

Regeringens proposition

2000/01:35

Samverkan mellan civil och militär flygutbildning Prop.
m.m. 2000/01:35

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 november 2000

Göran Persson

Björn von Sydow
(Försvarsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisar regeringen de frågor om formen för den framtida flygförarutbildningen och exportstöd som riksdagen fattade beslut om den 30 mars 2000 (bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). I propositionen redovisas inriktningen vad gäller integrering av civil och militär pilotutbildning, internationell samverkan kring militär pilotutbildning samt frågor om utbildningsstöd vid export av Gripen-systemet.

Regeringen anser att delar av den civila och den militära flygutbildningen bör kunna samordnas. En samordningsfunktion med representanter för berörda myndigheter bör inrättas för att genomföra och utveckla samordningen. Den grundläggande militära flygutbildningen bör enligt regeringen samlokaliseras med den grundläggande militära taktiska flygutbildningen i Uppsala.

Regeringen bedömer att utbildningsstödet vid export av Gripen-systemet kommer att påverka behovet av verksamhetsställen för den militära flygverksamheten. En internationell samverkan kring den militära flygutbildningen bör för svensk del ha sin grund i de europeiska flygvapenchefernas arbete. Långsiktigt bör samordningen av, och samverkan mellan, den militära flygutbildningen och den högkvalitativa statliga civila flygutbildningen utvecklas genom samordningsfunktionen.

I propositionen föreslås att Flygvapnets Uppsalaskolor skall läggas ned den 31 december 2001 och att Upplands flygflottilj skall läggas ned den 31 december 2003. Vidare föreslås att en ny organisationsenhet, Flygstridsskolan, skall inrättas i Uppsala den 1 januari 2002. I Flygstridsskolan kommer den skolverksamhet för flygstridskrafterna som är lokaliserad till Uppsala att samlas.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Ärendet och dess beredning	4
3	Inledning	5
4	Samverkan mellan civil och militär flygutbildning	6
4.1	Samordning av civil och militär flygutbildning	6
4.2	Formerna för samordning	11
5	Exportstöd och antalet verksamhetsställen för militär flygverksamhet	12
6	Internationell samverkan	15
7	Lokaliseringen av den militära flygutbildningen	18
8	Organisatoriska konsekvenser	24
9	Långsiktig inriktning	26
	Bilaga 1 Samrådsinstanser	27
	Bilaga 2 Sammanfattning av Förvarsdepartementets promemoria den 15 september 2000, Vissa frågor om den framtida flygutbildningen	28
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 november 2000	34

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

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

2 Ärendet och dess beredning

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

De frågor riksdagen aktualiserade, har beretts inom Regeringskansliet. I anslutning till det beredningsarbetet kom det in förslag och synpunkter till Regeringskansliet från olika intressenter. Redan den 17 mars 2000 hade Lunds universitet lämnat förslag om en utredning av samarbete kring militär och civil flygutbildning i Sverige och på sikt inom Norden. I en skrivelse den 2 april 2000 erbjöd Eskilstuna kommun sambruk av Eskilstuna flygplats, Kjula. Kommunen bedömde att flygplatsen på sikt borde kunna utvecklas till ett utbildningscentrum för såväl militära som civila behov. Den 4 april 2000 redovisade Nordvästra Skånes samarbetskommitté synpunkter i fråga om flygutbildningen i Nordvästskåne.

I en skrivelse den 19 april 2000 begärde landshövdingarna i Norrbottens län respektive Västerbottens län att regeringen skulle påbörja en översyn av det svenska och europeiska utbildningsbehovet av piloter för såväl militärt som civilt flyg. I ett brevsvaret till de två landshövdingarna den 20 juni 2000 upplyste näringsministern om det beredningsarbete som pågick inom Regeringskansliet och om Luftfartsverkets utredning om behovet av trafikflygare. Utöver detta fanns inget ytterligare utredningsbehov, enligt näringsministerns mening.

I en forskningsrapport från Förvarshögskolan den 24 maj 2000 redovisade Leif Carlstedt och Henry Widén en utvärdering av flygvapnets urvals- och utbildningssystem 1982 – 1990.

I skrivelser den 26 maj och 6 september 2000 redovisade Saab AB förslag om ett europeiskt pilotutbildningscentrum.

Den 28 juni och 24 augusti 2000 redovisade Region Skåne en modell för samverkan mellan civil och militär flygutbildning. I arbetet hade deltagit representanter för Region Skåne, länsstyrelsen i Skåne län, kommunförbundet i Skåne, Ängelholms och Klippans kommuner, Skånska flygflottiljen och Krigsflygskolan samt Lunds universitet och Trafikflygskolan.

Den 29 juni 2000 redovisade Campus Uppsala, knutet till Uppsala universitet, en promemoria om hur högskolan skulle kunna förbättra och stärka samarbetet med försvaret och hur försvaret skulle kunna bidra till högre utbildning och forskning. Med en gemensam skrivelse den

4 september 2000 redovisade länsstyrelsen i Uppsala län och Uppsala kommun frågor om lokalisering av den militära grundläggande flygutbildningen till Uppsala.

Den 13 september 2000 redovisade skolchefen vid Trafikflyghögskolan synpunkter på lokaliseringen av den militära flygskolan.

Inom Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) upprättades den 15 september 2000, den preliminära promemorian Vissa frågor om den framtida flygutbildningen. Samma dag, den 15 september 2000, sändes promemorian ut på ett samrådsförfarande till berörda myndigheter och intressenter. Samrådsinstanserna anges i bilaga 1. Yttrande har lämnats av samtliga instanser utom Scandinavian Airlines System, Braathens/Malmö Aviation, Skyways Holding AB, Svenska flygföretagens riksförbund och Försvarets Civila Tjänstemannaförbund. Sveriges Akademikers Centralorganisation och Facket för Service och Kommunikation har förklarat att de avstår från att yttra sig. Yttrandena finns tillgängliga i Försvarsdepartementet (dnr Fö2000/762/MIL).

Promemorians sammanfattning redovisas i bilaga 2.

Härefter har företrädare för Socialdemokraterna, Moderaterna, Vänsterpartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet i Uppsala den 7 november 2000 kommit in med ett pressmeddelande om att förlägga flygvapenutbildningen till Uppsala. Vidare har Moderaterna i Uppsala den 8 november 2000 överlämnat en namninsamling för att behålla F 16 i Uppsala.

3 Inledning

Regeringen anser att det är angeläget att de samlade statliga resurserna kan utnyttjas på ett effektivt sätt. Detta gäller också i förhållande till Försvarsmakten och dess resurser. Kravet på Försvarsmakten att samverka med andra myndigheter kommer till tydligt uttryck i regleringsbrevet för Försvarsmakten. Av regleringsbrevet för år 2000 framgår bl.a. att Försvarsmakten i olika sammanhang skall utveckla förmågan att samverka med andra myndigheter. Särskilt gäller det räddningstjänsten, polisen och sjukvården. Inom helikopterområdet är Försvarsmaktens samverkan med andra myndigheter av stor betydelse.

När det gäller flygutbildningen anser regeringen att frågan om en integrering av den civila och militära flygutbildningen och frågan om en internationell samverkan om den militära flygutbildningen måste ses i olika tidsperspektiv.

Riksdagen har beslutat att Skånska flygflottiljen (F 10) i Ängelholm skall läggas ned senast den 31 december 2002 (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). Den militära flygskolan ingår i F 10. Enligt regeringens mening bör principerna för en integrering eller samordning av civil och militär pilotutbildning prövas redan i detta korta perspektiv.

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

I fråga om internationell samverkan inom den militära flygutbildningen gör regeringen däremot bedömningen – mot bakgrund av de initiativ som har tagits och det arbete som pågår – att någon sådan samverkan inte kan komma till stånd under de närmaste åren. Däremot bör de åtgärder som vidtas i det korta perspektivet utformas så att de inte hindrar en internationell samverkan om en sådan vid senare tidpunkt bedöms vara lämplig.

Regeringen anser att det är viktigt att de åtgärder som vidtas inom något eller några år lägger grunden för en långsiktigt hållbar utveckling av svensk militär pilotutbildning i de avseenden riksdagen behandlat.

Regeringen anser att följande inriktning skall gälla för integrering av civil och militär pilotutbildning, internationell samverkan kring militär pilotutbildning samt exportstöd. Delar av den civila och den militära flygutbildningen samordnas (avsnitt 4.1). En samordningsfunktion med representanter för berörda myndigheter inrättas för att genomföra och utveckla samordningen (avsnitt 4.2). Den grundläggande militära flygutbildningen (GFU) samlokaliseras med den grundläggande militära taktiska flygutbildningen (GTU). Det finns goda förutsättningar för att JAS 39 Gripen kommer att kunna exporteras till fler stater än Sydafrika före 2010. Ett nödvändigt utbildningsstöd vid export av Gripensystemet kommer att påverka behovet av verksamhetsställen för militär flygverksamhet (kapitel 5). En internationell samverkan kring den militära flygutbildningen bör för svensk del ha sin grund i de europeiska flygvapenchefernas arbete (kapitel 6). Långsiktigt bör samordningen av, och samverkan mellan, den militära flygutbildningen och den högkvalitativa statliga civila flygutbildningen utvecklas genom samordningsfunktionen. Denna samordning och sammanslagningen av GFU- och GTU-verksamheten bör bilda grund för ett önskvärt svenskt engagemang i ett internationellt militär flygutbildningssamarbete (kapitel 9).

Med denna inriktning som grund bör Försvarsmaktens grundorganisation i vissa delar förändras. Regeringen redovisar förslag till dessa förändringar i kapitel 8.

4 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning

4.1 Samordning av civil och militär flygutbildning

Regeringens bedömning: Delar av den civila och den militära flygutbildningen bör samordnas.

En samordnad verksamhet bör kunna tillämpas från den 1 januari 2002.

Inledning

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

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

Det finns enligt regeringen ett antal förhållanden som är av betydelse när man skall pröva en eventuell samordning av den militära och den civila flygutbildningen. Det gäller framförallt syftet med utbildningarna, de grundläggande reglerna för dem, formerna för utbildningarna, lokalisering geografiskt och med hänsyn till miljö och luftrum samt huvudmannaskapet.

Även om det finns likheter mellan den civila och den militära flygutbildningen finns det också skillnader. En grundläggande aspekt avseende den militära flygutbildningen är att denna utbildning är en del av den svenska officersutbildningen. Andra skillnader av betydelse är att den militära utbildningen i sin helhet bedrivs på jetflygplan samt utbildningens längd. Den grundläggande militära flygutbildningen (GFU) omfattar tolv månader och den grundläggande militära taktiska flygutbildningen (GTU) omfattar sex månader. Dessa utgör de inledande skedena i den samlade militära flygutbildningen. Den militära flygutbildningen pågår i ungefär fyra år och sex månader och de olika utbildningsmomenten går slag i slag. Våren 2000 redovisade två forskare vid Försvarshögskolan en utvärdering av flygvapnets urvals- och utbildningssystem 1982 – 1990. Av rapporten framgår att dessa system är mycket effektiva i en internationell jämförelse. Rapportförfattarna menar att den höga effektiviteten till stor del kan tillskrivas den utbildningsfilosofi som genomsyrar den svenska stridsflygutbildningen.

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

En eventuell samordning av flygutbildning bör enligt regeringen – i vart fall i ett inledningsskede – avse endast den utbildning som staten ansvarar för. Detta skulle innebära att det är fråga om den utbildning som bedrivs inom Försvarmakten och trafikflygarutbildningen vid Trafikflyghögskolan (TFHS). Dessa två utbildningar är av hög kvalitet varför det inte skulle möta kvalitetskravsproblem om en viss samordning genomförs.

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

Utbildningsmoment som bör kunna samordnas

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

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

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

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

Enligt regeringens mening bör Försvarsmakten och Lunds universitet ges i uppdrag att pröva effektiviteten och rationaliteten i samt de ekonomiska konsekvenserna av de nuvarande militära respektive civila flygutbildningssystemen. De två instanserna bör därvid bedöma lämpligheten av att låta den militära flygutbildningen innehålla även ett skede med propellerflygplan. Försvarsmakten och Lunds universitet bör

ges i uppdrag att tillsammans redovisa om och hur även delar av flygövningsmomenten i flygutbildningen kan genomföras gemensamt.

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

TFHS genomför i dag civil flyglärareutbildning för egna blivande flyglärare som intern fortbildning eller som uppdragsutbildning. Några privata flygskolor tillhandahåller avgiftsfinansierad flyglärareutbildning. Det finns däremot inte någon högskoleutbildning för flyglärare enligt de krav BCL ställer. Tidigare bedrevs statlig flyglärareutbildning vid Högskolan för lärarutbildning i Södertälje. Inom Försvarsmakten utbildas flyglärare för GFU genom flygskolan och flyginstruktörer för GTU genom flygenheten vid F 16. I den rapport från Försvarshögskolan som refereras ovan framhålls de militära flyglärarnas betydelse.

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

Administrativ ledning, m.m.

Försvarsmakten och Lunds universitet, som inrymmer TFHS, ansvarar för den militära flygutbildningen respektive den statliga utbildningen av civila trafikflygare. Sedan TFHS inrättades 1984 och fram till 1998 var TFHS en egen organisatorisk enhet inom Försvarsmakten. Under den tid Försvarsmakten var huvudman för TFHS var samordningen mellan den militära och civila utbildningen begränsad.

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

I Danmark träffades i juni 2000 ett avtal mellan Forsvarsministeriet och SAS som bl.a. innebär att det danska försvaret skall svara för uttagningen även av elever för civil pilotutbildning. Uttagningen skall grundas på såväl försvarets krav som de krav SAS ställer. I Finland är en

liknande ordning på gång. Det finns enligt regeringens mening anledning att pröva hur uttagningen av civila och militära pilotelever i Sverige kan samordnas. I ett sådant arbete bör också flygbolagens uppfattningar ägnas uppmärksamhet.

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

Samordning inom Försvarsmakten

Försvarsmakten bedriver såväl flygplans- som helikopterutbildning. Regeringen bedömer att det finns likheter mellan dessa utbildningar. Utbildningarna bedrivs idag i Ängelholm respektive Malmen, Linköping. Den militära helikopterutbildningen inleds med ett skede flygplansutbildning som genomförs av TFHS på Ljungbyhed. I sammanhanget kan noteras att Försvarsmakten även utnyttjar TFHS för utbildning av transportflygpiloter. Regeringen anser att Försvarsmakten, utan att förändra samarbetet med TFHS, bör pröva om de två utbildningarna skulle kunna samordnas tydligare inom den egna myndigheten. T.ex. bör prövas om ledningen för utbildningarna kan samordnas.

Slutsatser om vad som kan samordnas

Som redovisats i de föregående avsnitten menar regeringen att en närmare samverkan mellan den militära och den statliga civila pilotutbildningen eller en samordning av vissa moment inom dem kan leda till en för staten sammantaget effektivare verksamhet. Regeringen avser att uppdra åt Försvarsmakten och Lunds universitet att pröva de samordningsfrågor som belysts.

En samordning bör enligt regeringens mening leda till fördelar för såväl den civila som den militära pilotutbildningen. På ett naturligt sätt kan de två utbildningarna tillgodogöra sig varandras erfarenheter. Detta bör vara betydelsefullt både i ett nationellt och i ett internationellt perspektiv. Vidare bör de sammantagna utbildningskostnaderna kunna minskas om en viss samordning genomförs. Försvarsmakten och Lunds universitet bör tillsammans redovisa mer i detalj vilka effektivitetsvinster som kan uppnås genom en samverkan och samordning.

Regeringen vill understryka att en samordning av vissa verksamheter inte innebär att verksamheterna måste samlokaliseras för att den eftersträfvade effektiviteten skall uppnås. Enligt regeringens mening är det väsentliga i sammanhanget att samordna verksamheter mellan civila och militära utövare för att åstadkomma en för såväl staten sammantaget som de enskilda verksamhetsutövarna, effektiv och rationell flygutbildning. Utgångspunkten skall därför vara att skapa ett system där dessa effekter uppnås.

Regeringen bedömer att en samordnad verksamhet bör kunna tillämpas från den 1 januari 2002.

4.2 Formerna för samordning

Regeringens bedömning: En samordningsfunktion för militär och högkvalitativ statlig civil flygutbildning tillskapas. Samordningsfunktionen bör bestå av representanter för främst Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan. Funktionen bör kunna verka från den 1 januari 2002.

Samordningsfunktionen bör svara för frågor om uttagning av pilotelever, gemensam civil-militär teoriutbildning, sådan flygplansutbildning som kan genomföras gemensamt civilt och militärt, fortbildning till flyglärare samt flygmedicinfrågor. Samordningsfunktionen bör vidare svara för att samordna uppdragsutbildning, t.ex. pilotutbildning för övrig statlig verksamhet.

Skälen för regeringens bedömning

Regeringen anser att en samordning inte behöver innebära att den ena myndigheten/institutionen formellt inordnas i eller underställs den andra. I stället bör en gemensam samordningsfunktion inrättas där Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan (TFHS) ingår på lika basis. Samordningsfunktionen bör svara för frågor om uttagning av pilotelever, övergripande svara för frågor om lämplig gemensam civil-militär teoriutbildning, sådan flygplansutbildning som kan genomföras gemensamt civilt och militärt, fortbildning till flyglärare samt flygmedicinfrågor. Samordningsfunktionen bör vidare svara för att samordna den uppdragsutbildning som är aktuell inom skilda områden, t.ex. pilotutbildning för övrig statlig verksamhet och vidareutbildning av civila helikopterpiloter. Inom ramen för samordningsfunktionen bör också en vidareutveckling av samordningen prövas, t.ex. om vissa delar av flygövningsmomenten i den civila och militära flygutbildningen kan samordnas.

Samordningsfunktionen bör bestå av representanter för främst Försvarsmakten och TFHS. Det skulle även kunna övervägas att låta representanter för utbildning av t.ex. flygtekniker knytas till samordningsfunktionen. Funktionen bör kunna verka från den 1 januari 2002. Regeringen bedömer att kostnaderna för samordningsfunktionen blir måttliga och anser att de skall täckas inom respektive myndighets nuvarande budget.

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

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

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

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

Det behövs fyra flygflottiljer för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget. Härutöver behövs en organisatorisk enhet med kapacitet för flygverksamhet för specialflyget och ytterligare en organisatorisk enhet för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

Skälen för regeringens bedömning

Inledning

Regeringen behandlade frågan om antalet flygflottiljer i propositionen Det nya försvaret (prop. 1999/2000:30). Regeringen konstaterade där att utbildningen av nya flygförare och omskolningen till Gripensystemet sammantaget är känsligt för störningar under de närmaste åren och ställer krav på flottiljkapacitet. Till utbildningen och omskolningen kommer, fortsatte regeringen, en annan komponent som också ställer krav på kapacitet, nämligen möjligheterna att lämna exportstöd genom Viggen- eller Gripenutbildning. Regeringen ansåg att det inte var möjligt att nu ange omfattningen av det framtida behovet av exportstöd. Detta innebär att det behövs fem flygflottiljer för att tillförsäkra erforderlig kapacitet för utbildning av nya flygförare och omskolning till Gripensystemet samt för eventuella exportåtaganden i framtiden, framhöll regeringen i propositionen

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

Regeringen konstaterar att vissa krav måste vara uppfyllda för att en flygplats skall kunna användas för exportstödsutbildning. Flygplatsen skall redan i sig ha sådana bas- och räddningsresurser att militär

flygtrafik tillåts. Det måste finnas flygtrafikledning och vädertjänst. Vidare krävs bl.a. verksamhetstillstånd för den tekniska och flygoperativa tjänsten. Dessa grundkrav innebär att, sedan F 10 har lagts ned, kan F 4, F 7, F 16, F 17 och F 21 samt Malmen och Saabfältet i Linköping nyttjas för exportstödsutbildning.

Överväganden

Regeringen konstaterar att från försvarspolitiska, säkerhetspolitiska, industriella och ekonomiska utgångspunkter är export av JAS 39 Gripen systemet angelägen för såväl Sverige som de stater Sverige samarbetar med avseende utveckling m.m. av Gripen systemet. Det är därför viktigt att staten stöder och underlättar exportansträngningarna när det gäller Gripen systemet. Staten bör därför på olika sätt medverka till att stödja försvarsindustrin vid marknadsföring av JAS 39 Gripen i aktuella kampanjländer och genomföra utbildningsstöd och liknande vid exportframgång av JAS 39 Gripen.

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

En förutsättning för en trovärdig exportkampanj och för att exportframgångar skall kunna uppnås är, enligt regeringens mening, att Sverige kan erbjuda utländska piloter, tekniker m.fl. utbildning på JAS 39 Gripen systemet vid den svenska Försvarsmakten. Detta gäller såväl kortare introduktionsutbildningar av enstaka piloter under en kampanjfas som utbildningar utifrån respektive lands behov vid en exportaffär. KRG 1-JAS 39 Gripen har därför under våren 2000 haft Försvarsdepartementets uppdrag att bedöma omfattningen av de utbildningsresurser m.m. som behövs från Försvarsmakten för att kunna lämna erforderligt exportstöd för JAS 39 Gripen t.o.m. ungefär 2010. KRG bedömer att det finns goda förutsättningar och god sannolikhet för att export av JAS 39 Gripen kommer att kunna ske till ytterligare stater, förutom Sydafrika, före 2010. För närvarande pågår omfattande exportfrämjande verksamhet i antal stater där JAS 39 Gripen inom de närmaste ca fem åren är ett av alternativen för landets framtida flygplansanskaffning.

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

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

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

Export av Gripensystemet är enligt regeringens mening av stor betydelse för Sverige. Det ligger således i ett samlat statligt intresse att ta exportstödshänsyn när Försvarsmaktens grundorganisation slutligt utformas. De framtida flygstridskrafterna skall bestå av åtta divisioner JAS 39 Gripen som fördelas på fyra flygflottiljer. I takt med att Försvarsmakten tillförs Gripendivisioner avvecklas Viggendivisionerna. För att samtidigt kunna genomföra den löpande flygutbildningen inom Viggens- och Gripensystemen, genomföra ombeväpningen från Viggensystemet till Gripensystemet, genomföra en kontrollerad avveckling av Viggensystemet och begränsade exportstödsinsatser gäller emellertid att det till ungefär 2004 behövs motsvarande tio flygdivisioner. De två extra Viggendivisionerna ingår därvid inte i Försvarsmaktens insatsorganisation utan endast i grundorganisationen. Enligt regeringens mening är det inte möjligt att bedriva verksamhet med de åtta framtida divisionerna JAS 39 Gripen, transportflyget, det s.k. specialflyget, en samlad militär flygutbildning och mer uttalat exportstöd vid endast fyra flygflottiljer. Detta leder till att det behövs ytterligare kapacitet avseende verksamhetsställen för militär flygverksamhet.

Mot bakgrund av den redovisade bedömningen av de framtida exportmöjligheterna – och KRG:s bedömning av kravet på utbildningsfaciliteter inom Försvarsmakten motsvarande två – tre stridsflygdivisioner – anser regeringen att följande antal verksamhetsställen för militär flygverksamhet tills vidare bör finnas i Försvarsmaktens grundorganisation för att även tillförsäkra erforderlig kapacitet för eventuella exportstödsåtaganden i framtiden: Fyra flygflottiljer behövs för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget. En organisatorisk enhet med kapacitet för flygverksamhet behövs för specialflyget och ytterligare en organisatorisk enhet med kapacitet för flygverksamhet behövs för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

Regeringens bedömning: Försvarsmakten bör fortsätta att medverka i samarbetet om en gemensam europeisk grundutbildning av stridsflygpiloter.

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

Skälen för regeringens bedömning

Inledning

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

Inom ramen för samarbetet mellan de europeiska flygvapencheferna (EURAC) bildades 1997 en informell arbetsgrupp för att studera möjligheten att skapa ett gemensamt europeiskt flygträningsystem för blivande stridspiloter. Bakgrunden till initiativet var bl.a. följande.

- Det finns ett behov av samma kvalitetskrav på piloterna vid gemensamma fredsoperationer.
- Det finns ett behov av att rationalisera och effektivisera den nuvarande utbildningen.
- Utbildningen bör genomföras i Europa och inte i USA och Kanada.
- Flera stater behöver omsätta sina jetskolflygplan.
- Det finns behov av ekonomiska lösningar som delas med flera.

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

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

flygtimmar uppskattas av arbetsgruppen till ungefär 30 000 timmar per år. Prop. 2000/01:35

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

Flygvapenchefernas arbete fortsätter. De stater som väljer att delta i det fortsatta arbetet skall forma en gemensam studiebudget från och med 2001 och personella resurser skall ställas till förfogande för ett par arbetsgrupper. Varje stat beslutar själv om sin medverkan i arbetet. Staterna har också rätt att stegvis besluta om denna medverkan.

Överväganden

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

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

Det initiativ som har tagits av Saab AB genom det s.k. European Pilot Training Center-projektet är, när det gäller den egentliga utbildningsdelen, i väsentliga avseenden kopplat till de europeiska flygvapenchefernas förslag. En tyngdpunkt i Saab AB:s förslag är frågan om ett gemensamt europeiskt skolflygplan.

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

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

Flygvapenchefernas samarbete om pilotutbildning har ännu inte nått så långt att innehållet har kunnat konkretiseras eller konsekvenser och kostnader kan bedömas. Några definitiva beslut om svensk medverkan bör därför inte fattas nu. Däremot vore det enligt regeringen värdefullt

om Försvarsmakten deltog i det fortsatta arbetet, som alltså inom något år börjar få en mer konkretiserad form. Härigenom skulle tydligare klarläggas möjligheterna för Sverige att i framtiden kunna bedriva en militär pilotutbildning i samverkan med andra europeiska stater. Kostnaderna för Försvarsmaktens medverkan i det fortsatta beredningsarbetet skall rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

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

Denna modell med ett statligt huvudansvar hindrar enligt regeringen emellertid inte att det skulle kunna finnas kommersiella eller civila inslag i samverkan. Regeringen bedömer sålunda att det vore en fördel för såväl de europeiska försvarsmakterna/flygvapnen som för Sverige om ett gemensamt skolflygplan kunde anskaffas. En annan teknisk komponent i ett gemensamt europeiskt flygutbildningssystem där svensk industri borde kunna medverka är vid anskaffning av simulatorer. Regeringen anser att engagemang i dessa avseenden skulle understödja svenska utbildningsåtaganden när det gäller export av Gripen.

Om Sverige lyckas i ansträngningarna att exportera Gripen systemet till flera stater kommer det att ställas krav på resurser för utbildning av piloter för JAS 39 Gripen. I ett sådant läge kan ett kommersiellt komplement till utbildningsstöd genom Försvarsmaktens försorg bli aktuellt för att klara exportåtagandena. En sålunda uppkommen situation bör även kunna utnyttjas för att underlätta en gemensam europeisk utbildning.

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

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

Inledning

Regeringen ansåg i prop. 1999/2000:30 hösten 1999 att flygskolan vid F 10 skulle lokaliseras till F 16 i Uppsala. I propositionen angavs att flygskolan bör lokaliseras till en flygplats med ett bansystem som har flera rullbanor. Ett sådant bansystem finns i dag vid F 7 i Såtenäs, F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala. Flottiljerna F 4 i Östersund, F 17 i Ronneby och F 21 i Luleå har endast en rullbana. Vid F 21 har banan nyligen förlängts avsevärt för att flygplatsen skall kunna ta emot tungt fraktflyg. Skulle flygskolan lokaliseras till F 4, F 17 eller F 21, bör flottiljen förses med en kompletterande rullbana. Detta bedöms kosta upp till 300 miljoner kronor. I propositionen behandlade regeringen också möjligheterna att lokalisera flygskolan till F 7. Regeringen fann att en sådan lokalisering var olämplig på grund av den omfattande Gripenverksamheten och transportflygverksamheten vid flottiljen. Detta ledde till att skolan borde lokaliseras till F16 och samlokaliseras med GTU.

Lokaliseringsalternativ

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

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

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

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

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

Utöver dessa årliga merkostnader uppstår engångskostnader för själva omlokaliseringen av flygskolan/GFU, och i förekommande fall GTU. Vid en lokalisering av GFU och GTU till Ljungbyhed uppstår kostnader för att flytta båda dessa verksamheter. Om GFU samlokaliseras med GTU i Uppsala uppstår kostnader för att flytta endast GFU-verksamheten. Regeringen beräknar inte dessa omlokaliseringskostnader i nuvarande sammanhang.

Regeringen kan dessutom konstatera att ny verksamhet har inrymts i flera av de lokaler som dåvarande Krigsflygskolan utnyttjade innan den organisationsenheten lades ned och flygskolan flyttades till Ängelholm. Nuvarande hyresgäster kan komma att störas av den omfattande jetflygplansverksamhet som GFU och GTU innebär. Handlingsfriheten för att inrymma flygskolan i Ljungbyhed kan därmed bli begränsad, vilket kan innebära krav på nyinvesteringar.

Luftframsfrågorna utreddes av bl.a. Luftfartsverket inför regeringens proposition Det nya försvaret hösten 1999 (prop. 1999/2000:30). Regeringen konstaterar att Skåne och södra Halland ligger i direkt anslutning till de stora civila flygstråken från Stockholmsområdet till bl.a. Köpenhamn/Kastrup/Sturup. Stora delar av denna trafik stiger eller sjunker och använder därmed alla höjdsikt. Detta kan påverka verksamheten även vid Ljungbyhed, särskilt om en samlad militär och civil flygutbildning skulle förläggas dit. Vid en Uppsalalokalisering

skulle flygutbildningens övningssektorer ligga nordväst om Stockholm/Uppsala och, på lägre höjd, över Bottenhavet. I dessa områden är påverkan från den civila trafiken mindre. När det gäller lufrums- och miljöfrågor har Luftfartsverket i sitt samrådsyttrande över Forsvarsdepartementets promemoria Vissa frågor om den framtida flygutbildningen anfört att det är möjligt att utforma likvärdiga övningsförutsättningar från lufrumssynpunkt i Ljungbyhed och i Uppsala. Regeringen har ingen annan uppfattning.

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

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

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

Även exportstödmöjligheterna är en viktig komponent i värderingen av alternativen. Frågorna har redovisats i kapitel 5. Sammanfattningsvis ger en lokalisering till Uppsala bättre möjligheter att lämna det

utbildningsstöd som behövs vid export av JAS 39 Gripen. Som regeringen pekat på ovan skulle en lokalisering till Ljungbyhed inte tillföra kapacitet för utbildningsstöd vid export av Gripen.

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

Ett sätt att bidra till att vidmakthålla flyglärarkompetensen är att tillförsäkra flyglärarna fortsatta karriär- och utvecklingsmöjligheter på stridsflygsystemen. Regeringen anförde i prop. 1999/2000:30, när det gäller framtida stridsflygverksamhet vid F 16, att möjligheter till tillfällig basering av Gripen på F 16 bör upprätthållas av operativa skäl och som potential inför eventuella framtida exportåtaganden. Regeringen vill till detta lägga att möjligheten till viss Gripenverksamhet vid F 16 har betydelse för att höja kvaliteten i utbildningen och för att kunna vidmakthålla flyglärarkompetensen. Regeringen bedömer vidare att en viss Gripenverksamhet i Uppsala – såsom för tillfällig basering och utnyttjande av befintlig infrastruktur samt för exportstöd – kommer att stärka den framtida skolverksamhet i Uppsala som regeringen föreslår i kapitel 8.

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

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

Slutsatser om lokaliseringen

Regeringen anser att inriktningen i prop. 1999/2000:30 om att flygskolan/GFU borde flyttas till ett befintligt verksamhetsställe och att F 16 i Uppsala är det bästa alternativet, fortfarande bör gälla. Ett avgörande argument för detta ställningstagande är att ett nytt militärt verksamhetsställe måste inrättas som en egen organisationsenhet eller ett detachement om GFU- och GTU-verksamheten lokaliseras till Ljungbyhed. Regeringen ifrågasätter också det lämpliga i att återupprätta

Ljungbyhed som militärt verksamhetsställe. Andra viktiga argument för en lokalisering till Uppsala är produktionsförutsättningarna där, merkostnaderna för Försvarsmakten och staten vid en lokalisering till Ljungbyhed, flyglärarefrågan, samordningen inom Försvarsmakten samt exportstödmöjligheterna. När det gäller exportstödet vill regeringen understryka att genom en lokalisering av den militära flygutbildningen till Uppsala säkerställs flygplatskapacitet för att underlätta exportstödsåtaganden. Det kan vara fråga om att utbildningsstöd genomförs i Uppsala eller att verksamhet förs över från en annan flottilj till Uppsala för att på så sätt frigöra kapacitet för utbildning m.m. vid den andra flottiljen.

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

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

Två kompetenscentrum

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

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

I Uppsala – Stockholmsområdet skulle den militära flygutbildningen vara baserad med de delar av den samlade militära flygutbildningsverksamheten som genomförs av Försvarsmakten, dvs. GFU och GTU samt den övergripande ledningen för utbildningsverksamheten avseende helikoptrar. Denna utbildningsgren tillför den kvalificerade flygutbildningen i Sverige kompetens och kunskap från den mellansvenska

regionens universitet, institutioner och flygverksamhet. Exempel på institutioner är Uppsala universitet och Kungl. Tekniska Högskolan i Stockholm. Närheten till Försvarmaktens högkvarter och Operativa insatsledningen med det flygtaktiska kommandot är också av betydelse.

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

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

Anpassning

En annan aspekt som bör uppmärksammas när det gäller en lokalisering av den militära flygutbildningen till Uppsala och därmed fortsatt flygverksamhet på nuvarande F 16 är frågan om Försvarmaktens anpassningsförmåga. Försvarmakten skall enligt sin instruktion ha en beredskap, organisation och planläggning som medger att myndighetens förmåga kan anpassas för att motsvara förändrade krav och behov. I prop. 1999/2000:30 redovisade regeringen frågor om förmåga till anpassning på medellång sikt respektive lång sikt. Regeringen anförde när det gäller flygstridskrafterna att flygförbanden fram till 2005 har möjlighet att tillväxa upp till ett innehåll som motsvarar dagens förbandsantal, dvs. tolv stridsflygdivisioner. Därefter begränsas tillväxtmöjligheterna av bl.a. tillgången på flygförare. Efter det att Gripensystemet har införts, dvs. 2005, är tillväxtmöjligheterna för stridsflygförbanden relativt goda, framhöll regeringen. Den övre gränsen sätts av utbildningskapaciteten för flygförare och tekniker upp till kapaciteten i totalt antal anskaffade flygplan JAS 39 Gripen. Regeringen underströk vidare att en förutsättning för att insatsorganisationen skall kunna anpassas genom att tillväxa är att det finns dels kompetenser, dels grundorganisatoriska möjligheter. Av sistnämnda skäl förordade regeringen i propositionen att dimensionerande övnings- och skjutfält behålls.

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

Regeringens förslag: Flygvapnets Uppsalaskolor (F 20) skall läggas ned den 31 december 2001 eller vid den senare tidpunkt regeringen bestämmer.

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

Upplands flygflottilj (F 16) skall läggas ned senast den 31 december 2003.

Skälen för regeringens förslag

Inledning

Riksdagen beslutade den 30 mars 2000 att Viggendivisionerna vid F 16 skall läggas ned senast den 31 december 2003 (prop. 1999/2000:30, bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). I samma beslut gavs inriktningen att de framtida flygstridskrafterna skall bestå av åtta divisioner JAS 39 Gripen, fördelade på flygflottiljerna F 4, F 7, F 17 och F 21.

Genom denna av riksdagen fastlagda struktur för lokaliseringen av stridsflygdivisionerna och genom inriktningen av den militära flygutbildningen bör den organisatoriska strukturen för F 16/F 20 förändras. Flygstridskrafternas verksamhet i Uppsala kommer framdeles i väsentliga avseenden att vara inriktad på skolverksamhet.

Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20

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

I riksdagsbehandlingen ansåg emellertid Förvarsutskottet, med hänvisning till sitt betänkande Det nya försvaret (bet.1999/2000:FöU2) och uppfattningen där om en översyn av den militära flygutbildningen, att F 20 inte borde inordnas i F 16. Utskottet ville avvakta regeringens redovisning av frågorna om exportstöd och flygutbildning. Inordnandet av den militära flygskolan i F 16 borde anstå till dess formerna m.m. för den framtida flygutbildningen klarlagts. Riksdagen beslutade att ge regeringen till känna vad utskottet anfört (bet. 1999/2000:FöU7, rskr. 1999/2000:250).

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

I F 20 ingår Flygvapnets flygbefälsskola och Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola. Denna verksamhet bör fortsätta. I och med en omlokalisering av flygskolan från F 10 till Uppsala där flygskolan, dvs. GFU, samlokaliseras med GTU som redan finns i Uppsala, erhålls en effektiviserings- och rationaliseringspotential när det gäller utbildning för flygstridskrafterna. Regeringen pekade på detta i kapitel 7.

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

I Uppsala är också lokaliserat Försvarsmaktens underrättelse- och säkerhetscentrum, vari Försvarets tolkskola ingår. Regeringen anser att denna verksamhet i så väsentliga avseenden skiljer sig från flygstridskrafternas skolverksamhet att centrumet inte bör inordnas i den nya organisationsenheten. Däremot bör rationaliseringseffekter eftersträvas inom ramen för en Uppsala garnison.

Upplands flygflottilj, F 16

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

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

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

9 Långsiktig inriktning

Regeringens bedömning: Samordningen av och samverkan mellan den militära flygutbildningen och den högkvalitativa statliga civila flygutbildningen bör utvecklas genom samordningsfunktionen. Denna samordning och sammanslagningen av GFU- och GTU-verksamheten bör bilda grund för ett önskvärt svenskt engagemang i ett internationellt militärt flygutbildningssamarbete.

Skälen för regeringens bedömning

Genom den samordningsfunktion som regeringen redovisat i kapitel 4 bör den militära och den högkvalitativa statliga civila flygutbildningen fortsätta att utvecklas. Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan bör tillsammans kontinuerligt pröva möjligheterna att genomföra utbildningsmoment samordnat.

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

När det gäller den internationella samverkan om militär flygutbildning bedömer regeringen att den i kapitel 4 angivna inriktningen av samordning mellan civil och militär flygutbildning och den i kapitel 5 redovisade inriktningen avseende lokalisering av den samlade GFU- och GTU-verksamheten bildar en ändamålsenlig grund för ett önskvärt svenskt engagemang i enlighet med t.ex. de europeiska flygvapenchefernas arbete. Försvarsmakten bör fortsatt medverka i de europeiska flygvapenchefernas gemensamma arbete och hålla regeringen underrättad om utvecklingen i detta samarbete. Beslut om svensk medverkan i ett internationellt flygutbildningssamarbete dock kan inte fattas förrän samarbetets innehåll, konsekvenser och kostnader m.m. kan bedömas.

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

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

Försvarsdepartementets promemoria den 15 september 2000, Vissa frågor om den framtida flygutbildningen har undergått ett samrådsförfarande med följande instanser: Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Riksrevisionsverket, Lunds universitet, Uppsala universitet, Högskoleverket, Luftfartsverket, länsstyrelsen i Uppsala län, länsstyrelsen i Skåne län, länsstyrelsen i Norrbottens län, Region Skåne, Uppsala kommun, Eskilstuna kommun, Klippans kommun, Västerås kommun, Luleå kommun, Saab AB, Scandinavian Airlines System, Braathens/Malmö Aviation, Skyways Holding AB, Svenska flygföretagens riksförbund, Svensk pilotförening, Officersförbundet, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Försvarets Civila Tjänstemannaförbund och Facket för Service och Kommunikation.

Inom ramen för ett samlat yttrande lämnades synpunkter genom Region Skåne av Region Skåne, länsstyrelsen i Skåne län, Lunds universitet, Klippans och Ängelholms kommuner samt kommunförbundet i Skåne.

Synpunkter har härutöver lämnats av länsstyrelsen i Västmanlands län och Nordvästra Skånes kommuner i samverkan (NOSAM).

Bilaga 2 Sammanfattning av Försvarsdepartementets promemoria den 15 september 2000, Vissa frågor om den framtida flygutbildningen

Prop. 2000/01:35
Bilaga 2

Kapitel 2 redovisar utgångspunkterna för promemorian. Grunden är riksdagens beslut våren 2000 att flygutbildningen skall ses över och att denna fråga liksom frågan om exportstöd skall återredovisas till riksdagen. I övrigt redovisas de avgränsningar som gjorts, bl.a. att inte behandla flygutbildningssystemet som sådant.

I kapitel 3 redovisas en kartläggning av de nuvarande förhållandena. Avsnitt 3.1 tar upp flygbestämmelserna och behandlar den civila luftfartens Bestämmelser för civil luftfart (BCL) och de europeiska luftfartsmyndigheternas bestämmelser. Vidare behandlas de militära bestämmelserna, Regler för militär luftfart (RML). Avsnittet går också igenom de civila flygcertifikaten.

I avsnitt 3.2 behandlas frågor om statligt ansvar för civil trafikflygarutbildning och beskrivs grunderna för inrättandet av Trafikflygarhögskolan (TFHS). Avsnitt 3.3 tar upp den grundläggande civila trafikflygarutbildningen och belyser vilken utbildning som behövs för att kunna bli trafikflygare. TFHS historiska utveckling redovisas. Vid skolan utbildas i dag 20 elever. Utbildningstiden är 16 månader. I avsnittet refereras också en kommande rapport från Luftfartsverket om behovet av trafikflygare.

Avsnitt 3.4 tar upp den grundläggande militära flygutbildningen i Sverige. Kapaciteten är 20 elever per år. Utbildningen inleds med en grundläggande flygutbildning (GFU) om tolv månader och följs av en grundläggande taktiskt flygutbildning (GTU) om sex månader. Därefter följer inflygning på stridsflygplanssystem och fortsatt utbildning. Totalt pågår utbildningen i 4,5 år.

I avsnitt 3.5 redovisas den grundläggande civila trafikflygarutbildningen i övriga Norden. I Danmark har inletts ett samarbete mellan försvaret, Skolen for Luftfartsuddannelse och SAS som innebär att försvaret medfinansierar utbildningen av civila trafikflygare och att SAS åtar sig att anställa ett visst antal pilotelever från skolan. I Finland har ett principbeslut fattats om att inrätta en skola för yrkespilotutbildning. Vid skolan skall civila och vissa militära piloter utbildas. Ett gemensamt system införs för uttagning av civila piloter och flygvapenpiloter. I Norge driver SAS en trafikflygarskola. I övrigt redovisas att SAS kommer att lägga ned de skolor flygbolaget själv driver, bl.a. den i Norge, och i stället ange några skolor i de skandinaviska staterna, från vilka SAS kommer att rekrytera huvudparten av sina piloter.

Avsnitt 3.6 redovisar den grundläggande militära flygutbildningen i de övriga nordiska staterna. Härvid anges att Danmark och Norge köper väsentliga delar av sin militära pilotutbildning från Nordamerika, medan Finland driver sin utbildning nationellt. De tre staterna är i och för sig öppna för en nordisk samordning om militär pilotutbildning, men ser inga omedelbara fördelar med en sådan lösning.

I avsnitt 3.7 redovisas det pågående samordningsarbetet när det gäller civil och militär pilotutbildning. Den nordiska tjänstemannagruppen för

pilotfrågor inom försvarsmakterna redovisade en rapport hösten 1999, i vilken samordningsfrågor togs upp. Gruppen pekade på utvecklingen i Danmark (jfr avsnitt 3.5) och ansåg att uttagningen av civila och militära piloter borde kunna samordnas. Avsnittet beskriver också de europeiska flygvapenchefernas samarbete (EURAC). Detta samarbete syftar till att åstadkomma en gemensam europeisk militär grundläggande pilotutbildning. Utbildningen skulle genomföras vid tre-fyra platser i Europa. I förslaget ingår även anskaffning av ett nytt gemensamt skolflygplan. Vidare redovisas Saab AB:s förslag om ett European Pilot Training Center. Förslaget, som bygger på en europeisk utbildning och ett gemensamt europeiskt skolflygplan, knyter i väsentliga delar an till EURAC-förslaget. I avsnittet tas också upp ett initiativ från bl.a. landshövdingarna i Norrbottens och Västerbottens län. I detta förslag framhålls de goda luftrumsförhållandena i norra Sverige. Härutöver redovisas ett förslag från Region Skåne. Tillsammans med bl.a. länsstyrelsen i Skåne län, Lunds universitet med TFHS och F 10 med den militära flygskolan presenterar Region Skåne ett utvecklat förslag till samordning av civil och militär flygutbildning i nordvästra Skåne, där Ljungbyhed utgör basen. Förslaget belyser frågor om samordning, flygtidsproduktion, lokal- och anläggningsbehov, stödverksamhet samt flygskolans organisation. Region Skåne redovisar också hur besparingar kan uppnås genom olika slag av samordning.

Avsnitt 3.8 tar upp övriga förslag om samverkan i fråga om flygutbildning som har väckts från skilda håll. Lunds universitet och TFHS hade redan innan Region Skåne tog sitt initiativ redovisat hur den civila och militära flygutbildningen skulle kunna samordnas i Ljungbyhed. Nordvästra Skånes samarbetskommitté framhåller likartade uppfattningar. Eskilstuna kommun pekar på att Kjula flygplats bör kunna utvecklas till ett centrum för civil och militär flygutbildning. Campus Uppsala, knutet till Uppsala universitet, redovisar hur kopplingen mellan försvaret och universitetet skulle kunna stärkas och framhåller universitetets målsättning i internationella frågor. Länsstyrelsen i Uppsala län och Uppsala kommun anser att det bästa alternativet är att lokalisera den grundläggande flygutbildningen till F 16 i Uppsala. I Uppsala finns förutsättningarna för att i framtiden utveckla ett nationellt flygcentrum där man ökar utbildningskapaciteten, breddar utbildnings-utbudet och aktivt deltar i internationellt samarbete.

Avsnitt 3.9 behandlar frågan om exportstödsåtaganden. I prop. 1999/2000:30 hösten 1999 redovisade regeringen att frågan om utbildningsstöd vid export av Viggens- och Gripensystemen påverkar bedömningen av antalet flottiljer för Försvarsmakten. I avsnittet anges de krav som ställs på en flygplats för att den skall kunna utnyttjas vid exportstödsinsatser. Kraven uppfylls av de militära flygplatserna och Saabfältet i Linköping.

I avsnitt 3.10 refereras en rapport av två forskare vid Försvarshögskolan. Rapporten pekar på kvaliteten och effektiviteten i det svenska militära flygutbildningssystemet.

Kapitel 4 redovisar Försvarsdepartementets överväganden, slutsatser och förslag. I det inledande avsnitt 4.1 understryks inledningsvis värdet av civil-militär samverkan. Vidare pekas på att frågan om en integrering

av den civila och militära flygutbildningen bör prövas redan i ett kortare tidsperspektiv, medan internationell samverkan i fråga om den militära flygutbildningen knappast kan komma till stånd de närmaste åren.

Avsnitt 4.2 behandlar samordning av den civila och den militära flygutbildningen i Sverige. Det finns likheter mellan de två utbildningarna. Principiellt skulle därför delar av t.ex. den teoretiska utbildningen, flygövningsmomenten och administrationen kunna samordnas. Försvarsdepartementet pekar på faktorer som är av betydelse när samordning diskuteras. Sådana frågor gäller syftet med utbildningarna, de grundläggande reglerna för dem, formerna för utbildningen, lokaliseringen geografiskt och med hänsyn till miljö och luftrum samt huvudmannaskapet. En annan betydelsefull faktor är att den militär pilotutbildningen är en del av den svenska officersutbildningen. Försvarsdepartementet bedömer att det kan finnas samordningsmöjligheter inom *teoriutbildningen*. Försvarsmakten och TFHS bör därför tillsammans pröva i vilken utsträckning denna kan samordnas. När det gäller *flygövningsmomenten* konstaterar Försvarsdepartementet att den militära flygutbildningen genomförs helt med jetflygplan, medan trafikflygarutbildningen vid TFHS genomförs med propellerflygplan. Enligt det förslag till samordning som Region Skåne redovisat skulle besparingar uppnås om flygövningsmomenten samordnades och den militära pilotutbildningen även innehöll skeden med propellerflygplan. Försvarsmakten och TFHS bör pröva om sådan samordning kan genomföras. Även i fråga om *transportflyget* anser Försvarsdepartementet att Försvarsmakten och TFHS bör belysa om en ytterligare samordning kan åstadkommas. När det gäller *flyglärareutbildningen* konstateras att det inte finns någon högskoleutbildning för flyglärare enligt BCL:s krav. Däremot utbildar TFHS sina egna flyglärare. Försvarsmakten utbildar sina flyglärare för GFU och GTU. Frågan om ett samarbete om flyglärarytbildningen bör prövas av Försvarsmakten och TFHS. Även inom den *administrativa ledningen* bör enligt Försvarsdepartementet en viss samordning kunna åstadkommas. Det gäller uttagningen av pilotelever och flygmedicinska frågor.

Avsnitt 4.2 tar också upp formerna för samordning. Här pekar Försvarsdepartementet på att en samordning inte behöver innebära att den ena myndigheten/institutionen formellt inordnas i eller underställs den andra. I stället föreslår Försvarsdepartementet att en *samordningsfunktion* inrättas, bestående av ett råd med representanter från i första hand Försvarsmakten och TFHS. Försvarsdepartementet föreslår att uppdrag lämnas till Försvarsmakten och Lunds universitet att utarbeta ett underlag om samordningsfunktionen, innefattande bl.a. lokaliseringen av funktionen och kostnaderna för den.

I avsnitt 4.3 diskuteras exportstödsfrågor. I avsnittet erinras om att export av JAS 39 Gripen är angeläget för Sverige och de stater Sverige samarbetar med avseende utveckling av Gripen systemet. Det finns goda förutsättningar för att Gripen fram till 2010 skall kunna exporteras till ett antal stater förutom Sydafrika. En export ställer krav på faciliteter för utbildning av Gripenpiloter. Även om sådan utbildning genomförs hos Försvarsmakten är det försvarsindustrin som ekonomiskt och praktiskt skall svara för dessa frågor gentemot den köpande staten. Industrin får

således köpa utbildningen från Försvarsmakten. Försvarsdepartementet anser att följande etablissemang för militär flygverksamhet tills vidare bör finnas i Försvarsmaktens grundorganisation för att tillförsäkra erforderlig kapacitet för eventuella exportstödsåtaganden i framtiden: fyra flygflottiljer för de åtta stridsflygdivisionerna och transportflyget, en organisatorisk enhet med kapacitet för flygverksamhet för specialflyget och ytterligare en organisatorisk enhet för den samlade GFU- och GTU-verksamheten.

Avsnitt 4.4 behandlar den internationella samverkan avseende militär flygutbildning. I avsnittet gör Försvarsdepartementet bedömningen att den enda möjliga samverkansgrunden är det arbete som bedrivs av de europeiska flygvapencheferna. Även om det ännu inte finns underlag för ett svenskt beslut om medverkan i detta samarbete bör Försvarsmakten delta i det fortsatta arbetet. Ett statligt huvudansvar där Försvarsmakten har ett direkt inflytande förordas när det gäller den framtida verksamheten, men detta bör inte hindra att det skulle kunna finnas kommersiella eller civila inslag. Som exempel anges att det vore en fördel om ett gemensamt skolflygplan utvecklades och om Saab AB kunde medverka i ett sådant arbete. En del i flygvapenchefernas samarbete är att en gemensam utbildning organiseras på tre-fyra platser i Europa. Försvarsdepartementet anser att Sverige borde ha goda naturliga förutsättningar för att kunna tillhandahålla en av dessa platser.

I avsnitt 4.5 behandlar Försvarsdepartementet den militära flygutbildningen de närmaste åren. Inledningsvis refereras vad regeringen anförde i prop. 1999/2000:30 om att den militära flygskolan (FlygS/GFU) skulle omlokaliseras från F 10 i Ängelholm till F 16 i Uppsala och därvid samlokaliseras med GTU. I avsnittet görs en grundlig värdering av tre alternativa lokaliseringar för en samlad GFU- och GTU-verksamhet. Det är Ljungbyhed, Uppsala F 16 och Luleå F 21. Alternativen värderas utifrån faktorerna produktionsförutsättningar, ekonomi, luftrums- och miljöfrågor, synergieffekter, exportstödmöjligheter och övrigt. Utgångspunkter i värderingen är att verksamheten omfattar drygt 160 anställda och elever. I denna värdering refereras det underlag i lokaliseringsfrågan som Region Skåne redovisat.

I värderingen konstaterar Försvarsdepartementet att även om alternativet Luleå F 21 har mycket goda miljö- och luftrumsförutsättningar, bedöms det vara minst lämpligt för en lokalisering av den samlade GFU- och GTU-verksamheten. Huvudargumenten mot en lokalisering till F 21 är de stora investeringar som behövs - bl.a. en kompletterande rullbana - och de otillräckliga dagsljusförhållandena under det mörka halvåret. Värderingen visar att Uppsala F 16 har de bästa produktionsförutsättningarna. Luftrums- och miljöförutsättningarna är godtagbara för både Uppsala och Ljungbyhed, men något bättre för Uppsala. Fördelar i fråga om synergieffekter finns vid alla orter, men tungt i sammanhanget väger en samlokalisering av GFU och GTU med Flygvapnets flygbefälsskola i Uppsala. I värderingen belyses också flyglärarefrågan. När det gäller exportstödmöjligheterna konstateras att endast en lokalisering till Uppsala ger tillräckliga möjligheter att lämna det utbildningsstöd som behövs vid export av JAS 39 Gripen. Härutöver konstaterar Försvarsdepartementet att om den samlade militära

flygutbildningen lokaliseras till Ljungbyhed, måste ett nytt fristående militärt etablissement eller ett detachment inrättas, vilket skulle vara tvärtemot strävandena att reducera och rationalisera Försvarmaktens grundorganisation.

Prop. 2000/01:35
Bilaga 2

Eftersom en lokalisering av den samlade militära flygverksamheten till Luleå F 21 skulle kräva omfattande investeringar, inriktas den ekonomiska analysen på de två andra alternativen. Tabellen visar Försvarmaktens årliga merkostnader vid en lokalisering till Ljungbyhed alternativt Uppsala.

Kostnadsslag	Ljungbyhed	Uppsala F 16
Hyreskostnad	11,35	7,5
Stödverksamhet	29	24
Totalt	40,35	31,5

Den årliga kostnaden för Försvarmakten blir således ungefär 9 miljoner kronor högre om den samlade GFU- och GTU-verksamheten lokaliseras till Ljungbyhed än om den lokaliseras till Uppsala.

Förvarsdepartementet anser sammanfattningsvis att FlygS/GFU bör lokaliseras till F 16 i Uppsala. Det tyngsta argumentet för detta ställningstagande är att ett nytt militärt etablissement måste inrättas om verksamheten lokaliseras till Ljungbyhed. Andra viktiga argument för en lokalisering till F 16 är produktionsförutsättningarna i Uppsala, merkostnaderna för Försvarmakten vid en lokalisering till Ljungbyhed, flyglärarefrågan samt exportstödmöjligheterna.

I avsnittet konstaterar Förvarsdepartementet att en lokalisering av FlygS till Uppsala inte behöver innebära att TFHS också skall lokaliseras dit. I stället pekas på fördelar med att TFHS förblir i södra Sverige med närheten till och samarbetet med bl.a. Lunds universitet och Svenskt flygcentrum. Härigenom får den civila delen av den kvalificerade flygutbildningen sin bas i södra Sverige, medan den militära flygutbildningen tillför den samlade kvalificerade flygutbildningen kompetens och kunskap från den mellansvenska regionens universitet, institutioner och flygverksamhet.

Avslutningsvis belyses i avsnitt 4.5 den förordade lösningens betydelse, i och med att flygverksamhet bibehålls på F 16, för Försvarmaktens möjlighet till anpassning. Avsnitt 4.6 behandlar kortfattat den långsiktiga inriktningen.

I avsnitt 4.7, slutligen, sammanfattas Förvarsdepartementets förslag.

- FlygS flyttas till F 16 och GFU samlokaliseras med GTU i enlighet med inriktningen i prop. 1999/2000:30.

- FlygS omlokaliseras i enlighet med den tidsplan som låg till grund för prop. 1999/2000:30. Detta kräver beslut före innevarande års slut.

- En samordningsfunktion för militär och högkvalitativ civil flygutbildning – dvs. Försvarmakten och TFHS – inrättas.

- Samordningsfunktionen bör svara för frågor om uttagning av pilotelever, gemensam civil-militär teoriutbildning, sådan flygplansutbildning som kan genomföras gemensamt civilt-militärt, flyglärareutbildning samt flygmedicinfrågor. Samordningsfunktionen bör vidare

svara för att samordna uppdragsutbildningen, t.ex. pilotutbildning för övrig statlig verksamhet.

Prop. 2000/01:35
Bilaga 2

- Den praktiska flygutbildningen genomförs för Försvarmaktens vidkommande, när det gäller GFU och GTU, vid F 16 i Uppsala och för civila ändamål vid TFHS i Ljungbyhed.

- Regeringen bör uppdra åt Försvarmakten och Lunds universitet/TFHS att pröva de samordningsmöjligheter som redovisas i avsnitt 4.2 i promemorian.

- Regeringen bör uppdra åt Försvarmakten och Lunds universitet att utarbeta ett detaljerat underlag om samordningsfunktionen, dess organisatoriska hemvist och lokalisering, struktur och uppgifter samt om kostnaderna för funktionen.

- Försvarmakten och TFHS bör inom ramen för samordningsfunktionen pröva hur samarbetet mellan den militära och civila flygutbildningen kan utvecklas och stärkas på samtliga områden.

- Försvarmakten bör fortsätta att medverka i de europeiska flygvapenchefernas arbete om en gemensam europeisk flygutbildning.

- Definitivt beslut om den internationella samverkan om militär flygutbildning bör avvakta intill dess ett fullgott underlag föreligger.

Försvarsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 november 2000

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Thalén, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Pagrotsky, Messing, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm, Bodström

Föredragande: Björn von Sydow

Regeringen beslutar proposition 2000/01:35 Samverkan mellan civil och militär flygutbildning, m.m.