



Flygutbildning

Sammanfattning

Riksdagen beslutade i maj 2001 om den militära flygutbildningen. Regeringen har därefter i december 2001 beslutat om var denna utbildning skall genomföras.

Försvarsutskottet behandlar i detta betänkande 8 motioner med sammanlagt 12 motionsyrkanden om flygutbildning. Mot bakgrund av den tidigare riksdagsbehandlingen i denna fråga avstyrks samtliga motionsyrkanden.

Moderata samlingspartiet har reserverat sig i frågan. Särskilda yttranden har avgivits av (kd) och (mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden	5
Riksdagens beslut våren 2001.....	5
Motionerna	5
Utskottets ställningstagande	13
Reservation.....	15
Flygutbildning (punkt 1) (m).....	15
Särskilda yttranden	16
1. Flygutbildning (punkt 1) (kd)	16
2. Flygutbildning (punkt 1) (mp).....	17
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag.....	18
Motioner från allmänna motionstiden.....	18

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Flygutbildning

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Fö204 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Fö209 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Fö210, 2001/02:Fö231, 2001/02:Fö245, 2001/02:Fö253 yrkandena 1–3, 2001/02:Fö254 samt 2001/02:Fö263.

Reservation (m)

Stockholm den 7 februari 2002

På försvarsutskottets vägnar

Tone Tingsgård

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Tone Tingsgård (s), Stig Sandström (v), Olle Lindström (m), Ola Rask (s), Rolf Gunnarsson (m), Håkan Juholt (s), Berndt Sköldestig (s), Berit Jóhannesson (v), Margareta Viklund (kd), Lars Ångström (mp), Erik Arthur Egervärn (c), Runar Patriksson (fp), Kurt Kvarnström (s), Björn Leivik (m) Lars Lindblad (m) och Erling Wälivaara (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Riksdagen beslutade i mars 2000 att regeringen skulle återkomma till riksdagen om utbildning av flygförare (bet. 1999/2000:FöU2, rskr. 1999/2000:168). Riksdagen beslutade därefter i maj 2001 om den militära flygutbildningen (prop. 2000/01:35, bet. 2000/01:FöU2, rskr. 2000/01:213). Regeringen har sedan i december 2001 beslutat om lokalisering av denna utbildning.

I detta betänkande behandlar utskottet ett antal motioner i olika frågor som rör flygutbildning.

Utskottets överväganden

Utskottet behandlar här motionerna Fö204 (m) yrkandena 1 och 2, Fö209 (m) yrkandena 1 och 2, Fö210 (fp), Fö231 (fp), Fö245 (kd), Fö253 (kd) yrkandena 1–3, Fö254 (s) samt Fö263 (m).

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen har under våren 2001 fattat beslut om flygutbildning. Med anledning av den tidigare riksdagsbehandlingen avstyrks motionerna Fö204 (m) yrkandena 1 och 2, Fö209 (m) yrkandena 1 och 2, Fö210 (fp), Fö231 (fp), Fö245 (kd), Fö253 (kd) yrkandena 1–3, Fö254 (s) och Fö263 (m).

Riksdagens beslut våren 2001

Riksdagen beslutade våren 2001 (prop. 2000/01:35, bet. 2000/01:FöU2, rskr. 2000/01:213) om den militära flygutbildningen m.m. Riksdagens beslut innebär följande. Riksdagens tidigare fattade beslut att åtta JAS 39 Gripendivisioner fördelas på fyra flottiljer skulle alltså gälla. Riksdagens tidigare beslut att lägga ned *F 10 i Ängelholm lades fast. Upplands flygflottilj skall läggas ned 31 december 2003* eftersom det inte ansågs vara någon långsiktig lösning med militär flygverksamhet i Uppsala. De flottiljer som därmed finns kvar är *F 4 i Östersund, F 7 i Sätenäs, F 17 i Kallinge och F 21 i Luleå. Försvarsmaktens samlade flygutbildning – såväl GFU som GTU – skall förläggas till någon eller några av de kvarvarande flottiljerna.*

I betänkandet anslöt sig utskottet till regeringens bedömning om att *samordna delar av den civila och militära grundläggande flygutbildningen* och att en samordningsfunktion bör tillskapas med representation ur Försvarsmakten och Trafikflyghögskolan.

Utskottet instämde också i betänkandet i regeringens bedömning att Försvarsmakten bör fortsätta sin medverkan i samarbetet om en framtida *gemensam europeisk grundutbildning* av stridsflygpiloter.

Motionerna

I *motion Fö204 (m)* av Lennart Hedquist framhåller motionären att det beslut som riksdagen fattade den 16 maj 2001 om den militära flygutbildningen redan har beskrivits som ett lågvattenmärke för beslutsfattande i Sveriges riksdag. Det antagna beslutet stöddes egentligen enbart av Vänsterpartiet. Märkliga turer i försvarsutskottet hade drivit fram ett utskottsförslag som regeringen och de partier som stod bakom propositionen inte ansåg vara det bästa men som de likväl stödde. Företrädarna för Moderaterna och Kristdemokraterna ansåg beslutet vara det sämsta tänkbara. Beslutet hade således de

facto ett mycket svagt stöd i riksdagen och har också tämligen samstämmigt utmönstrats av alla som värnar om det svenska flygförsvaret.

Beslutet innebar enligt motionären dessutom inte ett ställningstagande till hur och var *flygutbildningen* skulle lokaliseras bland de kvarvarande flygflottiljerna. Det har framgått att den utredning som pågår för att lösa denna fråga ånyo visar att riksdagsbeslutet är svårt att genomföra med önskat resultat för Försvarsmakten och dessutom till för höga kostnader. Riksdagsbeslutet var dessutom så ofullständigt att det under alla förhållanden tarvas nytt beslut beträffande bl.a. F 20.

Händelser som inträffat i vår omvärld visar dessutom enligt motionären på det olyckliga i att lägga ned verksamheten i Uppsala på det sätt som riksdagsbeslutet innebär. Det torde vara helt ostridigt att det för landets och huvudstadens säkerhet och med den inriktning nya hot har, kan vara av största betydelse att ha *flygstridskrafter lokaliserade i Mälardalen* och inte enbart på långt avstånd från huvudstaden. Visserligen innebär även regeringens förslag en nedläggning av F 16 men genom fortsatt verksamhet i Uppsala skulle flexibilitet inför framtiden bibehållas. I regeringens proposition angavs t.ex.: ”Regeringen anser vidare att det är angeläget att, ... det säkerställs att Uppsala även därefter skall kunna användas för tillfällig basering och som alternativ landningsplats för flygstridskrafterna i övrigt”. Motionären yrkar att *riksdagen beslutar att en flygstridsskola skall inrättas i Uppsala (yrkande 1)*.

Ett beslut i enlighet med regeringens proposition innebär enligt motionären en betydligt större handlingsfrihet inför en ovisst framtid än vad utskottsförslaget med dess efterföljande riksdagsbeslut leder till. Inte minst vårt luftförsvaret med dess behov av incidentberedskap måste ha möjlighet att snabbt anpassas till aktuella hotbilder. Inom ramen för det anpassningsförsvaret tydligt uttalats att vårt land skall ha bör sålunda analyseras vad nya aktuella hotbilder innebär. Regeringen bör därför utan dröjsmål analysera behovet av *fortsatt flygförsvaret i huvudstadens närhet* och därmed hur F 16:s anläggningar i framtiden bäst skall tillvaratas (*yrkande 2*).

I *motion Fö209 (m)* av Henrik Westman framförs att den senaste tidens fruktansvärda händelser i USA visar hur utsatt det civila samhället är mot terroristattacker. Särskilt utsatt är naturligtvis de områden där det finns mest folk samt en koncentration av officiella byggnader och administration. Det område i Sverige som mest svarar mot detta är Stockholmsområdet med huvudstaden.

Motionären påpekar att i senaste försvarsbeslutet lades den närmaste flygflottiljen som främst skulle svara för huvudstadens och Mellansveriges försvaret, nämligen *Upplands flygflottilj F 16*, ned. Detta beslut framstår i dagens läge som än mer olyckligt. För att långsiktigt kunna hålla uppe en incidentberedskap behövs en permanent flottilj i huvudstadens närhet. Detta är även bra ur rekryteringssynpunkt och för att kunna understödja och upprätthålla en beredskap inför eventuella exportsatsningar.

Eftersom det inte finns något beslut om att lägga ner Upplands flygskolor F 20 i Uppsala skulle enligt motionären en möjlig utväg vara att låta *F 20 växa och överta F 16:s uppgifter (yrkande 1)*. Dessutom borde i detta sam-

manhang prövas möjligheterna att även lokalisera dit den statsflygverksamhet som i dag är förlagd till Bromma och Malmen. *F 20* skulle då också enligt motionären kunna *överta F 16:s traditioner och namn (yrkande 2)*.

Harald Nordlund påpekar i *motion Fö210 (fp)* att försvarspolitiska överväganden och uppfattningar fick stå tillbaka för regionalpolitik vid beslutet om *flygskolans lokalisering* och framtida utveckling, numera är en allmän uppfattning både hos försvarsanställda och befolkningen i stort. Detta är i sig fullt tillräckliga skäl för att riva upp och ompröva beslutet. Härtill kommer att förtroendet för riksdagen skulle stärkas.

Till detta bör enligt motionären läggas de inte beaktade *kostnaderna för flygskolans omlokalisering*. Mycket tyder nu på att de blir så höga att en flytt av besparingsskäl inte låter sig göras och inte ens är försvarbar. Det finns emellertid tecken som tyder på att dessa förhållanden inte var tydliga vid beslutstillfället och därför måste frågan tas upp på nytt.

Det finns ingen anledning enligt motionären att återupprepa de vinster, inte minst ekonomiska, som en fortsatt lokalisering av flygutbildningen till Uppsala skulle medföra i form av samordning med befintlig verksamhet, utbildning och infrastruktur. Till detta skall fogas att en lokalisering av utbildningen till Uppsala kräver ett minimum av investeringar, t.ex. av nya landningsbanor, jämfört med nu beslutade alternativ. De merkostnader en flytt kräver är inte på något sätt försvarbara gentemot försvaret, skattebetalarna eller de samhällsområden, inom vår välfärdspolitik, som behöver mer resurser.

Motionären menar att till detta skall ytterligare läggas att försvarsutskottet av överbefälhavaren begärde, och fick, en extra utredning som inte beaktades, eller ens diskuterades, innan det ödesdigra beslutet fattades av riksdagen. Man valde ett regionalpolitiskt synsätt på en försvarspolitisk frågeställning. Detta är något vi kommer att få leva med, kanske till omkring år 2030, om inte beslutet ändras omgående och innan det verkställs.

I *motion Fö231 (fp)* av Karl-Göran Biörsmark framhålls att stor osäkerhet råder för närvarande om *var försvarets flygskola skall förläggas*. Flygplatsen *Malmen i Linköping* är ett utmärkt alternativ. I området finns sedan gammalt en stark flygkultur och därmed en kompetens som borde vara positiv för den tilltänkta flygskolan. Redan i dag förekommer utbildning vid Malmen. Bra och moderna lokaliteter av god kvalitet finns inom området, vilket innebär låga investeringskostnader.

Mikael Oscarsson framhåller i *motion Fö245 (kd)* att alltfler inser att *beslutet om flygskolan* som togs i riksdagen i våras var *felaktigt*. Det föregicks av en rad märkliga turer. Ärendet manglades länge i försvarsutskottet innan någon kom på idén att låta överbefälhavaren ange färdriktning. När så överbefälhavaren kom med sin utredning och sitt förslag innehöll det *F 21 i Luleå, F 16 i Uppsala, F 7 i Såtenäs och F 17 i Ronneby* och en nedläggning av *F 4 i Östersund*. Överbefälhavarens uppgift var att formulera vad som är bra för försvarets förmåga. Inte att ta ställning till regionalpolitiska aspekter. Så grep sig försvarsutskottet verket an. Då rök allt vad försvarspolitik heter. Omsorgen om försvarets ekonomi kastades också överbord. Upplands flygflottilj, som

försvarsministern och överbefälhavaren varit överens om skulle vara navet i flygvapnet, blev av med allt.

Motionären ställer frågan: Hur är då läget nu i september 2001? Det verkar inte kunna bli någon sammanslagning av försvarets flygutbildningar, vilket var Försvaretsmaktens mål. I stället lutar det mot ännu värre uppsplittring än nu sedan riksdagen stoppat planerna på en sammanhållen flygskola i Uppsala. Riksdagens försvarsutskott lyckades ju bara bestämma var flygskolan inte fick placeras.

En möjlighet är enligt motionären att den grundläggande flygutbildningen flyttas från Ängelholm till F 17 i Ronneby, där man i så fall torde bli tvungen att bl.a. bygga en ny startbana för ett antal hundra miljoner kronor. Den mer avancerade taktiska flygskolan som nu finns i Uppsala kan eventuellt förläggas till Såtenäs i Västergötland. Men där är det trångt. Skall skolan dit måste en division JAS 39 Gripen flyttas någon annanstans. Det anses olämpligt att bygga en helt ny sammanhållen flygskola i norra Sverige (Östersund och Luleå) där ljusförhållanden (dagsljus för kort tid och lågt stående sol) samt snö och isförhållanden innebär att det är riskfyllt och olämpligt, och dessutom kommer inte utbildningstiden att räcka till under vinterhalvåret.

En annan fråga som man inte verkar ha tänkt på är enligt motionären vad man skall göra av de andra utbildningar som finns kvar i Uppsala. Det är den relativt nybyggda stridsledningsskolan och luftbevakningsskolan samt flygbefälsskolan. De sorterar under F 20 som riksdagen inte beslutat lägga ned. Där finns också andra utbildningar som Försvaretsmaktens underrättelse- och säkerhetscentrum med tolkskolan. Det finns också en stor risk att utspridning av utbildningen till avlägsna delar av landet gör att stora delar av personalen lämnar Försvaretsmakten.

Motionären påpekar att insatstiden från F 16 till Stockholm under ordinarie beredskap bara är några få minuter just på grund av den korta distansen. Om någon av de andra flottiljerna har beredskapen är bara anflygningstiden uppåt en halvtimme. Detta ställdes på sin spets dagen efter att det otänkbara hänt i USA den 11 september, när F 16 får order om att sätta upp extra incidentberedskap med jaktflyg. Enligt beslutet i våras "behövs inte" F 16, men några månader senare får F 16 en uttalad uppgift att försvara ett givet terroristmål i Stockholm. Hotbilden ändrades på 18 fruktansvärda minuter, men ett nedlagt F 16 tar många år att bygga upp igen.

Motionären understryker att när F 16 läggs ned försvinner *huvudstadsregionens luftförsvar*. Det kan inte vara rimligt. De fruktansvärda terrordåd som genomförts i USA nyligen är en påminnelse om att vi behöver ett försvar. Inklusivt ett luftförsvar av Mälardalen. Ett luftförsvar som kan börja verka med kort varsel redan i fred, som exempelvis den beordrade beredskapen direkt efter händelsen i USA. Något annat blir mycket svårt att förklara för kommande generationer. Det är *dags att riva upp beslutet om flygskolan och nedläggningen av F16*.

I *motion Fö253 (kd)* av Tuve Skånberg erinras om att riksdagen i maj 2001 beslutade att *flygvapnets pilotutbildning* inte längre skall vara lokaliserad till

krigsflygskolorna vid F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala då dessa skall avvecklas. I beslutet förordades ingen ny lokalisering av utbildningen varför arbetet med att finna en sådan nu pågår inom Försvarmakten. Trots den stora oenigheten kring riksdagsbeslutet i våras finns det en samsyn kring nödvändigheten av att finna en långsiktig lösning av flygvapnets pilotutbildnings samlade lokalisering, som säkerställer såväl utbildningens kvalitet som möjligheterna att rekrytera piloter.

Motionären påpekar att Luftfartsverket nyligen redovisade att pilotutbildningen inte kan samlas vid en av de kvarvarande fyra flygflottiljerna beroende på att vid två av dem, F 4 i Östersund och F 17 i Kallinge, krävs bl.a. utbyggnad av ytterligare landningsbanor och vid de andra två, F 7 i Såtenäs och F 21 i Luleå, räcker inte den nuvarande kapaciteten till för en utökad flygverksamhet. Vidare pekar Luftfartsverket på att det tar upp mot tio år innan de nödvändiga utbyggnaderna kan vara klara.

Härav följer enligt motionären att i det fall beslutet blir att flygvapnets pilotutbildning skall förläggas till F 4, F 7, F 17 eller F 21 så kommer det att dröja åtskilliga år innan flygvapnets pilotutbildning kan samlas i en lokalisering som är långsiktig. Detta är fullständigt oacceptabelt och helt oförenligt med statens mål vad avser flygutbildning, vilka är att bedriva militär och civil flygutbildning med hög kvalitet och stor kostnadseffektivitet. Måluppfyllelsen förutsätter att den nationella kompetensen inom flygutbildning i Sverige kan utvecklas, vilket i sin tur förutsätter en snabb lösning på frågan om den nya samlade Krigsflygskolans lokalisering.

Det finns enligt motionären anledning att påminna om att det i dag bedrivs statlig flygutbildning vid *krigsflygskolorna i Ängelholm och Uppsala*, som utbildar stridspiloter och officerare till flygvapnet, samt vid *Trafikflyghögskolan* vid Lunds universitet i Ljungbyhed, som utbildar piloter för tung civil luftfart. Krigsflygskolan har en lång tradition i nordvästra Skåne. En tradition som sträcker sig från dess start 1926 i Ljungbyhed fram till omlokaliseringen till Ängelholm för några år sedan. Krigsflygskolorna har stått för en internationellt uppmärksammad utveckling av militär flygutbildning. *Ljungbyhed* har med fyra parallella banor samt fasta in- och utflygningsvägar en infrastruktur som är bättre lämpad för flygutbildning än vid någon annan plats i Europa. Hangarutrymme, utbildningslokaler och elevbostäder för utökad verksamhet finns tillgängliga. Dessutom är underhåll på det militära skolflygplanet Sk 60 etablerat på Ljungbyheds flygplats.

Motionären påpekar att Försvarmakten strävar efter att dess utbildning skall kopplas till akademisk utbildning och forskning. Forskning kring flyg är etablerad vid Lunds universitet, i synnerhet genom Svenskt Flygcentrum för forskning och utveckling som inrättats tillsammans med Luftfartsverket. En *samlokalisering* och samordning av verksamheten vid *krigsflygskolorna med den vid Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed* innebär att statlig flygutbildning kan genomföras till minskad kostnad, med bibehållen kvalitet och med förbättrade förutsättningar för utveckling av utbildningen (*yrkande 1*). Detta ökar möjligheterna för Sverige att på sikt bli ett internationellt centrum för flygut-

bildning. Dessutom innebär Ljungbyhedsalternativet att frågan om lokalisering av flygvapnets samlade pilotutbildning snabbt kan ges en långsiktig lösning.

Motionären påpekar att den svenska Försvarsmaktens utbildning av strids-piloter har ett fokus på den pedagogiska situationen som rönt stor uppmärksamhet både nationellt och internationellt. Detta fokus har bland annat lett till att i stort sett samtliga som tas ut för att bli stridspiloter klarar den krävande utbildningen. Detta står i stark kontrast till det sätt som flygutbildning har genomförts tidigare och som den fortfarande genomförs på många håll. Utvecklingsarbetet som lett fram till detta har haft stor betydelse för den höga kompetens och goda flygsäkerhet som präglar svenskt militärflyg. Av dem som arbetar på krigsflygskolorna har en majoritet en gedigen erfarenhet som lärare inom militär flygutbildning. Flertalet av dem har redan deklarerat att de inte har för avsikt att fortsätta som flyglärare vid krigsflygskolorna om det innebär osäkerhet om arbetets framtidsutsikter som påverkar deras livssituation. Att värna om den unika flygutbildningskompetens som byggts upp i Sverige måste beaktas i kommande beslut om krigsflygskolornas framtida lokalisering. En *samordning av statlig flygutbildning* ger större möjligheter att genomföra den kostnadseffektivt och samtidigt skapa utrymme för en vidareutveckling av utbildningen. En samordning ger större möjligheter för att utveckla kvaliteten inom svensk flygutbildning än om begränsade resurser splittras på liknande verksamhet inom samma område. Genom att *krigsflygskolorna och TFHS* samordnar sina utvecklingsresurser skapas inte bara möjligheter för en starkare koppling till forskning samt möjligheten för flyglärare att forska utan även en samlad resurs för utveckling av flygutbildning utan motsvarighet i Norden. En sådan utvecklingsgrupp kan dessutom utföra ett värdefullt arbete med att implementera och sprida kunskap från forskning så att den får största möjliga effekt för flygsäkerhetsarbetet (*yrkande 2*).

Motionären understryker att i nordvästra Skåne med omnejd finns inte bara krigsflygskola och TFHS. Här finns också Lunds universitet med Svenskt Flygcentrum samt Försvarsmaktens Halmstadsskolor med flera funktions-skolor som har koppling till flyg. Här finns Ljungbyheds flygplats. Här finns på nära håll flygplatser i bl.a. Ängelholm, Halmstad och Kristianstad som i dag används under flygutbildning. Slutligen ligger regionen nära kontinenten vilket gör det lätt att öva internationell flygning. European Air Chiefs, EURAC, är ett forum där europeiska flygvapenchefer diskuterar den framtida utvecklingen för militärt flyg i Europa. Inom detta forum har även framtiden för militär flygutbildning tagits upp. Både framtagande av ett gemensamt skolflygplan och en gemensam militär flygutbildning har diskuterats. En sådan utbildning kan bli aktuell i tidsperspektivet tio till femton år framåt. Med Sveriges traditionellt starka position inom militärt flyg, tack vare sin flygindustri och forskning kring denna, samt krigsflygskolornas goda internationella anseende som grund finns det anledning att inte begränsa möjligheterna för Sverige att bli en av de nationer där en *samordnad europeisk militär flygutbildning* kan placeras. Med ett samlat nationellt kompetenscent-

rum ökar i stället möjligheterna för placering av en framtida *sameuropeisk militär flygutbildning i Sverige (yrkande 3)*.

I *motion Fö254 (s)* av Birgitta Ahlqvist m.fl. framhålls att i dag saknar många europeiska länder möjlighet att själva bedriva *pilotutbildning*, vilket dels beror på för litet luftutrymme och/eller bristande organisation. Det nuvarande systemet där en del länder i Europa bedriver sin egen utbildning och andra länder skickar sina blivande piloter till USA för utbildning är ineffektivt och mycket dyrt. Ytterligare en nackdel är att utbildningen i USA sker under ideala väder- och miljöförhållanden, dvs. att det oftast är enbart sol och värme som erbjuds. Men eftersom både piloter och utrustning måste utbildas och testas i olika väderförhållanden innebär det att kompletterande utbildning krävs efter återkomsten till Europa.

Nu planeras enligt motionärerna en *gemensam pilotutbildning i Europa*. Tanken är i första hand att minska kostnaderna. Men även tillgänglighet och miljöbetingelser är skäl som påverkar efterfrågan av en gemensam europeisk utbildning. Dessutom skulle en gemensam utbildning av Europas piloter minska vårt beroende av USA i konflikter i och i Europas närhet. Utbildningen skall bedrivas på tre till fyra platser i Europa i norra, centrala samt södra Europa. Konceptet omfattar såväl utbildningsprogram som utbildningsmateriel, simulatorer och datorstödda hjälpmedel. Både geografi och klimat har stor inverkan för en bra pilotutbildning. Flygtester måste kunna genomföras i de förutsättningar som de olika årstiderna erbjuder, såsom värme-kyla, ljus-mörker, dimma, snö, is etc. Det specifika med utbildningen är att den även kräver stora övningsområden. Problemet i Centraleuropa är att luftrummet börjar bli fullt. Därför finns det ett stort intresse av att utveckla flygverksamheten i utkanten av Europa.

Motionärerna menar att Sverige och Norrland har goda förutsättningar att bli en av utbildningsplatserna. Norra Norrland besitter de viktigaste förutsättningarna för den norra utbildningsplatsen: fritt luftrum, outnyttjade flygbaser, redan i dag avlysta områden, dvs. en bra infrastruktur. Sverige har en positiv inställning till internationell samverkan, och det borde därför finnas ett stort intresse att utveckla en gemensam flygutbildning med Europa. Möjligheten att nå en bred lösning i svensk pilotutbildning är förmodligen större om vi ser denna fråga i ett Europaperspektiv.

Motionärerna anser att det är möjligt att förlägga den svenska, och på sikt även den *europeiska, pilotutbildningen till norra Norrland*. Den nordligaste delen av Sverige har de mest gynnsamma förutsättningarna i hela Europa för att bedriva en pilotutbildning. Norr- och Västerbotten erbjuder bra förutsättningar vad gäller storlek på övningsområde med ett relativt fritt luftrum. Området är också gles bebyggt vilket ger utrymme till ökad övningskapacitet. Norra Sveriges ljus- och mörkerförhållanden ger unika möjligheter till en bra flygutbildning. Det är också viktigt att de flygfält som finns i norra Norrlands inland utnyttjas på ett bättre sätt än i dag. Dessutom har regionen nytta av att F 21 är den enda flygflottiljen i landet som i dag har spaningskapacitet. I Norr- och Västerbotten finns redan flygfält på platser som Vidsele,

Jokkmokk, Arvidsjaur och Storuman. De utgör en färdig infrastruktur som inte tas till vara på det sätt som är möjligt.

Motionärerna föreslår att regeringen borde ta officiell ställning till att Sverige skall delta aktivt i utvecklingen av den gemensamma europeiska pilotutbildningen samt att vi vill ha en av utbildningsplatserna. Om *pilotutbildningen placeras i Norrland* skulle detta innebära att ca 300 piloter årligen utbildas i norra Sverige. Det betyder också att ca 2 000 människor skulle vara direkt eller indirekt sysselsatta med denna verksamhet. Rätt placerad i Norrland skulle denna pilotutbildning kunna leda till en mycket positiv utveckling för en region som behöver nya arbetstillfällen.

I *motion Fö263 (m)* av Lars Lindblad m.fl. menar motionärerna att det svenska flygvapnet står utan lösning vad gäller *den framtida flygutbildningen*. Genom riksdagens försvarsbeslut under våren 2001 att lägga ner såväl flygflottiljerna F 10 i Ängelholm, som F 16 i Uppsala, står flygvapnet helt utan både grundläggande och taktisk utbildningskapacitet. Någon lösning på problemet tog riksdagsmajoriteten inte ansvar för utan skickade ett uppdrag till regeringen att lösa detta. Beslutet är ett hot mot flygvapnets framtid. Många av de flyglärare som nu står inför en osäker framtid har aviserat att de är på väg att lämna flygvapnet. Dessutom kan det behövas investeringar och nybyggnation för att klara flyttningen av utbildningen. I mediedebatten har det påpekats att det kan ta tio år innan man har en slutlig lösning om man skall flytta till någon av de kvarvarande fyra flottiljerna, på grund av miljöprövningar och andra orsaker. Det kan bli mycket förödande om denna fråga hanteras på fel sätt.

Motionärerna påpekar att parallellt med flygvapnets utbildningssystem finns Försvarsmaktens helikopterflottilj och detachementet för specialflyg i Linköping/Malmen. Funderingar har funnits att flytta flygvapnets utbildning till Malmen. Detta borde kräva stora investeringar. Försvaret borde ta ett helhetsgrepp över hela flygutbildningen. Det finns både ekonomiska och kvalitetsmässiga vinster med en sådan helhetslösning.

I södra Sverige finns enligt motionärerna goda förutsättningar att lösa de problem som försvaret står inför. Flygflottiljen F 17 i Ronneby skall vara kvar, den grundläggande stridsflygarutbildningen finns fortfarande på F 10 i Ängelholm och den civila Trafikflyghögskolan finns i Ljungbyhed. Hangarer, start- och landningsbanor, samt övningsområden finns det gott om. Det finns goda förutsättningar för ett flygcentrum i området Halmstad, Ängelholm, Ljungbyhed, Lund, Kosta och Ronneby. F 17 i Ronneby skulle kunna fungera som moderförband till detta. Kosta har utmärkta möjligheter att komplettera detta med skjutfält och övningsterräng, samt en landningsbana. Både Ängelholm och Ljungbyhed har utmärkta förutsättningar att inhysa ett sådant koncept.

En *samlad flygutbildning* skulle enligt motionärerna vara den vitamininjektion som försvarets flygverksamheter skulle behöva. Dessutom skulle detta möjliggöra de utbildningsinsatser som behövs för att exportstödet till JAS-projektet skall fungera snabbare än med andra lösningar. Detta förslag skulle

då innehålla utbildning av specialflyg, en helikopterflottilj samt flygskolorna samlad i Skåne. En lösning som borde vara den bästa för Försvars-makten.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade i maj 2001 om den militära flygutbildningen (prop. 2000/01:35, bet. 2000/01:FöU2, rskr. 2000/01:213). Beslutet innebär att Upplands flygflottilj F 16 skall läggas ned den 31 december 2003 och att Försvarsmaktens flygutbildning – den grundläggande flygutbildningen (GFU) och den grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU) – skall förläggas till någon eller några av de kvarvarande flottiljerna.

I betänkandet anslöt sig utskottet till regeringens bedömning om samordning av delar av den civila och militära grundläggande flygutbildningen och att Försvarsmakten bör fortsätta sin medverkan i samarbetet om en framtida gemensam europeisk grundutbildning av piloter.

En arbetsgrupp med representanter för Försvarsdepartementet och Försvarsmakten har utarbetat ett underlag för regeringens beslut från december 2001 om lokaliseringen av den militära flygutbildningen. Regeringsbeslutet innebär bl.a. följande.

- GFU och GTU skall samlokaliseras till nuvarande detachementet på Malmens flygplats i Linköping.
- Detachementet skall ansvarsmässigt senast den 31 december 2002 överföras från F 16 till Blekinge flygflottilj (F 17).
- Försvarsmakten skall omlokalisera GFU till Malmen senast den 30 juni 2003. F 10:s flygverksamhet skall upphöra när flottiljen läggs ned den 31 december 2002.
- Försvarsmakten skall omlokalisera GTU till Malmen senast den 31 december 2003.
- Försvarsmakten skall omgående börja vidta de åtgärder som behövs för att nödvändiga lokaler för flygutbildningen skall byggas eller i övrigt iordningställas på Malmen. Tillfälliga lokaler m.m. skall vara färdigställda för GFU sommaren 2003 och för GTU hösten 2003. Permanenta lokaler m.m. för den samlade flygutbildningen skall vara färdigställda sommaren 2005.
- Försvarsmakten skall omgående börja vidta de åtgärder som behövs för en förnyad miljöprovning av Malmens flygplats.

Regeringens beslut skall gälla under förutsättning att erforderliga tillstånd enligt bl.a. miljöbalken lämnas till verksamheten.

Utskottet har erhållit en *särskild föredragning* av representanter för Försvarsdepartementet och Försvarsmakten om arbetsgruppens förslag och regeringsbeslutet om lokalisering av den militära flygutbildningen. *Utskottet har ingen erinran mot det regeringsbeslut som fattats mot bakgrund av riksdagens tidigare beslut om den militära flygutbildningen.* Utskottet har erfarit att regeringsbeslutet innebär att pågående GFU-omgång i samband med nedläggningen av Skånska flygflottiljen F 10 kommer att flyttas till Upplands flygflottilj F 16 och fullfölja sin utbildning där under våren 2003, eftersom det inte bedömts möjligt att inleda flygutbildning på Malmen förrän senare under 2003. Enligt utskottets mening är det angeläget att regeringen ytterligare överväger om det är möjligt att överföra slutfasen av den aktuella GFU-omgången direkt från F 10 till Malmen i stället för till F 16.

I ett antal motioner tas olika frågor upp om lokalisering m.m. av den militära flygutbildningen, samordning av civil och militär flygutbildning samt gemensam europeisk flygutbildning. Med anledning av den tidigare riksdagsbehandlingen av dessa frågor och regeringens beslut i anledning av detta avstyrker utskottet motionerna Fö204 (m) yrkandena 1 och 2, Fö209 (m) yrkandena 1 och 2, Fö210 (fp), Fö231 (fp), Fö245 (kd), Fö253 (kd) yrkandena 1–3, Fö254 (s) samt Fö263 (m).

Reservation

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

Flygutbildning (punkt 1) (m)

av Olle Lindström, Rolf Gunnarsson, Björn Leivik och Lars Lindblad (alla m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet har anfört. Därmed avslås motionerna 2001/02:Fö204 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Fö209 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Fö210, 2001/02:Fö231, 2001/02:Fö245, 2001/02:Fö253 yrkandena 1–3, 2001/02:Fö254 och 2001/02:Fö263.

Ställningstagande

Regeringen har i sitt beslut avseende lokaliseringen av flygskolorna gått utanför riksdagens beslut. Regeringen borde ha återkommit till riksdagen med ett förnyat förslag då det ej varit möjligt att finna en godtagbar lösning inom den ram riksdagen beslutat om. För att inte menligt påverka utbildningen av flygförare är det angeläget att pågående GFU-omgång fullföljs på f.d. Skånska flygflottiljen. Detta ger utrymme för regeringen att överväga en omprövning av sitt beslut och till riksdagen återkomma med förnyade förslag till lokalisering av flygskolorna.

Särskilda yttranden

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

1. Flygutbildning (punkt 1) (kd)

av Margareta Viklund och Erling Wälivaara (båda kd).

Riksdagens beslut våren 2001 (prop. 2000/01:35, bet. 2000/01:FöU2, rskr. 2000/01:213) om den militära flygutbildningen m.m. innebar att tidigare beslut om att åtta JAS 39 Gripendivisioner fördelas på fyra flottiljer alljämt skall gälla. De flottiljer som skall finnas kvar är F 4 i Östersund, F 7 i Såtenäs, F 17 i Kallinge och F 21 i Luleå. Försvarmaktens samlade flygutbildning – såväl GFU som GTU – skall förläggas till någon eller några av de kvarvarande flottiljerna.

Riksdagens beslut innebar således att regeringen skulle placera den samlade flygutbildningen till någon eller några av de kvarvarande flottiljerna. Men regeringen har i stället beslutat att flygutbildningen skall förläggas till Malmens flygplats i Linköping.

Genom riksdagsmajoritetens beslut att lägga ned Skånska flygflottiljen F 10 i Ängelholm och Upplands flygflottilj F 16 i Uppsala, Flygvapnets två viktigaste rekryteringsmagneter, försattes Flygvapnet i en onödig, obegriplig och svår situation. Det är därför angeläget att snart av bl.a. rekryterings- och kompetensskäl få till stånd en långsiktigt hållbar lösning av Flygskolans placering.

I det förslag till beslut som nu föreligger har regeringen agerat på ett sätt som inte ter sig rimligt. När regeringen fann att en annan lösning än den av riksdagen angivna var att föredra, borde den ha underställt riksdagen förslaget för beslut samt därvid angivit skälen till att den grundläggande flygutbildningen inte kan förläggas till de av riksdagen beslutade kvarvarande flottiljerna. Regeringen förtjänar kritik på denna punkt.

Vi är också kritiska till att genom regeringens nya förslag samlokaliseras inte flygskolan med tungt stridsflyg och gjorda investeringar tillvaratas inte.

Den nödvändiga miljöprövningen kan även komma att påverka frågans lösning. Om den planerade lokaliseringen av flygutbildningen till Malmen ger ur miljösynpunkt mindre gynnsamma långsiktiga förutsättningar, bör riksdagsbeslutet från maj 2001 rivs upp och regeringen återkomma till riksdagen med ett nytt förslag.

2. Flygutbildning (punkt 1) (mp)

av Lars Ångström (mp).

Riksdagen beslutade våren 2001 att avveckla alla flygflottiljer utom fyra vilket var bra. Vänsterpartiet, Centerpartiet och Socialdemokraterna beslutade också att båda de flottiljer där flygutbildning bedrevs, F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala skulle vara bland de som avvecklades. Ett klokt beslut om man också beslutat sig för att Sverige inte skulle ha någon flygutbildning. Så var dock inte fallet. I stället skulle hela flygutbildningsverksamheten flyttas till någon av de kvarvarande fyra flottiljerna. Miljöpartiet var kritiskt till förslaget genomförbarhet, dess merkostnader och konsekvenserna för anställd personal.

Nu ger regeringen Miljöpartiet rätt i sin kritik mot tidigare beslut. Men regeringen saknar kraften att ta konsekvensen av ett misslyckande genom att behålla den bäst lämpade flottiljen där flygutbildning i dag bedrivs och i stället lägga ner någon annan flottilj. I stället går regeringen i sin proposition i praktiken tväremot tidigare riksdagsbeslut om att behålla fyra flygflottiljer genom att förlägga all flygutbildningsverksamhet från F 10 och F 16 till Malmens flygplats utanför Linköping och kalla det för detachement.

Beslutet fattas utan att kalkyler om merkostnaderna presenterats. Det torde handla om många hundra miljoner kronor för flytt och nybyggnation som kunde använts till mer angelägna behov i samhället. Inte heller har en miljöprövning gjorts. Verksamheten kan således stoppas när den prövas mot miljöbalken, och då har en lång rad icke-beslut under flera år inte lett någonstans. Regeringens handläggning av hela flygskoleärendet imponerar föga.

Miljöpartiets syn är att säkerhetspolitiska behov och försvarsekonomiska överväganden borde ha väglett urval av såväl flygflottiljer som placering av flygskoleverksamhet snarare än partitaktiska och regionalpolitiska hänsynstagen. Ett fortsatt slöseri med skattemedel, undermåliga beslutsunderlag och omfattande ovisshet är oacceptabelt.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden

2001/02:Fö204 av Lennart Hedquist (m):

1. Riksdagen beslutar att en flygstridsskola, 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 i enlighet med vad som anförs i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om luftförsvaret av Mälardalen.

2001/02:Fö209 av Henrik Westman (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att F 20 skall överta F 16:s uppgifter och kapacitet samt eventuellt framtida utnyttjande av förbandet i Uppsala.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den framtida benämningen på förbandet i Uppsala.

2001/02:Fö210 av Harald Nordlund (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om omprövning av beslutet beträffande flygskolans lokalisering.

2001/02:Fö231 av Karl-Göran Biörsmark (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förläggning av flygskolan till Malmen.

2001/02:Fö245 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beslutet om att lägga ned F 16 bör omprövas.

2001/02:Fö253 av Tuve Skånberg (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samlokalisering av krigsflygskolorna vid F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala till Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av verksamheten vid krigsflygskolorna med den vid Trafikflyghögskolan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verksamheten vid krigsflygskolorna och Trafikflyghögskolan skall utvecklas till ett internationellt kompetenscentrum för flyg.

2001/02:Fö254 av Birgitta Ahlqvist m.fl. (s):

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

2001/02:Fö263 av Lars Lindblad m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en samlad militär flygutbildning.