärde.

Det pågår arbeten inom Försvarsmakten som bedöms beröra området strategisk rörlighet och några exempel är:

Inom *Försvarsmaktens Logistik (FMLOG)* sker ett arbete för att förbättra FMLOG beredskap vid internationella insatser som leds av chefen Joint Service Support (JSS). JSS är tänkt att fungera som FMLOG stabsfunktion för internationell verksamhet och kanal till Operativa Insatsledningen/ Taktiska Kommando (OPIL/TK). Denna arbetsgrupp konstaterade att det finns åtgärder att dels göra inom egen organisation (FMLOG) men även med samordningen/samspelet med OPIL/TK samt det aktuella förbandet. En slutsats som drogs var att på lite längre sikt kan det vara aktuellt att delar av FMLOG personal som medverkar vid packningen hemma följer med förbandet till missionsområdet den första tiden (ca 1-3 veckor) och stödjer förbandet.⁷³

Inom Krigsförbandsledningen Markstridsavdelning (*KRI MARK*) så pågår ett arbete med modulära förband för internationella insatser. Tanken är att Sverige inte skall ha så statiska förband för internationella insatser utan dessa skall sättas ihop modulärt efter insatsens behov. En sak som tas upp som torde vara inom ramen för strategisk rörlighet är skapandet av en etableringsstyrka (*Theatre Enabling Force*). Denna syftar till att stödja en svensk mission i uppbyggnadsfasen. Innehållet (skräddarsytt) kan till exempel vara MP-enhet, transportenhet, *MOVCON*-enhet, fältarbets- byggnadsenhet. Skillnaden mellan transportenhet och *MOVCON*-enhet är att transportenhet är attsjälva transportförbandet och *MOVCON*-enheten är den enhet som planerar och leder transporter. Fördelarna enligt underlaget blir att insatsförbanden kan göras ”mindre” samt att insatsförbandet får ett starkt stöd i den svåra etableringsfasen.⁷⁴ Den *MOVCON*- enhet som beskrivs som ingående i etableringsstyrkan är också under pågående förändring.

⁷³ FMLOG, *FMLOG beredskap stöd internationella insatser* 2003-10-28—10-30 .

⁷⁴ KRI MARK Plan, *Modulära Förband för Internationella insatser* 2004-01-16.

Krigsförbandsledningens Underhållsavd (*KRI UH*) har gett Göta Trängregemente (T2) i uppdrag att se över nuvarande insatsorganisation vad avser transportledningsgrupp och trafikkompani och ska lämna förslag på ny organisation. Det framgår i handlingsreglerna för uppdraget bland annat att

”Den nya organisationen skall i första hand vara anpassad för uppgifter inom landet, vid större nationell och internationell övningsverksamhet samt vid till- och fråntransport i samband med utlandsmissioner”⁷⁵

I det arbete som T 2 har gjort presenteras en MOVCON-pluton som skall kunna biträda förband insatta internationellt med olika transportledningsuppgifter.⁷⁶

Även på den rent tekniska och praktiska nivån pågår arbeten som också torde ligga inom ramen för strategisk rörlighet. Ett exempel är användandet av containers. Detta område är brett och ger många möjligheter men ställer också mycket höga krav på likformighet och standardiseringar. Försvarets Materielverk (*FMV*) har därför gett ut en idéskrift om container och containerhantering i det svenska försvaret.⁷⁷

Dåvarande ÖB, Johan Hederstedt, tog upp strategisk rörlighet i sitt anförande vid Folk och Försvars rikskonferens i Sälen den 21 januari 2003. I samband med att han berörde EU:s krishanteringsförmåga säger han att de europeiska länderna uppvisar påtagliga brister vad gäller bland annat strategisk rörlighet. Dessa brister är kostsamma att avhjälpa och något som de flesta länder har små möjligheter att avhjälpa på egen hand. I det framtida Europa kommer det att bli vanligare med gemensamt finansierade förmågor, samutnyttjande av gemensamma resurser mellan ett antal länder och nationell specialisering. Det här är en verklighet som också i allt högre grad berör Sverige, även om vi som militärt alliansfritt land har annorlunda grundförutsättningar avslutade Hederstedt avsnittet om avancerade och kostsamma system.⁷⁸

Som avslutning på detta avsnitt så pekar jag på att Sverige har i Partnerskapsmål inom logistikområdet 2001-2006 åtagit sig att:⁷⁹
PG M 4173- Studera alternativ för säkerställande av antingen civila eller militära fartyg för transport av egna förband vid en PfP-operation.
PG A 4167- Säkerställande att egna förband vid en PfP-operation har tillgång till flygtransportkapacitet, militär och/eller kommersiell.

4.2 Begreppet strategisk rörlighet

Begreppet strategisk rörlighet är definierat i andra länder och organisationer men tyvärr har det inte gått att härleda dessa definitioner genom de dokument som har varit tillgängliga.

⁷⁵ KRI UH, *HKV 23 250:60457*.

⁷⁶ T2, *PTOEM MOVCON pluton*, 2003-11-07.

⁷⁷ FMV, *Idé-bok Conthant M7730-000111*.

⁷⁸ Internet (2004-01-27), <http://www.cff.se/verksamhet/talsalen2003/hederstedt.html>.

⁷⁹ OPIL, *Underbilaga 1 01 600:80264 Partnerskapsmål inom logistikområdet 2001-2006*.

Därför används dessa definitioner för att möjliggöra en bredare förståelse för strategisk rörlighet med den begränsningen det innebär att inte kunna kontrollera tillkomsten av definitionerna.

Avsnittet börjar med att ordet strategisk rörlighet bryts ned i sina två beståndsdelar strategisk och rörlighet. Syftet med detta är att söka en djupare förståelse för det sammansatta begreppet. Därefter så beskrivs andra länders definition av strategisk rörlighet med den begränsningen att inte kunna förklara dessa djupare.

Strategi

Begreppet strategi har en allmän innebörd och kan avse olika verksamheter eller syften. Det finns specialiserade strategier för olika maktmedel, till exempel diplomatiska, ekonomiska eller militära medel. På samma sätt kan militär strategi avse verksamhet på en specifik krigföringsarena. Strategier kan också utformas för enskilda vapensystem eller teknologier samt för vissa operationer eller konflikter.⁸⁰ Strategi är såväl vetenskap som konst. Strategi som vetenskap avser studie av strategin i sig emedan strategi som konst avser utövandet av densamma.⁸¹ Försvarsmakten definierar strategi som:

”Plan eller förhållningssätt i form av mål, medel och metoder för hur tillgängliga resurser bör utvecklas, tillföras eller användas för att uppnå överordnade syften”.⁸²

Genomförande av militär verksamhet kan delas in i fyra nivåer (1) politisk-strategisk, (2) militärstrategisk, (3) operativ och (4) taktisk nivå. Verksamheten involverar personal från den högsta politiska ledningen till enskilda krigsmän längst fram i konfliktmiljöer. Det finns inga klart definierade gränser mellan nivåerna och ofta överlappar de varandra. Dessa nivåer utgör en hierarki i vilket mål, medel och metoder samordnas och där verksamheten på strategisk nivå är styrande för de lägre nivåerna. Det är den planerade effekten av krigföringen, det vill säga målet med verksamheten, som ytterst avgör på vilken nivå en enhet verkar.⁸³ De olika nivåerna kännetecknas av följande:⁸⁴

Politisk- strategisk nivå - Samordning av alla tillgängliga säkerhetspolitiska medel (diplomatiska, ekonomiska, militära mm).

Militärstrategisk nivå – Samordning av militära maktmedel på nationell eller multinationell nivå, inom en eller flera krigsskådeplatser.

Operativ nivå – Samordning av taktisk verksamhet i större operationer i ett operationsområde.

Taktisk nivå – Samordning av taktisk verksamhet inom enskilda slag och mindre operationer.

⁸⁰ Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 61.

⁸¹ Lars Wedin (2002), *Reflektioner över ämnet strategi*, Sida 42.

⁸² Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 61.

⁸³ Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 69.

⁸⁴ Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 71.

I Nationalencyklopedin så definieras strategi som läran om användning av militära och andra maktmedel för att i kamp med en motståndare nå politiska mål, såväl krigsmål som andra mål såsom att bevara fred, upprätthålla neutralitet och att ändra eller bevara maktförhållanden.⁸⁵

Rörlighet

Användningen av begreppet rörlighet i den betydelsen att förflytta förband i större eller mindre enheter torde vara urgammalt. Clausewitz ansåg att besegra fienden huvudsakligen innebar att slå fiendens stridskrafter eftersom dessa utgör ett potentiellt hot. Detta innebar att den som manövrerade bäst, det vill säga utnyttjade sin rörlighet bättre än motståndaren oftast kom i ett gynnsammare läge med mer utvilade trupper.⁸⁶

Med detta som bakgrund i militärteorin så närmar vi oss resonemanget om de militära basfunktionerna i den svenska militära begreppsapparaten. I boken *Manövertänkande*⁸⁷ har Övlt Arne Baudin och Övlt Anders Cedergren beskrivit bakgrunden till de militära grundelementen. På slagfältet förekommer en mängd olika system och spridda verksamheter som måste samordnas till tid och rum för att nå militärstrategiska, operativa och taktiska mål. Det har därför visat sig vara meningsfullt och pedagogiskt riktigt att beskriva främst taktisk och operativ verksamhet sammanhållna i förmågor och behov. En indelning som under flera år har visat sig användbar är: bekämpning, underrättelser, rörlighet, uthållighet och ledning. Begreppen används i undervisningen vid FHS sedan 1998 och kallas de fem grundelementen.⁸⁸ Dessa grundelement används för att beskriva, samordna och analysera militär verksamhet på stridsfältet. Dessa grundelement är nivåoberoende och kan användas på militärstrategisk, operativ och taktisk nivå. De är inte separerade verksamheter, utan i högsta grad beroende av varandra. Var och en är direkt eller indirekt beroende av förmågorna i de övriga fyra. Skydd diskuteras som ett eventuellt sjätte grundelement. Skydd kan emellertid ses som förutsättning för att erhålla förmågor i samtliga fem grundelement.⁸⁹ Rörlighet omfattar till exempel utnyttjandet av infrastruktur såsom vägar, järnvägar, broar, flygfält, förbandens inbyggda transportförmåga, särskilda transportförband, trafikförband. Även fältarbeten syftande till att upprätta förbindelser, stödjer denna förmåga. Rörlighetsförmågan påverkar i hög grad möjligheterna att balansera verksamheterna mellan de övriga grundelementen. Bekämpningsförmågan kan t.ex. möjliggöra viktiga förnödenhetstransporter för stridande förband, men ger även förband möjlighet att röra sig och komma till insats på olika platser inom ett operationsområde eller att skifta från ett operationsområde till ett annat. Detta i kombination med att chefer fattar beslut i rätt tid, ökar vår bekämpningsförmåga.⁹⁰

⁸⁵ Internat (2004-01-19),

http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=316838&i_word=strategi.

⁸⁶ Clausewitz (1991), *Om kriget (Mårtensson, Böhme och Johansson)*, sida 606.

⁸⁷ Försvarshögskolan ACTA C13(2001), *Manövertänkande*.

⁸⁸ Försvarshögskolan ACTA C13 (2001), *Manövertänkande*, sida 72.

⁸⁹ Försvarshögskolan ACTA C13 (2001), *Manövertänkande*, sida 72.

⁹⁰ Försvarshögskolan ACTA C13 (2001), *Manövertänkande*, sida 73.

De fem grundelementen utgör således ett sätt att tänka, som gynnar ett helhetsperspektiv vid planering, genomförande och uppföljning. Erfarenheten är entydig i att de underlättar för aktörer att hålla ihop tankeverksamheten vid beslutsfattning före, under och efter ett uppdrag. De är hjälpmedel att leda och truppöra på alla nivåer. De är erfarenhetsbaserade, tidlösa och oberoende av teknologinivå.⁹¹

I den Militärstrategiska doktrinen så har de fem grundelementet bytt namn till militära basfunktioner och utökats med begreppet skydd.⁹² Beskrivningen av de militära basfunktionerna nedan är hämtad ur Militärstrategiska doktrinen:

”Krigföringsförmågan kan också beskrivas som ett antal militära basfunktioner. Dessa beskriver samtidigt verksamhetsområden för utveckling av Försvarsmaktens samlade förmåga. 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. 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. 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. I alla konflikter krävs relevant, säker och aktuell information om vad som sker och kan ske, i synnerhet för att kunna avgöra var, när och i vilken form verkan skall sättas in. Funktionen underrättelser syftar till att ge oss bästa möjliga beslutsunderlag för våra handlingar. Underrättelser omfattar bearbetad och värderad information om motståndaren och operationsområden, inklusive bland annat miljöfaktorer och civilläge. Som ett nödvändigt stöd till de övriga basfunktionerna krävs också annan information, exempelvis avseende miljö, eget läge och stridsvärde samt civila förhållanden. Verkan, rörlighet och skydd kan endast fungera effektivt om det också finns stöd i form av exempelvis hälso- och sjukvård, transporter, förnödenheter och tekniskt underhåll. Allt sådant stöd syftar till *uthållighet*. I en konflikt sätter förmågan till uthållighet ofta gränserna för vad som är möjligt att utföra. Slutligen måste alla funktioner avvägas och samordnas. Därför krävs ytterligare en funktion – *ledning*. Ledning syftar till samordning av mänskligt handlande och olika resurser för att uppnå viss verkan”.⁹³

I doktrinen för gemensamma operationer⁹⁴ återfinns likartad beskrivning av basfunktionerna och där beskrivs basfunktionen rörlighet på följande sätt:

”Rörelsen är medlet för att koncentrera effekt i syfte att uppnå överraskning, systemchock och moraliskt övertag. Genom rörlighet kan således andra grundprinciper eftersträvas, exempelvis överraskning och vilseledning. Rörlighet är en förutsättning för kraftsamling.

⁹¹ Försvarshögskolan *ACTA C13* (2001), *Manövertänkande*, sida 76.

⁹² Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 76.

⁹³ Försvarsmakten (2002), *Militärstrategisk doktrin*, sida 76-77.

⁹⁴ Försvarsmakten (2003), *Doktrin för gemensamma operationer*(remiss).

Effekterna av basfunktionerna skydd och bekämpning påverkas av rörlighet. Genom rörelsen söks en position varifrån bekämpning eller hot om bekämpning kan utövas. Effekten av bekämpning skall samordnas med rörelsen om resultatet skall kunna utnyttjas fullt ut. En lyckad samordning av bekämpning och rörelse kan vara förödande för motståndaren. Genom rörelsen kan fördelar erhållas på den operativa nivån som bär direkt emot den gemensamma operationens slutmål. Operativ rörlighet är de gemensamma stridskrafternas förmåga att kunna röra sig mellan operationens olika skeden och operationslinjer, där den operativa chefen ges flera optioner att kunna avdela resurser till tid och rum. Möjligheten att utnyttja rörelsen skall beaktas före, under och efter den gemensamma operationen, men även ur andra aspekter som till exempel utanför operationsområdet”.⁹⁵

Avvikelse återfinns i doktrinen för markoperationer⁹⁶, där benämns de sex basfunktionerna som förmågor och inte som funktioner :⁹⁷

”Rörlighet är en förmåga som uppstår när infrastruktur såsom vägar, järnvägar, broar, flygfält, hamnar, förbandens inbyggda transportförmåga, särskilda transportförband, trafikförband och andra förbands resurser står till förfogande”. Även fältarbeten, som syftar till förbindelser, stödjer denna förmåga. Hög förmåga avseende rörlighet medför ofta att handlingsfriheten ökar. Rörlighetsförmågan påverkar i hög grad möjligheterna att balansera verksamheterna mellan de övriga basfunktionerna. Bekämpningsförmågan stärks när *rörlighet* möjliggör viktiga förnödenhetstransporter för stridande förband, men den ger även förband möjlighet att röra sig och komma till insats på olika platser i ett operationsområde eller skifta från ett operationsområde till ett annat. I kombination med att chefer fattar beslut i rätt tid, ökar bekämpningsförmågan”.⁹⁸

Vad säger då uppslagsverket om begreppet rörlighet? I Nationencyklopedin så beskrivs rörlighet som fysisk eller social rörlighet, två begrepp som ofta är beroende av varandra.⁹⁹

Svensk strategisk – operativ rörlighet

Eftersom strategisk rörlighet är ett begrepp som inte har funnits tidigare i svenska militära termer har det som bekant inte heller definierats. Ett av syftena med denna uppsats är att lämna ett förslag på definition av begreppet strategisk rörlighet. I det nyligen påbörjade arbetet med en funktionsplan strategisk rörlighet har Övlt Oswald Wittgren arbetat fram ett PM¹⁰⁰ som ett första försök att definiera funktionen strategisk rörlighet. Hans förslag till definition är följande:

”Strategisk rörlighet är en funktion på strategisk och operativ nivå. Med strategisk rörlighet menas Försvarsmaktens förmåga att förflytta insatsorganisationens förband och logistikresurser snabbt och effektivt till och från destinationer långt från Sverige samt mellan olika insatsområden eller regioner där Sverige beslutat delta i fredsskapande, fredsfrämjande eller humanitär insats”.¹⁰¹

⁹⁵ Försvarsmakten (2003), *Doktrin för gemensamma operationer(remiss)*, sida 32.

⁹⁶ Försvarsmakten (2003), *Doktrin för markoperationer(remiss)*.

⁹⁷ Försvarsmakten (2003), *Doktrin för markoperationer(remiss)*, sida 66.

⁹⁸ Försvarsmakten (2003), *Doktrin för markoperationer(remiss)*, sida 67.

⁹⁹ 2003-11-03 Källa Nationalencyklopedin

http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=298144&i_word=r%fc6rlighet.

¹⁰⁰ PM HKV(2003-11-18), *Strategisk rörlighet- en funktion i Försvarsmakten*.

¹⁰¹ PM HKV(2003-11-18), *Strategisk rörlighet- en funktion i Försvarsmakten*, sida 11.

På samma sätt är inte operativ rörlighet fastställt på ett tydligt sätt men i doktrinen för gemensamma operationer så definieras operativ rörlighet på följande sätt:

”Operativ rörlighet är de gemensamma stridskrafternas förmåga att kunna röra sig mellan operationens olika skeenden och operationslinjer, där den operativa chefen ges flera optioner att kunna avdela resurser till tid och rum. Möjligheten att utnyttja rörelsen skall beaktas före, under och efter den gemensamma operationen, men även ur andra aspekter som till exempel utanför operationsområdet”.¹⁰²

Andra länders definition på strategisk rörlighet

Norge

I det Norska försvarets doktrin, *Fellesoperativa doktrine*¹⁰³ definieras begreppet rörlighet (mobilitet) som en förmåga eller kapacitet som militära styrkor har vilket gör dom i stånd att förflytta sig emedan de samtidigt kan lösa sitt primära uppdrag.¹⁰⁴ I samma doktrin definieras strategisk rörlighet enligt följande:

”Strategisk mobilitet er den evne avdelinger har til å forflytte seg mellom strategiske og operative kommandoers operasjonsområder. Vår nasjonale evne til å forflytte avdelinger mellom Nord- og Sør-Norge, er strategisk mobilitet sett i en nasjonal sammenheng, og forflytning av avdelinger til og fra operasjoner utenfor landet er strategisk mobilitet sett i en alliansesammenheng. Strategisk mobilitet er påvirket av den fysiske distansen forflytningen foregår over, og det tidsforbruket forflytning over store distanser krever. Transportbehovet og dermed tidsforbruket kan reduseres gjennom forhåndslagring av tyngre og/eller voluminøst utstyr. Sjø- og luftstridskrefter har gjennom sin egenart en innebygd evne til strategisk mobilitet. Landstridskrefter er i de fleste tilfeller avhengige av eksterne transportmidler for å oppnå strategisk mobilitet. Strategisk mobilitet utføres i hovedsak ved hjelp av sjø- og lufttransport, samt jernbane der det er mulig”.¹⁰⁵

EU

EU har gett ut “*The strategic movement and transportation concept for EU-led crisis management operations*”.¹⁰⁶ Detta dokument liknar i allra högsta grad det liknande NATO dokumentet “*The movement and transportation concept for NATO*”. I detta EU dokument så definieras *strategic mobility* enligt följande:

”The capability to move forces and their associated logistic support quickly and effective over long distances. This can be between theatres (inter-theatre), between regions (inter-regional), or beyond EU area of Responsibility”.¹⁰⁷

¹⁰² Försvarsmakten, (2003), *Doktrin för gemensamma operationer (remiss)*, sida 32.

¹⁰³ Forsvaret overkommande (2000), *Forsvarets fellesoperative doktrine Del B – Operasjoner*.

¹⁰⁴ Forsvaret overkommande (2000), *Forsvarets fellesoperative doktrine Del B – Operasjoner*, sida 49.

¹⁰⁵ Forsvaret overkommande (2000), *Forsvarets fellesoperative doktrine Del B – Operasjoner*, sida 50.

¹⁰⁶ EU (2002-09-25), *The strategic movement and transportation concept for EU-led crisis management operations*.

¹⁰⁷ EU (2002-09-25), *The strategic movement and transportation concept for EU-led crisis management operations*, sida 22.

NATO

I NATO så definieras strategisk rörlighet eller *strategic mobility* enligt ”*NATO Logistics Handbook*” enligt följande:

”Strategic mobility is the capability to move forces and their associated logistic support quickly and effectively over long distances. This can be between theatres (inter-theatre), between regions (inter-regional), or beyond NATO’s Area of Responsibility”.¹⁰⁸

I MC 336/ 1, *The movement and transportation concept for NATO* utvecklas inte begreppet strategisk rörlighet utan det är ett dokument som förklarar olika aktörers inbördes förhållande och uppgifter.

USA

I USA är det *U.S Transportation Command (USTRANSCOM)* som samordnar de militära transporterna genom sina *Transportation Component Commander (TCC)*. Dessa *TCC* är *Air Mobility Command (AMC)*, *Military Sealift Command (MSC)* och *Military Traffic Management Command (MTMC)*.¹⁰⁹

I handboken¹¹⁰ beskrivs grunderna till USA transportupplägg och vilka komponenter som ingår. Där beskrivs strategisk rörlighet på följande sätt:

”Strategic mobility. The capability to deploy and sustain military forces worldwide in support of national strategy.”¹¹¹

4.3 Funktionen kontra förmågan strategisk rörlighet

I avsnittet om rörlighet så konstateras att begreppet rörlighet ibland benämns funktion och ibland förmåga. Detta kan synas mindre viktigt men det har stor betydelse, vilket detta kapitel avser att påvisa. I Försvarsmakten sker ofta diskussioner i förmågor och funktioner istället som tidigare i truppslag och vapengrenar. Detta återfinns även vad avser strategisk rörlighet där begreppet förmåga och funktion blandas i olika sammanhang.

Funktion eller Förmåga?

Försvarsmaktens har i regleringsbrev för 2003 ålagts att redovisa en metod som beskriver spårbarhet mellan Försvarsmaktens uppgifter, krav på operativ förmåga, antal förband och materielsystem. En del av detta uppdrag är att redovisa en metod som beskriver en spårbarhet mellan Försvarsmaktens uppgifter, krav på operativ förmåga, antal förband och materielsystem. En annan del av detta uppdrag är att redovisa en funktionsindelning på strategisk-operativ nivå som stöd för utarbetande av olika funktionsplaner. Funktionsplanen är en del av Försvarsmaktens långsiktiga utvecklingsverksamhet och omfattar tidsperspektivet från nuvarande organisation till perspektivplaneringens idébilder. Den gemensamma utgångspunkten för planeringen är att den är försvarsmaktsgemensam och baseras på framtida krav på förmågor.¹¹²

¹⁰⁸ *Nato Logistics Handbook (1997)*, sida 188.

¹⁰⁹ *USTRANSCOM Handbook 24-2*, sida 1.

¹¹⁰ *USTRANSCOM Handbook 24-2*.

¹¹¹ *USTRANSCOM Handbook 24-2*, sida GL-10.

¹¹² HKV (2003-05-14), *HKV 03 200:68041*.

Försvarsmakten har tagit fram en funktionsindelning som kan tjäna som utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Den föreslagna indelningen och funktionsplanernas innehåll kan komma att förändras om andra aktörers funktionsindelning och krav på underlag ändrar inriktning.¹¹³ Av denna anledning så beslutade ÖB den 14 maj 2003 att följande funktionsindelning skall gälla på strategisk och operativ nivå för Försvarsmaktens fortsatta arbete tills vidare.¹¹⁴

- Ledning
- Informationshantering
- Underrättelse- och säkerhetstjänst
- Verkan mot luftmål
- Verkan mot markmål
- Verkan mot sjömål
- Verkan på informationsarenan
- Logistik inklusive sjukvård
- Skydd
- Strategisk rörlighet

Av samma skrivelse framgår att KRI är ansvarig för både logistik och strategiska transporter. I detta arbete ingår även att ta fram en funktionsplan sammantaget för samtliga funktioner men även delfunktionsplaner för respektive funktionen.¹¹⁵ Enligt Övlt Oswald Wittgren¹¹⁶ som är funktionsansvarig för strategisk rörlighet har detta arbete just påbörjats. Det finns ett utkast till ett PM.¹¹⁷ I den ledningsutredning som Generalmajor Björn Andersson har lämnat en remiss tas funktionerna upp.¹¹⁸ I rapporten sägs att Försvarsmakten tillämpar i allt ökad utsträckning ett synsätt på verksamheten utgående från förmågor och funktioner. Exempel härvid är de sex basfunktionerna i Militär strategisk doktrin som sedan har utvecklats till ÖB 10 funktioner. I och med detta så finns ett behov av att definiera samtliga områden och nivåer samt kopplingar dem emellan avseende verksamhet som omfattas av funktionsbegreppet. I dag används bl.a. begreppen basfunktion, funktion, delfunktion samt tjänstegrenar med, i många fall, oklara kopplingar dem emellan.

Därtill tillkommer ett behov av att definiera vilket ansvar som följer vilken befattning. Här synes inspektörsrollen vara central som främste företrädare för funktioner.¹¹⁹ Som en av slutsatserna på den erfarenhetsanalys som ligger till grund för rapporten så anges att funktioner, delfunktioner och tjänstegrenar samt kopplingar dem emellan samt relationer mellan process och funktionsansvariga bör snarast definieras.¹²⁰

¹¹³ HKV (2003-05-14), *HKV 03 200:68041*.

¹¹⁴ HKV (2003-05-14), *HKV 03 200:68041*.

¹¹⁵ HKV (2003-05-14), *HKV 03 200:68041*.

¹¹⁶ Personligt samtal på HKV 2004-01-15.

¹¹⁷ PM HKV(2003-11-18), *Strategisk rörlighet- en funktion i Försvarsmakten*.

¹¹⁸ Försvarsmakten (2004-0131), Utkast 04-01-08 remiss ver 2.

¹¹⁹ Försvarsmakten (2004-0131), Utkast 04-01-08 remiss ver 2, sida 11.

¹²⁰ Försvarsmakten (2004-0131), Utkast 04-01-08 remiss ver 2, sida 21.

I förslaget som rapporten lämnar tas funktionsansvariga upp. De funktionsansvariga och resursansvariga processledarna, inspektörerna hanterar funktioner och resurser i hela spektrumet från utveckling till avveckling. I förslaget får funktionen strategisk rörlighet ingen egen funktionsansvarig utan det delas upp i sjöburna transporter som ansvaras av Sjöstridsinspektören, luftburna transporter som ansvaras av Luftstridsinspektören och marktransporter som ansvaras av Logistikinnspektören.¹²¹

Operativa Insatsledningen (OPIL) har i den operativa inriktningen för logistik, OPI-4¹²² under punkten kommunikationstjänst som sorterar under funktionen logistik gjort nivåindelningen att inom kommunikationstjänsten kan en förflyttning genomföras som en marsch eller transport.¹²³ Med transport avses förflyttning av förband, personal och/eller förnödenheter. Transport leds som regel av transportledningsorganisationen. Transport kan genomföras som strategisk, operativ eller taktisk transport.¹²⁴

Strategisk transport – sker med start/eller slutpunkt utanför Sveriges gränser. Med strategiska transporter avses även annan internationell transport, till exempel transport av internationella förband som transiterar svenskt territorium. Strategisk transport leds av den operativa transportledningsorganisationen.

Operativ transport- sker till, från eller mellan operationsområden med angivna start och slutpunkter och leds av den operativa eller den territoriella transportledningsorganisationen.

På samma sätt som det är intressant att studera hur andra definierar strategisk rörlighet så är det intressant att se vad som döljer sig bakom begreppet. I *USTRANSCOM Handbook 24-2* så definierades *strategic mobility* men det utvecklades inte vidare på något sätt.

I en (mycket) omfattande rapport angående strategisk rörlighet från *Congressional Budget Office for House Committee on National Security* så utvecklas strategisk rörlighet.¹²⁵

”the system of equipment, personnel, and logistic know-how for moving military forces over intercontinental distances”¹²⁶

Vad som är intressant i denna studie är att det tas ett vidare perspektiv på strategisk rörlighet och det fokuseras inte bara på olika plattformar (flygplan, fartyg mm). Rapporten hävdar att det måste likväl tittas på taktisk rörlighet när strategisk rörlighet diskuteras och planeras. Det behövs till exempel mindre transportflygplan, mindre fartyg, tåg, tunga lastbilstransporter för att förflytta trupperna och deras materiel närmare stridsfältet.

¹²¹ Försvarsmakten (2004-0131), Utkast 04-01-08 remiss ver 2, sida 32.

¹²² Försvarsmakten (2002), *Operativ inriktning för logistik, OPI-4*.

¹²³ Försvarsmakten (2002), *Operativ inriktning för logistik, OPI-4, sida 30*.

¹²⁴ Försvarsmakten (2002), *Operativ inriktning för logistik, OPI-4, sida 30*.

¹²⁵ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0.

¹²⁶ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0, sida 1.

För att hantera ett komplett transportsystem så krävs det ytterligare resurser, personal som kan sköta en hamn eller ett flygfält, datasystem som möjliggör transportplaneringen och genomförandet och en stor mängd ytterligare resurser som kranar och lyftare, olika fordon för att hantera last, containers av olika slag bara för att nämna några.¹²⁷ Detta återfinns som en sammanfattningen av rapporten och den avslutas med detta intressanta citat:

”Investments in those less obvious components of DoD’s transportation system can be as important as the decisions about large planes, ships and pre-positioning”¹²⁸

Det finns i tidskriften *Army Logistician*¹²⁹ några artiklar av Kenneth E. Hickins där han diskuterar strategisk rörlighet. Enligt honom omfattas *strategic mobility* av tre delar, *airlift* (flygtransport), *sealift* (sjötransport), *pre-positioning* (förhandslagring). Dessa kan förklaras enligt följande:¹³⁰

Flygtransport består av en kombination av militära och kommersiella flygplan. *Sjötransport* inkluderar många olika typer av fartyg, men tre huvudsakliga typer är containerfartyg, stora medelsnabba rollon-rolloff fartyg (LMRS) och tankers. Sjötransportkapaciteten kommer från tre håll, statsägda fartyg, kommersiella fartyg som är långtidskontrakterade samt fartyg från den öppna marknaden.

Förhandslagring består av två delar. Det finns en styrka som är förhandslagrad på fartyg, *afloat prepositioning forces (APF)*. Det finns tre styrkor som är förhandslagrade på fartyg, *the Logistics pre-positioning force*, *the Maritime pre-positioning force* och *the Combat pre-positioning force*. Den andra delen består av förhandslagrad materiel på land och dessa finns lagrade i Europa, sydvästra Asien, Korea och Stillaohavsregionen.

Bara för att kunna göra en jämförelse av storheter så skriver samma författare i en artikel i maj-juni numret 2003 att förslaget är att USA skall anskaffa totalt 222 C- 17 transportflygplan.¹³¹

Western European Union (WEU) har gjort en studie om strategisk rörlighet efter att brister inom detta område har identifierats i samband med de s.k. Petersbergssuppgifterna.¹³² Rapporten säger att strategisk rörlighet är ett bredare och mer komplicerat koncept än bara styrkeförflyttningar. Strategisk rörlighet definieras av WEU som förmågan att flytta styrkor och deras tillhörande logistikfunktion på ett snabbt och effektivt sätt över kontinentala och interkontinentala avstånd.

¹²⁷ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0, sida 1.

¹²⁸ Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0, sida 1.

¹²⁹ Internet (2004-01-20), <http://www.almc.army.mil/alog/>.

¹³⁰ *Army logisticians*, Nov-Dec 2002, sida 35.

¹³¹ *Army logisticians*, May- June 2003.

¹³² WEU 1644, *European capabilities in the field of strategic mobility*.

För att uppnå denna förmåga är det avgörande att ha tillräcklig underrättelsetjänst, de nödvändiga transportkapaciteterna med logistikstöd och en ledningsstruktur, med andra ord en operativ ledningsförmåga kapabel till att förbereda, koordinera och leda sådana operationer.¹³³

Detta återfinns också i slutsatserna av rapporten där det är två intressanta slutsatser arbetsgruppen drar:¹³⁴

- Rapporten understryker att den första avgörande förutsättningen för en strategisk rörlighet är en ledningsfunktion som hanterar hela kedjan från förberedelser till ledning av hela operationen.
- Rapporten påtalar att förmågan till strategisk rörlighet går hand i hand med materielstandardisering och därmed krav på interoperabilitet i många hänseenden.

Denna WEU rapport som trots att den var omfattande har efterföljts av en ytterligare rapport från *Institute for Security Studies (ISS)* som är ett EU (Europeiska Unionen)-organ som ska understödja utvecklingen av *European Security and Defence Policy (ESDP)*. Denna rapport tar upp hela spektret från vad strategisk rörlighet är till vilka flygplan som EU kan tänkas behöva i framtiden.¹³⁵ På samma sätt som den tidigare WEU rapporten pekar även denna rapport på att strategisk rörlighet är ett brett område som inte bara är flygplan och fartyg.¹³⁶ Vad som är mer utvecklad i denna rapport är hur EU skulle kunna tänka komma till rätta med bristerna avseende strategisk rörlighet. Det finns olika förslag, men det är två intressanta förslag som förs fram.¹³⁷ Det ena är att det sammanställs en pool där samtliga resurser samlas och den som behöver utnyttja dessa har möjlighet att få göra detta förutsatt landet inte behöver sina egna resurser. Detta skulle förmodligen innebära en viss rollspecialisering. Exemplet som tas upp är att vissa länder tillhandahåller flygplan och fartyg medan andra vissa länder ansvarar för logistiken och stödfunktionerna. Naturligtvis så tar studien upp de svåra politiska implikationerna av detta, beroendet av varandra, osäkerheten till om resurserna finns tillgängliga när dom behövs och så vidare.¹³⁸ Det andra intressanta förslaget är att skapa ett *European Transport Command*.¹³⁹ Uppgiften för denna ledningsstruktur skulle bli att koordinera alla europeiska transportbehov, formulera en europeisk transportdoktrin, hyra in ytterligare transportbehov och så vidare.¹⁴⁰ Avslutningsvis pekar studien på att strategisk rörlighet måste tas på större allvar än vad som görs för tillfället.

¹³³ WEU 1644, *European capabilities in the field of strategic mobility*, sida 5.

¹³⁴ WEU 1644, *European capabilities in the field of strategic mobility*, sida 2.

¹³⁵ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*.

¹³⁶ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, sida 7.

¹³⁷ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, kap 3.

¹³⁸ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, sida 32.

¹³⁹ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, sida 37.

¹⁴⁰ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, sida 37.

”But if EU is going to deploy its forces where they are needed and sustain them once they are in place, its key member states will need to make strategic mobility a higher-priority national objective than it is now”¹⁴¹

För att lägga till en ytterligare dimension på funktion och förmåga tas återigen Nationalencyklopedin till hjälp. Funktion är en bestämd (tilldelad) uppgift i ett visst sammanhang.¹⁴² Förmåga är en möjlighet att utföra något, som enbart beror på inre egenskaper särskilt hos levande varelser.¹⁴³

5. Analys av nulägesbeskrivningen

Syftet med en analys av nulägesbeskrivningen är att noggrant analysera det befintliga systemet för att konstatera möjligheter till förändringar som sedan i nästa steg i systemanalysen används för att konstruera ett nytt och bättre system. Analysen av uppsatsens nulägesbeskrivning kommer att ske separat av de tre komponenterna, Sveriges behov av strategisk rörlighet, begreppet strategisk rörlighet och slutligen om strategisk rörlighet är en funktion eller förmåga för att lägga grund till sammanställningen av nulägesbeskrivningen i slutet av kapitlet.

Analys av Sveriges behov av strategisk rörlighet

När det gäller Sveriges politiska avsikt avseende strategisk rörlighet uppfattas den inte som genomarbetad och fastställd. Intressant är att Försvarmakten fick i uppdrag att redovisa sin syn på operativ rörlighet och inte strategisk rörlighet. Det kan tolkas som en felskrivning eftersom Försvarmakten svarade med att beskriva strategiska transporter eller så ville faktiskt regeringen ha Försvarmaktens syn på operativ rörlighet och dess ingående transportresurser. Det framgår inte heller i regleringsbrevet någonting om strategisk rörlighet, det nämns inte ens vid namn. En ytterligare dimension är Sveriges medlemskap i den europeiska unionen och dess arbete med en gemensam säkerhets- och försvarspolitik. I samtliga dokument som har studerats inom ramen för denna uppsats trycks det hårt på bristen av strategiska transportmöjligheter för att uppnå Headline Goal.

Enda sättet för EU att komma tillrätta med bristerna är först och främst medlemsländernas politiska vilja att lösa bristerna.

Försvarsberedningen gör i samband med detta ett starkt uttalande att Sverige är djupt engagerad i att utveckla EU:s krishanteringsförmåga och bidra med adekvata resurser. Ett ytterligare klarläggande som saknas från politisk sida är om Sverige skall vara en så kallad Entry Force dvs. först på plats eller en Follow on Force dvs. komma efter den första styrkan. Detta torde i allra högsta grad påverka behovet och utformningen av de strategiska transportresurserna. Även inom den politiska begrepps världen finns det oklarheter som måste förtydligas för att kunna förstå vad som egentligen avses.

¹⁴¹ Occasional Papers nr 38 (ISS-eu), *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, sida 42.

¹⁴² Internet (2004-01-21),
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O158094&i_word=funktion.

¹⁴³ Internet (2004-01-21),
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O163226&i_word=f6rm%e5ga.

Begrepp som strategiska transporter, strategisk transportförmåga och även operativ rörlighet nämns i olika sammanhang och med oklara innebörder.

Vad avser analysen av den politiska nivån så bör Sverige klargöra sin ståndpunkt avseende strategisk rörlighet för att förtydliga sina avsikter inom detta område.

Inom ramen för perspektivplaneringen så har både sjötransportresurser och flygtransportresurser studerats. Detta har nog all sin rätt trogen det regeringsbeslut som efterlyste Försvarmaktens syn på operativ rörlighet och särskilt skulle sjö och flygtransport förmågan belysas. Däremot så saknas i nuläget en studie avseende strategisk rörlighet från Försvarmaktens sida förutom det PM som finns som utkast. I sjötransportstudien så tas det upp erfarenheter som har dragits vid tidigare strategiska transporter. Dessa erfarenheter vittnar om andra saker än att bara köpa fartyg eller flygplan för att uppnå strategisk rörlighet. Till huvudsak är det saker som kompetens, rätt materiel, erfarenhet, övning i att göra strategiska transporter. Ingenstans framkommer om problem att få tag i ett fartyg som vill frakta materielen. Försvarmakten pekar i perspektivplaneringsrapporten på att strategiska transportresurser är så pass dyra och komplexa system att det bör övervägas om inte det bör vara en nationell resurs. Då kan det å andra sida frågas varför de två rapporterna angående sjötransport och flygtransport bara behandlar Försvarmaktens behov och inte påvisar behovet av en gemensam resurs för nationens behov. Avslutningsvis så är det givetvis intressant hur det pågående sameuropeiska projektet angående transportflygplanet Airbus A400M kommer att påverka Sverige avseende till exempel försvarsindustriellt samarbete.

Analys av begreppet strategisk rörlighet

Strategisk rörlighet är uppbyggd av två begrepp, strategisk och rörlighet. Försvarmakten har definierat strategi som plan eller förhållningssätt i form av mål, medel och metoder för hur tillgängliga resurser bör utvecklas, tillföras eller användas för att uppnå överordnade syften. Då kommer givetvis frågeställningen när ÖB presenterar sin funktionsindelning på strategisk nivå, där bland annat strategisk rörlighet ingår. Är dessa funktioner mål, medel eller metoder? Eller är det bara ett felutnyttjande av ordet strategisk nivå när funktionsindelningen gjordes?

Genomförande av militär verksamhet indelas i fyra nivåer, även detta enligt militärstrategiska doktrinen i, politisk-strategisk, militärstrategisk, operativ och taktisk nivå. På vilken nivå verkar då strategisk rörlighet eftersom bara begreppet strategisk inte finns i denna nivåindelning? Rörlighet är ett begrepp som hanteras vårdslöst vid studier av olika dokument och skrifter. I boken Manövertänkande beskrivs rörlighet som en förmåga och benämns grundelement, denna bok får nog ses som grundbeskrivningen till tankesättet om förmågor i krigföring. I den militärstrategiska doktrinen benämns rörlighet som en funktion och därmed en av de sex militära basfunktionerna. Här har också rörlighet fått en snävare betydelse till att i princip bara handla om att flytta stridskrafter.

Intressant är också att i den militärstrategiska doktrinen så ingår transporter i basfunktionen uthållighet och inte i basfunktionen rörlighet som känns mer naturligt. I doktrinen för gemensamma operationer får rörlighet en bredare förklaring och är fortfarande en funktion. I doktrinen för markoperationer har rörlighet samma förklaring som i doktrinen för gemensamma operationer men här sluts cirkeln och rörlighet är återigen en förmåga. I det första försöket från HKV att definiera strategisk rörlighet definieras det enligt följande:

”Strategisk rörlighet är en funktion på strategisk och operativ nivå. Med strategisk rörlighet menas Försvarens förmåga att förflytta insatsorganisationens förband och logistikresurser snabbt och effektivt till och från destinationer långt från Sverige samt mellan olika insatsområden eller regioner där Sverige beslutat delta i fredsskapande, fredsfrämjande eller humanitär insats”

Här finns det några aspekter som bör beaktas. Är verkligen strategisk rörlighet trots att till och med ÖB fastställt detta, en funktion? Detta diskuteras vidare i avsnittet funktion eller förmåga. Sedan kan det diskuteras om det bara är insatsorganisationen som skall kunna förflyttas. I nuläget är det uppgifterna fredsskapande, fredsfrämjande eller humanitär insats som är aktuella för tillfället, med det känns onödigt att låsa ett begrepp som skall gälla för förmodligen mycket lång tid framöver till specifika uppgifter. Vid studier hur andra länder definierar strategisk rörlighet så skiljer det en del. Försvaret i Norge anser att strategisk rörlighet kan vara att förflytta styrkor inom det egna landet såväl som att förflytta styrkor utomlands. Intressant är också att Norge pekar på möjligheten att använda järnväg där så är möjligt. NATO och EU har en likartad definition, helt enkelt därför att EU har tagit NATO:s transport koncept i princip rakt av. I skrivningen så kan det funderas över varför det står ”styrkor med deras tillhörande logistikstöd”. Varför pekas det på logistikstöd överhuvudtaget, ingår inte dessa i begreppet styrkor som skall transporteras och varför finns skrivningen ”deras tillhörande logistikstyrkor”. Vilket logistikstöd kan annars tänkas om det inte är det som finns för stöd till de transporterande styrkorna. USA har en enkel definition som lite slarvigt kan översättas med ”Förmågan att transportera och underhålla militära styrkor vart som helt i världen för att stödja Amerikansk strategi”.

Vid definition av begreppet strategisk rörlighet så bör nog det vara en så bred definition som möjligt utan att tappa precisionen.

Analys av Funktionen kontra Förmågan strategisk rörlighet

I den funktionsindelning som ÖB har fastställt finns det frågetecken. Som inledning beskrivs att funktionsplanen är en del av Försvarens långsiktiga utvecklingsverksamhet och baseras på framtidens krav på förmågor. Jag anser att begreppen blandas, en funktionsplan som baseras på krav på förmågor. Denna funktionsindelning gäller på strategisk och operativ nivå och det verkar stämma för de övriga nio funktioner som kan verka i bägge dessa nivåer.

Däremot kan frågan ställas om strategisk rörlighet kan verka på operativ nivå? Om funktionen hade omfattats av enbart rörlighet hade det varit en annan sak men här benämns funktionen som strategisk rörlighet.

I ledningsutredningen tas denna funktionsindelning upp som en vidareutveckling av de sex basfunktionerna i militärstrategisk doktrin.

Men om det är fallet så har det kraftigt avvikits från den ursprungstanke som återfinns i boken Manövertänkande och för all del även i den militärstrategiska doktrinen. Ledningsutredningen pekar även på att funktioner, delfunktioner och tjänstegrenar samt kopplingar dessa emellan snarast bör definieras. Den säger också att Försvarsmakten tillämpar i allt större utsträckning ett synsätt på verksamheten utgående från förmågor och funktioner, borde då inte förmågor och dess koppling till funktioner också definieras? I det förslag som lämnas tas behovet av funktionsansvariga upp och vikten av dessas betydelse. Då förefaller det underligt konstigt att funktionen strategisk rörlighet delas upp i sjöburna -, luftburna - och markburnatransporter som sorterar under varsin funktionsansvarig och ingen utpekats som ansvarig för själva funktionen strategisk rörlighet. I och med detta har rapporten också genom detta indirekt fastställt i vilka tre delkomponenter strategisk rörlighet består i, nämligen sjöburna -, luftburna - och marktransporter. En annan av de tio funktionerna är logistik. OPIL har i OPI-4 gjort indelningen att under logistik återfinns kommunikationstjänst. Inom kommunikationstjänst så kan en förflyttning genomföras som marsch eller transport och ett av sätten att genomföra transport är strategisk transport. Detta ställer till det ytterligare i begreppsförvirringen runt strategisk rörlighet. Strategisk rörlighet är liksom logistik en av ÖB: s tio utpekade funktioner och där strategiska transporter sorterar under funktionen logistik.

Till skillnad mot vad som är skrivet i svenska rapporter och skrifter så har det i andra länder tagits ett vidare perspektiv på strategisk rörlighet.

I USA formuleras strategisk rörlighet som "the system of equipment, personnel, and logistic know-how for moving military forces over intercontinental distances". Med detta menas att det inte bara är flygplan och fartyg som är strategisk rörlighet. Det är tvärtom ett system av olika komponenter varav kompetens och erfarenhet är nog så viktiga.

I rapporten betonas särskilt att investeringar i mindre självklara komponenter kan vara lika avgörande som beslut om vilken flygplanstyp som skall köpas in. Enligt amerikanska armen så består strategisk rörlighet av tre komponenter, flygtransport, sjötransport och förhandslagring. Förhandslagringen är indelad i en del som är markbaserad, dvs. förrådsställd på olika platser runt världen. Men det är den andra varianten av förhandslagring som är intressant, där materielen är förrådsställd på fartyg som är utplacerade i världen och som har en i princip omedelbar insatsförmåga. Bara som en enkel jämförelse mellan storheter så har USA ambitionen att anskaffa 222 C-17 (samt ytterligare en mängd andra mindre flygplanstyper), vissa europeiska länderna har beställt totalt 180 Airbus (som är en mindre flygplanstyp) och Sverige diskuterar om att anskaffa ca 5-8 flygplan totalt!

Inom den Europeiska unionen ram så har det skett två studier om strategisk rörlighet, den ena i WEU: s regi och den andra i EU: s regi. Bägge dessa rapporter pekar på att strategisk rörlighet är ett brett och komplicerat område.

Det är inte bara flygplan och fartyg som är komponenterna i strategisk rörlighet. WEU rapporten pekar bland annat på att den första avgörande förutsättningen för att överhuvudtaget kunna ha strategisk rörlighet är en kompetent ledningsfunktion. Sedan påtalar rapporten också att förmågan till strategisk rörlighet går hand i hand med materielstandardiseringar och därmed kravet på interoperabilitet. EU-rapporten lämnar ett antal förslag där enligt min åsikt två förslag är intressanta ur svensk synpunkt. Det ena gäller att samla alla strategiska transportresurser i någon form av pool samt det andra att skapa ett European transport command. Avslutningsvis så trycker EU-rapporten på att strategisk rörlighet måste tas på större allvar av medlemsländerna för att EU skall kunna gå vidare med Headline Goal. Det betonas alltså på att hela begreppet strategisk rörlighet måste tas på allvar och rapporten nöjer sig inte med att bara konstatera att medlemsländerna måste anskaffa fler flygplan och fartyg.

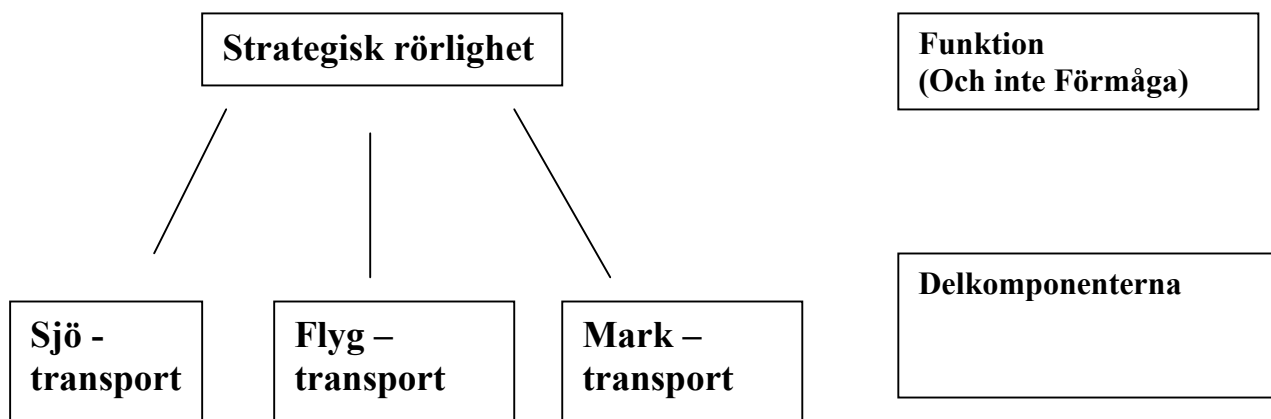
Funktion är enligt nationalencyklopedin en bestämd (tilldelad) uppgift i ett visst sammanhang. På motsvarande sätt säger nationalencyklopedin att förmåga är en möjlighet att utföra något som enbart beror på inre egenskaper särskilt hos levande varelser. ÖB har fastställt att strategisk rörlighet är en funktion men jag är i nuläget inte beredd att hålla med ÖB i detta specifika fall.

För att tydliggöra denna analys och peka på de viktigaste faktorerna används en tabell där de tre analysavsnitten återfinns och de viktigaste aktörerna redovisas.

	Behov av strategisk rörlighet	Begreppet strategisk rörlighet	Funktion eller förmåga
NATO	Klart uttalad	Klart definierat	Något oklart men mer förmåga än funktion
EU	Uttalat behov men inte fastställt exakt vad som avses	Klart definierat (samma som NATO)	Förmåga
USA	Klart uttalad	Klart definierat men <u>inte</u> samma som NATO	Förmåga (anges som system)
Sverige	Oklart uttalat vad Sverige egentligen avser	Förslag till definition finns	Funktion

Tabell 1 Tabell utvisande sammanställning av nulägesanalysen

Med denna analys av nuläget som grund avslutas detta kapitel med den schematisering av strategisk rörlighet som presenterades under kapitlet teori. På detta sätt uppfattas Sveriges nuvarande bild av strategisk rörlighet.



Figur 3 Bild utvisande analys av nulägesbeskrivningen

6. Förslag till ny definition och innebörd av strategisk rörlighet

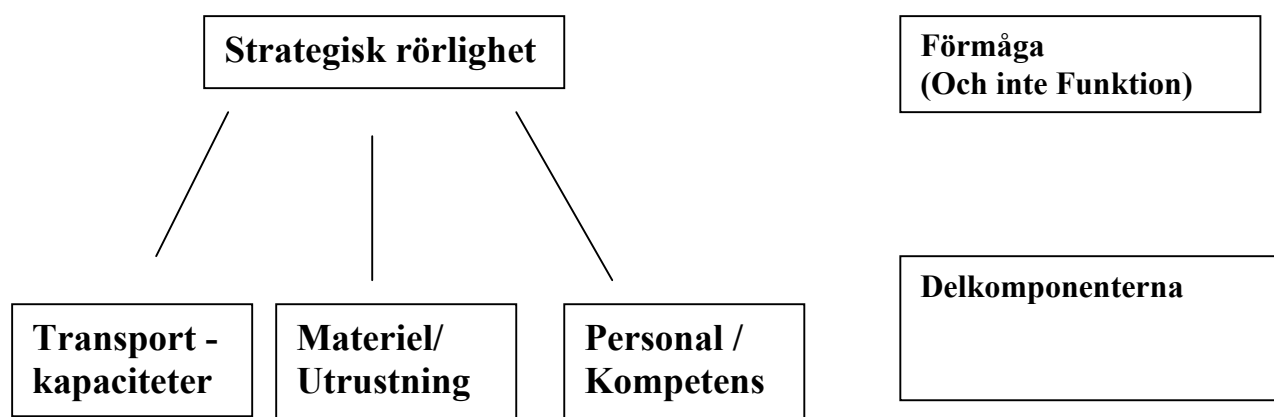
I steg tre av systemanalysen skall det ske en konstruktion av ett nytt och bättre system. Här skall kartläggningen och analysen beaktas samt vilka mål och restriktioner det nya systemet skall ha. Därför kommer jag i detta kapitel att ge förslag till svensk definition på strategisk rörlighet och på schematiseringen av strategisk rörlighet.

EU och NATO har en likartad definition av begreppet strategisk rörlighet som beror på att EU har antagit NATO:s koncept. Vad som är viktigt att tänka på är att både NATO och EU är organisationer som ur organisationens perspektiv definierat strategisk rörlighet. Därför är det kanske inte lämpligt att Sverige direktöversätter denna definition. USA har en egen definition på strategisk rörlighet som också kan tjäna som inspirationskälla. Norges definition är lång och omfattande och lite svår att få exakt klarhet i vad som menas. Det förslag som presenteras i det svenska PM: et anser jag i nuläget vara för detaljerad. Därför har jag följande förslag på svensk definition på strategisk rörlighet. Denna är avsiktligt kort och kärnfull och bör stå sig under en lång tid framöver.

”Strategisk rörlighet är förmågan att förflytta styrkor och underhålla dessa globalt”

I det föregående kapitlet så visade nulägesanalysen att i Sverige är strategisk rörlighet är en funktion med de tre delkomponenterna sjö-, flyg- och marktransporter. USA anser att strategisk rörlighet är ett system av utrustning, personal och kompetens eller kunskap. WEU rapporten anser att strategisk rörlighet består av underrättelsetjänst, transportkapaciteter med logistiskt stöd och en operativ ledningsförmåga. Som tidigare redovisat är det först och främst att strategisk rörlighet är en förmåga och inte en funktion och dess delkomponenter är fler än enbart transportresurser.

Mitt förslag till schematisering av strategisk rörlighet blir således:



Figur 4 Bild utvisande nytt förslag avseende strategisk rörlighet

Transportkapacitet

I detta område ingår sjö-, luft- och marktransportkapaciteter med tillhörande logistikstöd.

Materiel och Utrustning

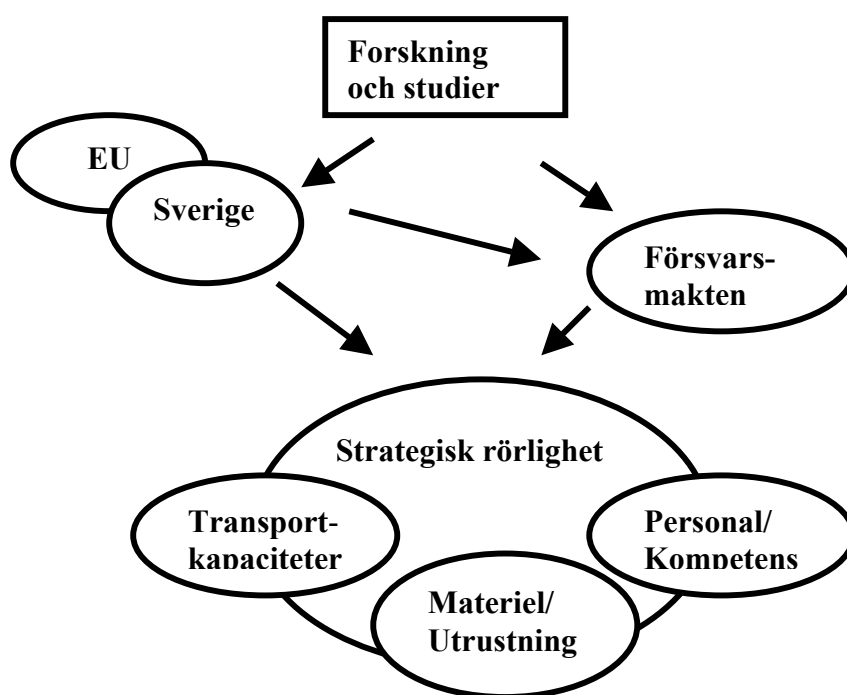
I detta område ingår två delområden, dels all kring- och småutrustning för själva transportapparaten, dels att anpassa all övrig materiel, utrustning och fordon inom Försvarsmakten för att kunna transporteras och verka globalt.

Personal och Kompetens

Det krävs personal och kompetens för att sköta och handlägga allt från planeringen av själva transporterna med internationella diplomatiska kontakter ner till att packa enskild låda enligt alla förekommande internationella bestämmelser. Det krävs även personal och kompetens för att de svenska förbanden inte bara skall ta sig till avsedd destination utan de skall också kunna verka med rätt utrustning, rätta förberedelser inom en mycket kort tid efter ankomst.

7. Diskussion - Hur Sverige skall komma till den nya definitionen och innebörden av strategisk rörlighet

Det sista steget i en systemanalys är att presentera en genomförandeplanering. Med detta menas att ge förslag på hur det skall gås till väga för att komma från det läge som presenterades under nulägesanalysen till det nya förslaget som presenterades som konstruktion av ett nytt och bättre system. I denna uppsats är det hur Sverige skall gå tillväga för att från nuläget avseende strategisk rörlighet komma till det förslag till ny definition och innebörd av strategisk rörlighet som föreslås i uppsatsen. För att på ett tydligt sätt visa på de steg som Sverige bör ta för att komma till denna nya definition och innebörd åskådliggöras detta med en bild.



Figur 5 Bild utvisande arbetsgång

Inledningsvis bör det ske forskning och studier där alla intressenter av strategisk rörlighet ingår i arbetsgruppen. Det torde röra sig om en stor spännvidd av intressenter, samtliga totalförsvarsmyndigheter torde delta, regeringskansliet och berörda departement likaså samt ett antal ytterligare intressenter. Syftet med denna studie är att skapa kunskap och förståelse vad strategisk rörlighet är och vad det innehåller. Detta är viktigt för att lägga grund till allt fortsatt arbete. Som denna uppsats har visat så pratas inte samma språk vad avser strategisk rörlighet, dess betydelse och innebörd. Därefter så måste den politiska nivån fatta ett antal avdömningar och beslut för att underlätta processen kring strategisk rörlighet. Ska Sverige ha förmågan till strategisk rörlighet och i så fall med vilken ambitionsnivå? Det är knappast troligt att Sverige har råd och ambition att vara helt självförsörjande vad avser strategisk transportkapacitet.

Förslaget att inom EU skapa en pool av resurser känns som ett steg på vägen, men det är ett stort antal länder inblandade (och fler blir det efter utvidgningen) så den poolen kan bli tungarbetad. Ett förslag är därför att Sverige beslutar sig för att ha förmågan till strategisk rörlighet med alla dess ingående komponenter men att de faktiska transportresurserna dvs. flygplan och fartyg, endast finns i det antalet att Sverige inte är beroende av någon annan vad avser logistikstöd och sjuktransporter för våra internationella förband. Istället för att ingå direkt som enskild nation i den europeiska poolen kan ett sätt vara att de nordiska länderna skapar en egen pool som är tillgänglig för de nordiska länderna i första hand och för de övriga europeiska länderna i andra hand. Där kan det till och med tänkas en rollspecialisering att exempelvis Danmark tillsammans med Norge sköter sjötransporter och Sverige tillsammans med Finland sköter flygtransporter. I så fall är det viktigt att skapa ett nordiskt *Transport Command* som samordnar inte bara transportresurserna utan allt som rör strategisk rörlighet.

Beroende på vilka politiska styrningar och beslut som fattas avseende Sveriges förmåga och kapacitet till strategisk rörlighet kan dessa få stor påverkan på Försvarsmakten i framtiden. Därför är det viktigt att Försvarsmakten vidgar begreppet strategisk rörlighet till att inte bara omfatta flygplan och fartyg. De studier som hittills är gjorda är alldeles för smala och utreder inte helheten avseende strategisk rörlighet. Vad det gäller själva begreppen strategisk och rörlighet finns det några saker som bör förändras. I militärstrategiska doktrinen så anges att genomförande av militär verksamhet delas in i fyra nivåer, vad som är intressant i denna uppsats är de två strategiska nivåerna som anges som antingen politisk-strategisk eller militärstrategisk. Detta rimmar illa med ett begrepp som strategisk rörlighet, vilken nivå befinner den sig på? Det kan tyckas vara en petitesse men det är lika fullt olyckligt. Rörlighet anges genom litteraturen och doktrinerna som omväxlande funktion eller förmåga. Författarens uppfattning är att det är en förmåga. Det gäller de övriga basfunktionerna i militärstrategiska doktrinen också, dessa är förmågor. På grund av att basfunktionerna är definierade som funktioner och inte som förmågor i den militärstrategiska doktrinen har detta "fel" fått följdfele. ÖB har haft dessa basfunktioner som grund när han har vidareutvecklat dessa till tio funktioner på strategisk och operativ nivå enligt ledningsutredningen. För det första så gäller de sex basfunktionerna ända från strategisk nivå ner till stridsteknisk nivå, dvs. de är nivåoberoende. Då faller hela tanken med att arbeta utifrån förmågebegreppet om de delas upp i specifika funktioner. Vad det gäller strategisk rörlighet så är det till att börja med en funktion på strategisk och operativ nivå. Det förefaller en smula konstigt att en funktion som benämns strategisk rörlighet också skall verka på operativ nivå. Strategisk rörlighet har blivit uppdelad i tre olika transportsätt som i sin tur ligger under tre olika funktionsföreträdare. Vem ser till helheten? Om det är så att det förslag till delkomponenter ingående i strategisk rörlighet som presenterats i denna uppsats kan vara en framkomlig väg behövs det en sammanhållande ansvarig för hela begreppet strategisk rörlighet.

Därför bör följande klarläggande göras vad avser själva begreppet strategisk rörlighet:

- De sex basfunktionerna i militärstrategiska doktrinen är basförmågor och inte basfunktioner.
- Förmågorna bör inte blandas med ÖB: s funktionsindelning på strategisk och operativ nivå.
- Varför har begränsningen gjorts att denna funktionsindelning bara gäller på strategisk och operativ nivå? Låt funktionsindelningen ersätta dagens indelning i vapenslag och truppslag och gälla rakt igenom den militära organisationen.
- Utse någon funktionsansvarig för funktionen strategisk rörlighet som tar ett helhetsgrepp.

Andra länder har en kort och rätt öppen definition av strategisk rörlighet som i nuläget upplevs som tidlösa. Organisationer som EU och NATO har en tydligare inriktning mot att strategisk rörlighet i första hand är riktad mot dessa organisationers intresseområden i världen, så därför är inte en direkt översättning av deras definitioner lämpligt för ett alliansfritt land som Sverige som inte har några uttalade intressesfärer i världen. Därför är det lämpligare med en definition som mera beskriver vad strategisk rörlighet är utan att i samma definition göra en politisk värdering också. Jag har därför avsiktligt gett som förslag en kort definition av begreppet som kan tjäna som utgångspunkt i det fortsatta definitionsarbetet.

Som uppsatsen har sökt påvisa är strategisk rörlighet ett brett område. Med de tre delkomponenterna transportkapaciteter, materiel och utrustning samt personal och kompetens har författaren försökt täcka in hela spektret av strategisk rörlighet. För att Sverige skall kunna ha strategisk rörlighet med sina internationella styrkor så krävs det att vi behärskar alla tre delkomponenter. Detta innebär dock inte att Sverige till exempel behöver köpa flygplan så att vi är helt självförsörjande vad avser flygtransportkapacitet. Det handlar mera om att vi måste anpassa våra styrkor till ett internationellt uppträdande, där en sak av många är att kunna flygtransporteras på ett korrekt sätt enligt alla bestämmelser. Det spelar ingen roll om de fordon och den utrustning som vi anskaffar är aldrig så interoperabla om vi inte har förrådspersonal som kan packa dessa på ett snabbt och korrekt sätt. Därför måste tankesättet avseende strategisk rörlighet i framtiden genomsyra all vår verksamhet för att ha möjlighet att på ett så snabbt och bra sätt som möjligt skicka ut styrkor ut i världen. Jag anser att det är viktigt att någon utses till att vara ansvarig för förmågan strategisk rörlighet inom Försvarsmakten. Dennes uppgift blir att se till att vi har personal med rätt kompetens, att den utrustning som inskaffas i framtiden är interoperabel och kan användas i de områden som politikerna anger samt att vi anskaffar rätt transportkapacitet i rätt mängd. Om inte någon får uppgiften att vara ansvarig för helheten kommer vi aldrig att kunna ha en strategisk rörlighet för våra styrkor i framtiden.

Uppsatsens frågeställningar

Frågeställningarna i uppsatsen var att belysa om Sverige är i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet, analysera begreppet strategisk rörlighet, visa på skillnaden mellan förmågan och funktionen strategisk rörlighet samt.

Uppsatsens frågeställningar var:

- Är Sverige som nation i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet?
- Vad är strategisk rörlighet?
- Finns det någon skillnad mellan funktionen och förmågan strategisk rörlighet och i så fall vad består den i?

Är Sverige som nation i behov av förmågan och/eller funktionen strategisk rörlighet?

Sverige är i behov av förmågan strategisk rörlighet som helhet. Däremot så anses inte den viktigaste frågan vara just nu är om och vilka flygplan som skall köpas in. Sverige ska utbilda personal, skaffa all den kompetens som behövs för hela spektret inom strategisk rörlighet, anpassa eller nyanskaffa både materiel, utrustning och fordon som lämpar sig för att transporteras med olika transportresurser men även för att verka i de områden som vi kommer att verka i framtiden. När detta har gjorts så kommer Sverige att ha den kunskap och kompetens för att anskaffa de transportresurser som vi behöver.

Vad är strategisk rörlighet?

Strategisk rörlighet är ett system av Transportkapaciteter, Materiel och Utrustning samt Personal och Kompetens. Strategisk rörlighet bör definieras som:

”Strategisk rörlighet är förmågan att förflytta styrkor och underhålla dessa globalt”.

Finns det någon skillnad mellan funktionen och förmågan strategisk rörlighet och i så fall vad består den i?

Strategisk rörlighet är en förmåga och inte en funktion. Funktion är en bestämd uppgift i ett visst sammanhang och anses i denna uppsats att den definitionen är för smal för begreppet strategisk rörlighet. Däremot kan förmågan strategisk rörlighet kan vara uppbyggd av vissa delfunktioner exempelvis flygtransportkapacitet.

Sammanfattning

Strategisk rörlighet har visat sig vara ett mer komplext område än bara en diskussion om behovet av att anskaffa flygplan eller fartyg. Som tröst för Sveriges del så har det under arbetet med uppsatsen visat sig att de flesta andra länder och organisationer inte heller har kommit särskilt långt i fulländandet av strategisk rörlighet. Det finns dock några saker som bör tas mera på allvar än andra.

Blandningen av begreppen funktion och förmåga anser jag vara mycket olyckligt totalt inom Försvarsmaktens nomenklatur. Det är stor skillnad om det diskuteras och planeras i termer av förmågor eller funktioner. Ett typexempel är de sex basfunktioner, som jag anser är förmågor och skall användas som ett analysverktyg, plötsligt utvecklats till att bli ÖB: s tio funktioner på strategisk och operativ nivå.

Det krävs en helhetssyn för att analysera vad strategisk rörlighet är och vad det innehåller, för att Sverige skall kunna fortsätta på rätt väg in i framtiden. Ämnet är komplext och kräver mycket kunskap och erfarenheter för att vi skall kunna lyfta våra förband ut i internationell tjänst snabbt, enkelt, billigt och så bra rustade som det bara är möjligt för deras verksamhet på den plats de kommer till.

Förslag till framtida forskning

Försvarsmakten eller ännu hellre någon annan myndighet, kanske exempelvis FOI eller Räddningsverket borde studera strategisk rörlighet ur ett svenskt perspektiv med hela den bredd som denna uppsats har försökt visa på. När detta är gjort så pratas det åtminstone om samma sak och därefter kan det börjas studera exempelvis de tre delkomponenterna som uppsatsen föreslår att strategisk rörlighet består i.

Slutord

Under arbetet med denna uppsats har visat sig att begreppet strategisk rörlighet är en förmåga som spänner över en mängd olika områden. Denna uppsats kan tjäna som start för en större studie av begreppet då denna uppsats bara har skrapat på ytan av strategisk rörlighet.

8. Käll- och litteraturförteckning

8.1 Tryckta källor

Army logisticians, Nov-Dec 2002.

Army logisticians, May- June 2003.

C.West Churchman (1978), Systemanalys.

Carl Norrbom (1971), Systemteori - en introduktion.

Clausewitz (1991), Om kriget (Mårtensson, Böhme och Johansson).

Den svenska historien (1966), Forntid, vikingatid och tidig medeltid till 1319.

Den svenska historien (1966),Karolinska tiden 1654-1718.

DS 2001:14,Gränsöverskridande sårbarhet –gemensam säkerhet.

DS 2003:8,Säkrare grannskap –osäker värld.

Ejvegård Rolf, Vetenskaplig metod,andra upplagan.

EU (2002-09-25), The strategic movement and transportation concept for EU-led crisis management operations.

F7 21 120:41891, Slutrapport studie Air Mobility.

FMV, Idé-bok Conthant M7730-000111.

Forsvaret överkommande (2000),Forsvarets fellesoperative doktrine Del B – Operasjoner.

Försvarshögskolan ACTA C5 (1999), Sun Zis Krigskonst.

Försvarshögskolan (2002), Rekkedahl, Modern krigskonst.

Försvarshögskolan ACTA C13, Manövertänkande (2001).

Försvarsmakten Militärstrategisk doktrin (2002).

Försvarsmakten (2003), FMI Rapport 7.

Försvarsmakten (2002), Operativ inriktning för logistik, OPI-4.

HKV KRI SJÖ, PG M 4173, Strategic movement requirements-sealift.

Idar Magne Holm&Bernt (1997),Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder.

Lars Wedin (2002), Reflektioner över ämnet strategi.

Lundberg Anders, Veta och välja-om kunskapssökning och beslutsfattning,(1990).

Nato Logistics Handbook (1997).

Nils Sköld (1990), I fredens tjänst.

Occasional Papers nr 38 (ISS-eu),Getting there:building strategic mobility into ESDP.

USTRANSCOM Handbook 24-2.

Regleringsbrev för budgetåret 2004 avseende Försvarmakten, Regeringsbeslut 16.

Regleringsbrev för budgetåret 2004 avseende Försvarmakten, Regeringsbeslut 13.

Svensson &Starrin (1996), Kvalitativa studier i teori och praktik.

WEU 1644, European capabilities in the field of strategic mobility.

8.2 Otryckta källor

FMLOG, FMLOG beredskap stöd internationella insatser2003-10-28—10-30.

Försvarmakten, (2003), Doktrin för gemensamma operationer(remiss).

Försvarmakten, (2003), Doktrin för markoperationer(remiss).

Försvarmakten (2004-0131),Utkast 04-01-08 remiss ver 2.

HKV (2003-05-14), HKV 03 200:68041.

KRI MARK Plan,*Modulära Förband för Internationella insatser 2004-01-16.*

KRI UH, HKV 23 250:60457.

OPIL, Underbilaga 1 01 600:80264 Partnerskapsmål inom logistikområdet 2001-2006.

PM HKV(2003-11-18) , Strategisk rörlighet - en funktion i Försvarmakten.

T2, PTOEM MOVCON pluton, 2003-11-07.

8.3 Källor på Internet

Internet (2004-01-20), <http://www.almc.army.mil/alog/>.

Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0.

Internet (2004-02-02), www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=11&sequence=0.

Internet (2004-01-27),
<http://www.cff.se/verksamhet/talsalen2003/hederstedt.html>.

Internet 2004-01-26, <http://www.forsvarsberedningen.gov.se/>.

Internet (2004-01-19),
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=316838&i_word=strategi.

2003-11-03 Källa Nationalencyklopedin
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=298144&i_word=r%f6rlighet.

Internet (2004-01-21),
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O158094&i_word=funktion.

Internet (2004-01-21),
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O163226&i_word=f%f6rm%e5ga.

Internet (2004-02- 12)
http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=125606&i_word=begrepp.

Internet (2004-01-27),
<http://www2.riksdagen.se/Internet\EU svar.nsf/0/B3E44BED776BD833C12569F40028FF26?OpenDocument>.