



EN MARIN FÖR SVERIGE

UTGIVEN AV

KUNGL.
ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

SVERIGES MARINA AKADEMI

2018

Omslagsfoto: Marie Rosenquist/Combat Camera/Försvarmakten

Printfabriken AB, 2018

EN MARIN FÖR SVERIGE



Bäste läsare

Kungl. Örlogsmannasällskapet – Sveriges marina akademi – (KÖMS) är en av Sveriges tio kungliga akademier och arbetar med frågor inom vetenskapsområdet sjökrig och sjöväsendet i allmänhet.

I detta förslag till ett starkare marint försvar argumenterar vi för vår syn på behovet av åtgärder för att skydda vårt lands vitala intressen med utgångspunkt i den marina och maritima miljön. Texten är ett resultat av seminarier, skrivna artiklar och uttalanden under debatter vilka samtliga utgör delar av akademiens ordinarie verksamhet.

KÖMS anser att behoven av att skydda vår sjöfart, värna vårt sjöterritorium och vår marina infrastruktur måste beaktas vid den strategiska utformningen av det svenska försvaret. Frågan har hittills inte fått den uppmärksamhet och det genomslag som den förtjänar. Det har i sin tur medfört att allvarliga brister förekommer i landets samlade försvarsförmåga.

Det pågår en omfattande rysk modernisering och upprustning både av konventionella militära förmågor och kärnvapen i vårt närområde. Sverige kan tidigt komma att dras in i en konflikt mellan Nato och Ryssland, rent av före ett agerande mot Nato i förebyggande syfte från rysk sida. Det utövas en hård retorik från Ryssland inte minst kring bruket av kärnvapen. Men det handlar inte bara om upprustning och retorik. I handling bröts den europeiska säkerhetsordningen mycket konkret och handfast genom den ryska invasionen av Krim. I detta läge förbereder Sverige ett nytt försvarsbeslut. I Försvarsberedningens första rapport lyfts försörjningsfrågorna och landets uthållighet fram.

Sverige är ett land helt beroende av sin sjöfart. Utan jämna och förutsägbara leveranser och utskieppningar för vår import och export, en kontinuerlig kustsjöfart inklusive förbindelserna till Gotland, underhåll och skydd av vindkraftsparker samt kraft- och kommunikationskablar, riskerar Sverige prövningar som omedelbart äventyrar vår försörjning och därmed hela vårt samhällsbygge. I förlängningen också vår försvarsvilja. Genom världlands avtal och solidaritetsförklaring måste vi dessutom hålla våra hamnar öppna för att i praktiken kunna ta emot och ge militärt stöd.

Marinen har en nyckelroll i dessa centrala förutsättningar för landets försvarsförmåga. Att säkra kontinuerlig försörjning, i all synnerhet under den inledande tremånadersperioden utan hjälp och stöd utifrån som Försvarsberedningen pekar på som ett troligt scenario, är helt avgörande för vår samlade förmåga som nation. Vi talar här om grundläggande infrastruktur för hela totalförsvaret och samhället.

Sveriges långa kust med ett femtiotal viktiga hamnar kan räknas in i tre operationsområden, i väst, syd och ost. Försvarsmaktsövningar och spel visar att marinen med nuvarande förmåga under kort tid och med en begränsad uppgift endast klarar att samtidigt verka i ett av dessa tre områden. Kungliga Örlogsmannasällskapets slutsats är därmed att marinen behöver trefaldigas. Annars måste en mycket svårare fråga ställas än den redan förekommande, ”vilka delar av landet ska vi försvara?” Nämligen ”vilka delar av landet ska vi försörja?”



De förmågor marinen behöver för att klara sin uppgift har i ljuset av det läge landet nu befinner sig i eftersatts under mycket lång tid. Återuppbyggnaden av marinen är därför inte längre bara en fråga om vad som ska levereras om de cirka 15 år det normalt tar innan ett nytt materielprojekt står klart. Situationen gör att tiden i sig från beslut om anskaffning till leverans har blivit en kritisk faktor

I syfte att skyndsamt stärka Sveriges marina förmåga förordar vi därför att även modifiera och rusta de två återstående korvetterna i Göteborgsklassen i likhet med de två systerfartygen. Det bör av samma skäl övervägas att delta i annat lands redan pågående fartygsproduktion, rimligen med något av de länder där vi redan har ett omfattande samarbete. Det ger en förhållandevis snabb effekt och skickar en tydlig signal.

Att bygga vidare på befintliga ritningar på en redan framgångsrik ytfartygsserie, en "Visby II", är ytterligare en möjlighet som ett alternativ eller komplement. Det ovanstående skulle sammantaget i relativt närtid och till lägre kostnad än konventionell nyprojektering kunna ge marinen i storleksordningen dubbelt så många korvetter som de sju nuvarande. Samtidigt behöver studier om nästa generations ytstridsfartyg påbörjas, där betydande inslag av obemannade farkoster kan övervägas. I samtliga fall ovan bör fartygsburna luftvärnsrobotar ges en roll för att i samverkan med andra luftförsvarssystem höja vårt lands samlade förmåga att skydda oss mot angrepp från luften.

Dagens fem minjaktfartyg är för få för att säkerställa vår rörelsefrihet. Planerad försäljning av två minjaktfartyg bör därför avbrytas. Fartygen modifieras och livstidsförlängs. Studier av kommande minröjningssystem påbörjas, även här med obemannade farkoster som en viktig komponent.

Att skyndsamt öka numerären av ytstrids- och minjaktfartyg är angeläget. Det finns dock även många andra lika angelägna behov för försvaret av vårt land. Men bland försvarsmateriel har våra örlogsfartyg den unika fördelen att kunna verka i alla konfliktnivåer.

Att visa upp sin förmåga vid örlogsbesök och havsövervakning, att hävda sjöterritoriet i tidiga konfliktskeden, skapa tidsmässigt utrymme för totalförsvarets mobilisering samt att med stor kraft och rörlighet kunna avslå militära angrepp. Denna flexibla förmåga i hela det diplomatiska spektrumets tjänst har andra sjöfartsnationer insett och agerar därefter.

Vi förordar att även den tredje ubåten i Gotlandsklassen halvtidsmodifieras samt att ytterligare två ubåtar av typ A26 beställs. Att gå från nu planerade fyra till sju ubåtar innebär att vi ständigt kan ha tillräckligt många ubåtar till sjöss för att uppnå ubåtssystemets främsta egenskaper, förmågan att dolt spana över mycket stora områden och utgöra ett hot var än motståndaren väljer att uppträda.

Att skydda vår sjöfart och hålla leder och hamnar öppna kräver även att omgivande kust- och skärgårdsområden kan kontrolleras och försvaras. Amfibieförbanden bör ges en ökad förmåga till skydd och försvar av viktig infrastruktur, hamnar, militära basområden och vital terräng enskilt eller tillsammans med andra länders stridskrafter.

Det pågående svensk-finska marina samarbetet framstår som ett viktigt föredöme att bygga vidare på. Vi anser att amfibieförbanden måste utvecklas mot minst tre amfibiebataljoner med tre bevakningsbåtskompanier. En av de tre amfibiebataljonerna bör vara baserad på västkusten. En amfibiebataljon med ingående delar skulle avsevärt öka säkerheten i inloppslederna till och runt Skandinavians viktigaste hamn Göteborg.

Att öka enbart materiel tillförseln enligt förslagen ovan räcker dock inte till den eftersträlvade förmågeökningen. Därför förordas också införande av en flerbesättningsprincip till varje fartyg. En dubblering av materielen med dubbla besättningar ger oss den marina dimensionering vårt samhälles sårbarhet kräver. Ska Sverige försvaras måste Sverige försörjas.

Michael Zell

Ordförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet

EN MARIN FÖR SVERIGE

En Marin för Sverige

Försvarsmaktens uppgifter

Kungl. Örlogsmannasällskapet – Sveriges marina akademi – (KÖMS) inleder med att påminna om de uppgifter som idag utgör grunden för det militära försvaret av Sverige. Försvarsmaktens uppgifter är en viktig utgångspunkt när överväganden av försvarsresurserna ska göras. KÖMS anser att uppgifterna år 2017 har en sådan karaktär att de sannolikt kommer att vara relevanta också under den kommande tioårsperioden.

Försvarsmaktens uppgifter framgår av förordningen (2017:1266) med instruktion till Försvarsmakten:¹

Övergripande ansvar

1 §. Försvarsmakten ska upprätthålla och utveckla ett militärt försvar som ytterst kan möta ett väpnat angrepp. Grunden för Försvarsmaktens verksamhet ska vara förmågan till väpnad strid.

2 §. Försvarsmakten ska försvara Sverige och främja svensk säkerhet. Försvarsmakten ska upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet. Myndigheten ska dessutom kunna värna Sveriges suveräna rättigheter och svenska intressen samt kunna förebygga och hantera konflikter och krig såväl nationellt som internationellt. Försvarsmakten ska kunna utföra dessa uppgifter självständigt eller i samverkan med andra myndigheter, länder och organisationer.

Försvarsmakten ska med befintliga förmåga och resurser kunna lämna stöd till civil verksamhet.

Försvarsmakten bidrar till Sveriges säkerhet genom att enskilt och tillsammans med andra myndigheter, länder och organisationer lösa följande uppgifter:²

- upprätthålla tillgänglighet i fred samt vara beredda att inta höjd beredskap för att kunna förebygga och hantera konflikter och krig, skydda Sveriges handlingsfrihet inför politisk, militär eller annan påtryckning och om det krävs försvara Sverige mot incidenter och väpnat angrepp
- främja vår säkerhet genom att delta i operationer på vårt eget territorium, i närområdet och utanför närområdet
- upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet och i enlighet med internationell rätt värna nationella suveräna rättigheter och intressen i områden utanför territoriet och
- med befintlig förmåga och resurser bistå det övriga samhället och andra myndigheter vid behov.

Sjöförbindelserna och riskerna för samhället

Sverige är ett sjöfartsberoende land och kan ur ett försörjningsperspektiv betraktas som en ö. Cirka 90 % av landets export och import fraktas idag på fartyg och dessa är såväl svensk- som utlandsflaggade. Idag bygger landets industri, handel och konsumtion på ett ständigt och ostört varuflöde.

Den svenska marina utmaningen i fred, kris och krig kan kort beskrivas som en förväntan på att hålla sjövägarna och hamnarna öppna för import- och exportsjöfarten samtidigt som hotade platser eller områden på svenskt territorium ska kunna försvaras eller återtas. Även fisket och marin infrastruktur såsom vindkraftparker, undervattenskablar för el- och telekommunikationer måste kunna skyddas för att samhället ska kunna fungera. För att kunna lösa dessa uppgifter krävs marina resurser som kan bidra i till exempel i bevaknings-, eskort- och minröjningsinsatser på de platser och områden som behöver skyddas.

Marina uppgifter kommer att behöva utföras i alla konfliktnivåer och under lång tid. De stora avstånden mellan svensk väst- och ostkust kräver marina resurser som medger samtidigt agerande i de omgivande havsområdena. Misslyckas Sverige med att utföra dessa uppgifter, påverkas såväl landets



försörjning som förutsättningarna för att kunna försvara hela landet mot yttre hot. Utsatta delar, till exempel Gotland, riskerar att drabbas särskilt hårt.

Logistiksystemen utgår till mycket stor del från konceptet "just in time", där den traditionella lagerhållningen ofta begränsas till just enbart transportmomentet. Denna förändring har varit en följd av näringslivets behov av fortsatt konkurrenskraft eftersom lager innebär tidskrävande omlastning och binder kapital.

Det har samtidigt medfört ett ökat beroende av säkra sjöförbindelser och hamnar. För Sverige som idag inte är självförsörjande vare sig vad avser livsmedel, läkemedel och delkomponenter till industrin har sjötransporterna en avgörande betydelse för folk- och industriförsörjningen. För tillverkningsindustrin är sjötransporterna utomordentligt viktiga för tillförseln av rå- och insatsvaror samt för export av färdiga produkter till den internationella marknaden. Sverige importerar merparten av landets totala konsumtion.

Sjötransporterna har därmed en mycket stor betydelse för positiv utveckling av landets ekonomi i fredstid och försörjningen i ett kris- eller krigsläge. Vid en allvarlig kris till exempel vid ett hot om väpnat angrepp eller ett terroristangrepp i närområdet måste Sverige och de länder, företag och individer som använder svenska hamnar, räkna med att sjöförbindelserna kan bli utsatta för allvarliga störningar. Sådana störningar ger redan inom några dagar allvarliga konsekvenser för folkförsörjningen och näringslivet. Säkra sjötransporter till och från Sverige är därför avgörande för att samhället ska fortsätta att fungera.

Förhandslagring var en strategi under det kalla kriget för att försöka undvika att Sverige skulle bli indraget i krig och att överleva som en självständig nation. Strategin att lagra i förtid fungerar inte lika naturligt i det moderna samhället, då samhällets behov helt enkelt är för stora och behoven förändras över tid.



Loudden. Fotografi: Stockholms hamnar/Per-Erik Andersson.

Oaktat detta bedöms det ändå finnas ett stort behov av att återuppta statlig förhandslagring av vissa strategiska produkter för att säkerställa samhällets primära funktioner under en viss tid, exempelvis olja och drivmedel. § 1 i lagen (2012:806) om beredskapslagring av olja, anger att Sverige ska under varje lagringsår ha ett beredskapslager som motsvarar minst antingen 90 dagars genomsnittlig daglig nettoimport eller 61 dagars genomsnittlig daglig inhemsk konsumtion under referensåret beroende på vilken mängd som är störst. Några särskilda lager för Försvarsmaktens behov finns inte.

Strategin för Sverige måste därför vara att skydda handelsvägar, handelstonnage och hamnar i syfte att upprätthålla de fria handelsflödena. Om vi inte kan skydda våra sjövägar riskerar vi vår försörjnings-säkerhet med allvarliga konsekvenser som följd.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Sveriges långa kust och två skilda havsområden ställer särskilda krav på sjöförsvaret

Sverige är omgivet av Östersjön och Västerhavet. Sverige har en av de längsta kusterna i Europa – 2700 kilometer. Sverige är största strandägare i Östersjön.

Sverige har på andra sidan Östersjön Finland, Ryssland längst inne i Finska Viken och enklaven Kaliningrad i den sydöstra delen av Östersjön. Vidare Natoländerna Estland, Lettland, Litauen, Polen och Tyskland. I Östersjön och i Västerhavet gränsar Sverige mot Natoländerna Danmark och Norge. Krigshistorien visar tydligt att Öresund och Bälten är ett mycket viktigt område som snabbt kan bli utsatt för incidenter, kränkningar och krigshandlingar. Mineringar i Öresund är särskilt allvarligt då det försvårar kusttrafiken mellan Kattegatt och Södra Östersjön.

Öresund med dess status som ett historiskt internationellt sund ställer särskilda krav på att strandägarna övervakar och upprätthåller rätten till oskadlig genomfart.

De svenska tre, naturliga och tydliga, operationsområdena Bottniska viken med Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet kräver att marinen vid en kris tidigt finns på plats i dessa områden och kan utföra sina uppgifter. Det krävs även att marinen storleksmässigt dimensioneras för detta. Risken är annars stor att marinen till exempel genom mineringar i Öresund förhindras att förflytta sig mellan och påverka de marina operationerna i andra områden.

Sveriges territorium omfattar inre vatten och tolv nautiska mil (22 km) territorialhav. Gränsen för vår ekonomiska zon regleras genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon som bygger på avtal mellan Sverige och våra grannländer i Östersjön och i Västerhavet. Sveriges sjöterritorium och den ekonomiska zonen är ett mycket stort område i våra omgivande hav där Sverige har att utöva folkrättsens rättigheter och skyldigheter.

Östersjöregionen är en av Europas mest dynamiska regioner. Omkring 110 miljoner människor bor i regionen. Östersjön är ett av världens hårdast trafikerade hav. Idag beräknas cirka 2 000 fartyg förflytta sig på Östersjön vid varje givet tillfälle.³

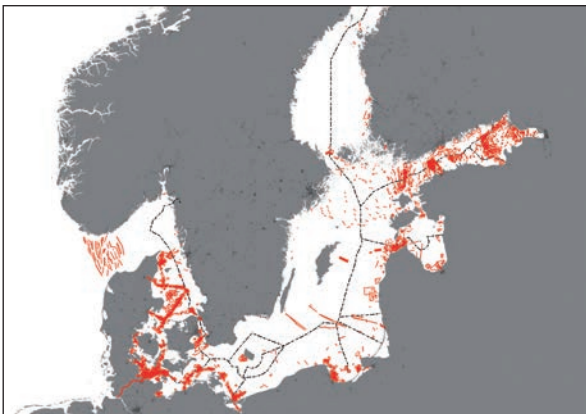
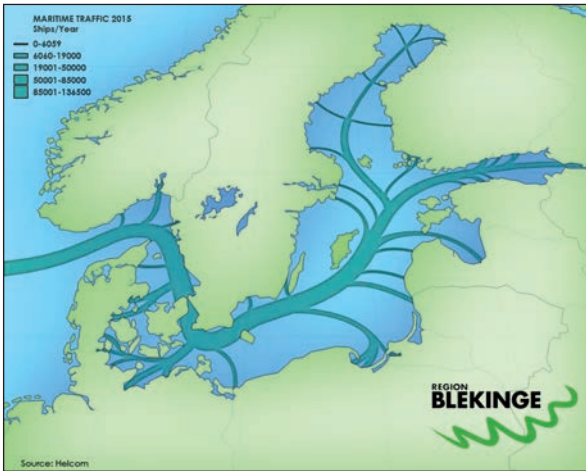
Analysen över framtidens fartygstrafik i Östersjöregionen visar på en ständigt ökad tillväxt. Den generella last- och containertrafiken, liksom volymen transporterad olja, beräknas att öka med 2/3 under den kommande 10-årsperioden.⁴

Bilden på sid 6 visar fartygstrafikens rörelsemönster och riktvärden för antalet fartyg per år. Notera särskilt de mycket omfattande trafikflödena utefter Västkusten, i Öresund och söder om Skåne samt öster om Gotland.

Östersjöns större öar, Gotland, Öland, Bornholm och de åländska öarna har samtliga stor militär och säkerhetspolitisk betydelse.



Karta: Transportstyrelsen.



Efterkrigsminsvepningen kom att ta marinens resurser i anspråk under åren 1945, 1946 och 1947 med undantag för vintermånaderna. I medeltal deltog drygt ett 40-tal fartyg. Enbart under år 1946 uppgick fartygens sammanlagda svepsträcka till 11 varv runt jorden. Därvid oskadliggjordes ytterligare 1 000 minor. Detta röjningsarbete hindrade dock inte att minsprängningar inträffade flera år efter krigsslutet. Så sent som 1976 förklarades de minfarliga områdena på svenskt territorialhav för minfria.

Försörjningen under världskriget

Vid utbrottet av det första världskriget etablerade den brittiska flottan en handelsblockad i Nordsjön mot de tyska sjöförbindelserna i syfte att tvinga landet till underkastelse genom varubrist. Handelsblockaden var effektiv. Tyskarna svält, strejker utbröt och stridsmoralen sjönk. Handelsblockaden påverkade även den neutrala svenska sjöfarten, vilket tillsammans med missväxt ledde till att regeringen år 1916 tvingades besluta om ransonering av flera dagligvaror.

Våren 1917 pågick våldsamma protester och hungerkravaller i ett flertal svenska städer (övre bilden på sid 7) mot den dåliga livsmedelstillgången och den omfattande svartabörshandeln.

Under andra världskriget använde brittiska flottan samma beprövade metod med handelsblockad. Tyskland var nu bättre förberett bland annat med ett mer välutvecklat jordbruk. Trots handelsblockaden uppstod inte någon svältsituation i Tyskland. Sverige var under kriget i princip självförsörjande

EN MARIN FÖR SVERIGE

avseende djurhållning och jordbruksprodukter, men ransonering tillämpades ändå för vissa varor. Sverige förhandlade med de krigförande och lyckades genom den s.k. lejdfrafiken⁵ importera viktiga varor som spannmål, kaffe, kakao, bomull, hudar, bildelar och olja. Exempel på svenska ransoneringskort under andra världskriget nedan till höger.

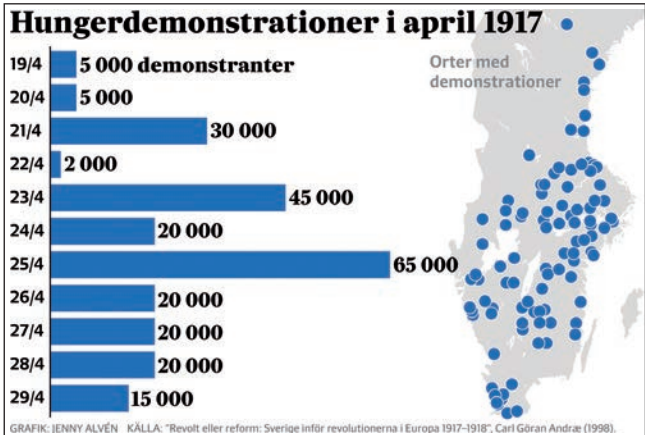
Lejdfrafiken var mycket riskfylld och elva lejdfartyg sänktes av de krigförande och 165 sjömän miste livet.⁶ Den sammanlagda förlusterna för handels- och fiskeflottorna under kriget, var 270 fartyg och 1 370 personer.⁷ Marinens stupade under krigsåren var 163 man.

Det andra världskriget innebar svåra påfrestningar för Sverige. Marinen hade i uppgift att övervaka vårt sjöterritorium och ingripa vid kränkningar enligt folkkrättens krav. Skyddet av sjöfarten som pågick från krigets första till dess sista dag, genomfördes som sjöfartskontroll och eskortverksamhet kusten runt. Totalt eskorterades 17 796 fartyg.⁸ Eskortverksamheten var väldigt resurskrävande. Som mest utnyttjade flottan 60 örlogsfartyg för eskorttjänsten.⁹

Även stora minröjningsresurser behövdes för sjöfartsskyddet. Under kriget och i efterkrigsminsvepningen oskadliggjordes cirka 5 000 minor.

Med de historiska exemplen vill KÖMS visa Sveriges sårbarhet för avbrott i sjöförbindelserna och hur snabbt folkförsörjningen kan påverkas. Sveriges självförsörjningsgrad avseende livsmedel är idag betydligt lägre än den var under de två världskrigen. Trots en då högre självförsörjningsgrad rådde livsmedelsbrist och ransonering tillämpades för flera dagligvaror. KÖMS anser att vårt sjöfartsberoende skapar en icke önskvärd påverkansmöjlighet för en eventuell angripare. Förutom att vi idag importerar stora delar av våra livsmedel är livsmedelsproduktionen i landet beroende av drivmedel, gödningsmedel, foder och andra insatsvaror. Dessa produkter importeras huvudsakligen med sjötransporter.

Med hänsyn till ovanstående anser KÖMS att behoven av att värna vårt sjöterritorium och vår marina infrastruktur måste beaktas vid den strategiska utformningen av det svenska försvaret. Frågan har hittills inte fått den uppmärksamhet den förtjänar. Det har medfört att allvarliga säkerhetsbrister förekommer i landets samlade försvarsförmåga.





Den svenska handelsflottan

Omkring 50 000 handelsfartyg och 300 miljoner containrar håller igång den globala handeln i en ständigt pågående transportrörelse. Den svenska delen av handelsflottan har under de senaste decennierna genomgått stora förändringar genom bland annat en omfattande utflaggning.

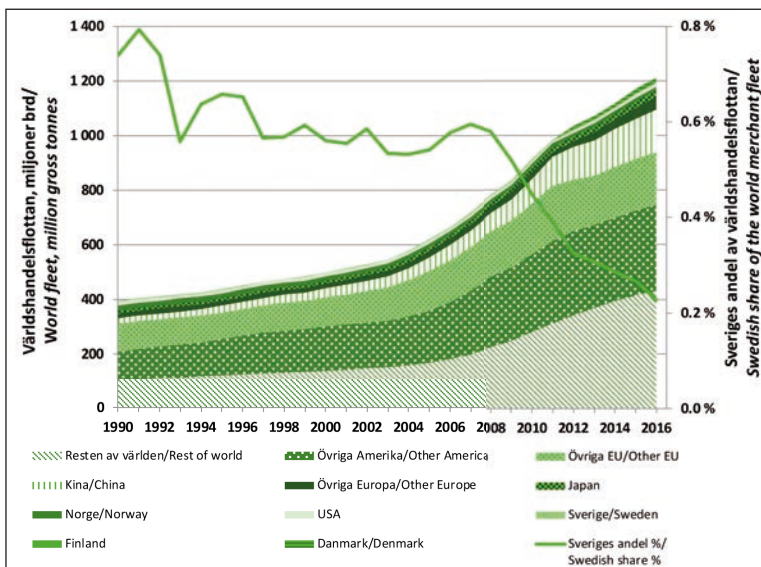
Diagrammet nedan visar världshandelsflottans utveckling åren 1990 - 2016 per flaggregion i miljoner bruttoton. Sveriges andel av världshandelsflottan visas i procent i diagrammets högra sida.¹⁰ Sveriges andel av den totala handelsflottan har minskat kraftigt de senaste åren. Det är en olycklig utveckling inte minst från ett beredskapsperspektiv.

Den svenskkontrollerade handelsflottan med fartyg på över 500 bruttoton består idag av cirka 400 fartyg varav knappt 100 är svenskflaggade. För ett tiotal år sedan var motsvarande siffra omkring 250 fartyg.

Att svenska redare beroende på kommersiella villkor, svenska politiska särkrav och av konkurrensskäl tvingas att flagga ut för erhålla lägre arbetskraftskostnader är väl känt. Att utflaggningen även har konsekvenser från beredskapssynpunkt är mindre känt.

Folkrättsligt har flaggan betydelse i den meningen att jurisdiktionen över fartyget bestäms av den flagga fartyget för. Genom att ett fartyg för svensk flagga, har Sverige som flaggstatt rätt att skydda det även på internationellt vatten. Den svenska flaggan och det svenska ägandet av handelsfartygen har haft en stor betydelse för marinen då det har möjliggjort att staten genom förfogandelagen har kunnat rekvirera vissa av dem som stödfartyg till marinen. Motsvarande rekvireringsmöjligheter avseende utlandsflaggat tonnage föreligger inte. Utländska redare kan under kris och krig fortsätta att befrakta gods till svenska hamnar, men riskerna ökar och transporterna kostar betydligt mer genom höga riskpremier.

Fartygsuttagningskommissionen som tidigare ansvarade för detta arbete att förbereda för rekvirering av fartyg, är nedlagd och avvecklad. Det kan noteras att andra stater med samma utmaning har valt att teckna kommersiella beredskapsavtal med rederier (även med svenska rederier) som har tillgång till lämpliga fartyg för den planerade verksamheten.



Källa: Trafikanalys.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Hamnarnas betydelse

Hamnarna är viktiga nav i transportkedjan från producent till konsument och ofta högt specialiserade för att lasta och lossa olika typer av gods. Hamnarna har därmed en avgörande betydelse för den svenska folkförsörjningen och därmed svensk export och import.

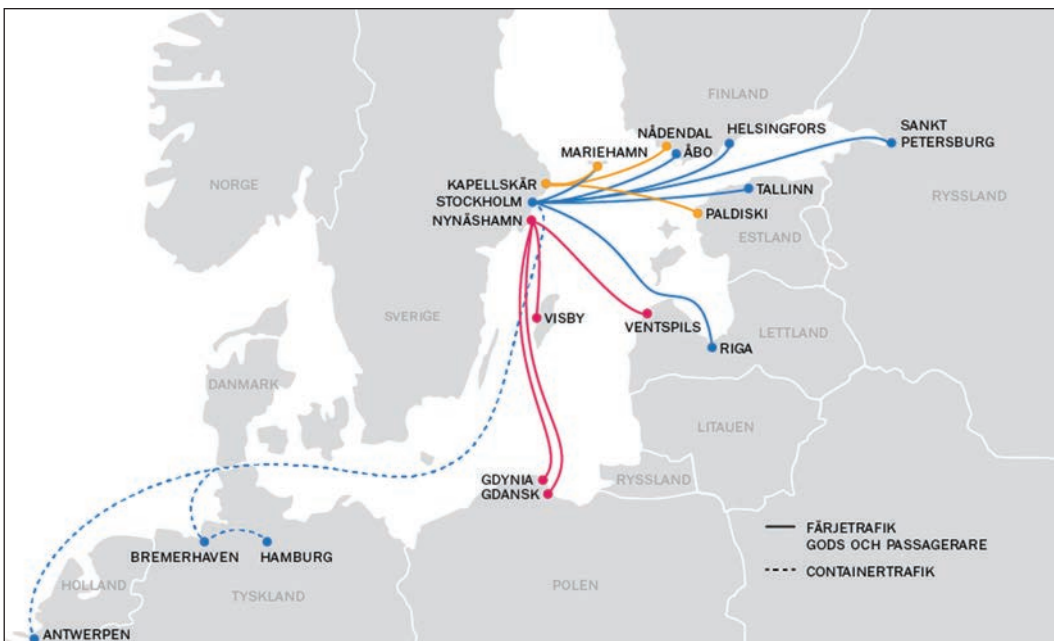
Sverige har ett drygt 50-tal hamnar och större last- och lossningsplatser runt kusten som har både nationell, regional och lokal betydelse.

I den så kallade Hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) gjordes en grundlig genomgång av hamnarnas betydelse i syfte att identifiera hamnar av särskild betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå vilka hamnar som är av särskild betydelse som så kallade strategiska hamnar.

Av Sveriges 50-tal större hamnar föreslog utredningen att följande hamnar skulle klassas som strategiska hamnar: Göteborg, Gävle, Helsingborg, Karlshamn, Luleå, Malmö, Norrköping, Kapellskär med Stockholm, Sundsvall och Trelleborg. Dessa hamnar har även ur försörjningssynpunkt betydelse för hela Sverige.

De svenska västkusthamnarna är porten till Sverige och efter omlastning även till andra länder i Östersjöregionen. Av särskild betydelse från export- och importsynpunkt är Göteborgs hamn. Det är Skandinavians största hamn och dessutom den för Norge viktigaste hamnen, vilket gör att en konflikt eller kris som berör Göteborg direkt kommer att inbegripa flera Natoländer. En stor del av den last som lossas i Göteborgs hamn transporteras också efter landtransport genom Sverige vidare till sjöss från Nynäshamn, Stockholm och Kapellskär till andra hamnar och länder i Östersjön (se bild nedan)

Även djuphamnarna Trondheim och Narvik i Norge bör nämnas vid en diskussion om hamnarnas strategiska betydelse för Sverige. Dessa hamnar har järnvägsförbindelse till Sverige via Östersund och Kiruna. Flygbasen Ørland utanför Trondheim är huvudbas för de nya norska F35 flygplanen. Trondheim är sannolikt den amerikanska marinkårens viktigaste bas i Europa med stora förhandslager för de planerat tillkommande amerikanska förbanden.



Upphovsman: Hurra/Stockholms hamnar.



Hamnarna och öppna sjöleder är viktiga för att enligt världslandsavtalet kunna ta emot och eventuellt lämna militärt stöd via fartygsburna transporter. Det är därför av strategisk betydelse att Sverige kan utöva kontroll över och skydda sådana transporter på svenskt sjöterritorium. Ingen av de marinoperativa riktningarna Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet, kan ignoreras över tid utan att militärstrategiska målsättningar riskeras.

KÖMS anser att Sverige som ett export- och importberoende land står inför en omvärld med delvis nya och andra förutsättningar än de som tidigare har varit gällande. Huvuddelen av exporten och importen till och från Sverige utnyttjar sjövägar och hamnar. Sjövägarna och hamnarna är en länk i en kedja som inte får brytas om Sverige vill behålla och utveckla sin position, sin välfärd och sin frihet. De är därför ett vitalt svenskt säkerhetsintresse.

Gotlands läge i Östersjön

Gotland, som ur ett försörjningsperspektiv kan betraktas som ett Sverige i miniatyr, är helt beroende av sjötransporter till och från fastlandet. Inga andra transportslag kan möta behoven. Tillförs militära förband för att försvara ön, ökar kraven på försörjning och därmed transportbehoven i motsvarande grad.

Samtliga tyngre resurser som förbandsmateriel och förnödenheter till exempel ammunition och drivmedel måste transporteras med fartyg. Personal kan till del transporteras med flyg, men större volymer av militär trupp kräver fartygstransporter.

Gotland är helt beroende av införsel från fastlandet av läkemedel, bensin, diesel och andra drivmedel som ska förse både det civila samhället och de militära förbanden.

Under högsäsong trafikerar ön av ett knappt 20-tal färjeturer per dygn mellan hamnarna Nynäshamn, Oskarshamn och Visby. Bilden nedan visar Visby hamn med de specialbyggda färjelägena.

Cirka 200 långtradare per dygn transporterar förnödenheter mellan fastlandet och ön. Fastlandet är lika beroende av de livsmedel som produceras på Gotland.

Mindre än 1 % av den mjölk som produceras på Gotland konsumeras där. Likartat är förhållandet avseende slakteriprodukter.



Visby hamn.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Gotlands sårbarhet vid någon form av störning/avspärrning som drabbar livsmedelsförsörjningen kan exemplifieras med följande:

- **ICA Maxi** i Visby står för cirka 25 % av den gotländska marknaden med leverans från fastlandet sex dagar i veckan året runt. Detta innebär en uthållighet på tre dygn och en störning av något slag tar tre till fem dygn att återställa. Likviditetskris uppstår efter tre till fem dygn.
- **Arla Visbymejeri** producerar 141 miljoner liter mjölk per år, varav 4,5 miljoner liter konsumeras på ön, vilket innebär att 95 % skeppas till fastlandet. Maximalt två dygns produktion kan lagras samtidigt. När den maximala kylkapaciteten är uppnådd, måste produktionen gå direkt till destruktionsfas.
- **Gotlands Slakteri** producerar 30 ton kött per dygn, sex dygn i veckan varav 95 % skeppas till fastlandet. Vid en störning är den totala fryskapaciteten uppnådd efter två till tre dygn. Därefter måste köttproduktionen avbrytas och kött destrueras.

Effekterna av en avspärrning och störning av transportflödet kan sammanfattas enligt följande:

* **Efter 1–3 dygn:** Färskvarorna tar slut. Produktionsstörningar. Kylar och lager fylls upp.

* **Efter 3–5 dygn:** Butikerna tomma. Produktionsstopp.

* **Efter 5–7 dygn:** Betalningsinställelser. Permitteringar. Nödslakt. Destruktion av livsmedel.

Förhållandena ovan speglar dessutom en förväntan om ett snart återupptagande av normal försörjning. I händelse av en kris, där förtroendet för möjligheterna till en snar återgång till normal försörjning rubbas, kommer sannolikt hamstring att uppstå med ett dramatiskt och snabbt förlopp.

Slutsatser

Sverige påverkades tidigt och starkt av sjökriget under de två världskrigen. Ransonering infördes av Regeringen för att hantera varubristen. Marinens resurser utnyttjades till bristningsgränsen för att stödja landets valda neutralitetspolitik. Stora resurser krävdes för att övervaka territoriet, skydda sjöfarten och för att röja sjöminor.

Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon utgör ett stort område där Sverige har skyldigheter att utöva jurisdiktion. För detta krävs stora ingripanderesurser med hög beredskap.

Öppna sjövägar har en avgörande betydelse för att upprätthålla transportflödet för Sveriges befolkning, vår industri och vår ekonomi. Sjötransportbehoven kommer att fortsätta att öka och transportflödet måste upprätthållas över tid, vilket kräver stora resurser.

Statens möjligheter att i kris och krig genom förfogandelagen rekvirera fartyg för sjötransporter och andra militära behov är begränsade.

Hamnarna måste kunna försvaras då de har stor betydelse för den sjöburna transportsektorn. De måste även hållas öppna för att vi enligt världslandsavtalet ska kunna lämna och ta emot militärt stöd via fartygsburna transporter.

Genom att gods till flera Natoländer, passerar genom Göteborg, har hamnen en särskild säkerhetspolitisk betydelse. Även djuphamnen Trondheim i Norge är av strategisk betydelse då den har stora förhandslager för den amerikanska marinkåren. Nato insatser i Baltikum kan komma att passera svenskt territorium från Trondheim via svenska hamnar.

Ingen av de marinoperativa riktningarna Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet, kan ignoreras över tid utan att militärstrategiska målsättningar riskeras.

Gotlands utsatta läge vid en kris eller krig kräver att sjötransporterna till och från ön kan skyddas.

KÖMS anser att Sveriges samlade resurser för skyddet av sjövägarna och hamnarna är underdimensionerade.



Utvecklingen i Sveriges närområde

Sveriges närområde karaktäriseras av ökad utplacering av militära styrkor och ökad militär aktivitet. Detta innebär ökad risk för militära incidenter och konfrontationer.

Den negativa utvecklingen i vårt närområde beror till stor del på att både Östersjöområdet och Arktis nu utgör gränslinjen och den nya konfrontationslinjen mellan starka västliga/amerikanska och ryska intresseområden.

Därför måste hela Östersjöområdet och Norden ses som ett sammanhängande operationsområde. Utbyggnaden av Natos robotförsvar (Ballistic Missile Defence, BMD) i Sveriges närområde är ett exempel på detta. Natos basering av stridskrafter i Baltikum och Polen är ett annat exempel.

Den europeiska säkerhetsordningen, etablerad i början av 1990-talet är allvarligt hotad. Läget under det kalla kriget, när Norden var en sidoflank till Centraleuropa, där huvudkriget mellan Nato och WP antogs kunna komma att äga rum, gäller inte längre.

Den illegala annekteringen av Krim och det av Ryssland understödda kriget i östra Ukraina har lett till en ökad insikt hos övriga Natoländer om att de baltiska ländernas skeptiska syn på Ryssland är befogad. En bidragande faktor är också att Ryssland har placerat ut fler långräckviddiga vapensystem, vissa med kärnvapenkapacitet, i områdena kring Kaliningrad och S:t Petersburg. Den ryska ambitionen att återigen öka den militära sjötransportförmågan är oroande. Snabba amfibieföretag mot viktiga svenska kärnområden utgör ett stort hot.

Nato har placerat små militära förband i de tre baltiska staterna. De ska främst ses som enheter i avsikt att höja tröskeln för ett eventuellt angrepp. Förbanden utgör inget militärt hot mot Ryssland.

Det säkerhetspolitiska läget i regionen kan ytterligare försämrats om naturgasledningen Nord Stream 2 blir verklighet. De ryska säkerhetsintressena i Östersjön gör att Ryssland prioriterar Östersjöregionen högre, inte minst av ekonomiskt - strategiska skäl.

Det globala säkerhetspolitiska läget kännetecknas av ökande osäkerhet och av att utvecklingen är svårbedömd. Sveriges norra närområde – Arktis, Nordkalotten och Nordatlanten – förändras snabbt. Ett nytt Arktis växer fram.¹¹ Den snabba isavsmältningen till havs och på land ger en rad följeffekter. Regionen öppnas för sjöfart. Energi- och mineralutvinning blir möjlig i tidigare otillgängliga områden och frågor om territoriell tillhörighet aktualiseras. Kopplat till detta ökar Rysslands ambitioner för regionen.

Även Arktis och Nordkalottens militärstrategiska betydelse förändras därmed. Rysslands återtagna ubåtsbaserade kärnvapenförmåga med en ny klass av ubåtar och kärnvapenbestyckade robotar ger kärnvapenstrategisk paritet med USA. Ubåtarna har sin huvudbas på Kolahalvön. För Ryssland ses innehavet av dessa vapen närmast som en existentiell fråga.

Nordkalottens strategiska betydelse genererar därmed en rysk intressezon som sträcker sig långt in i Finland, Sverige och Norge. Den tidigare relativt lägre prioriterade Nordflanken (Östersjön och Norden) jämfört med centralfronten under det kalla kriget har blivit den nya tydliga konfrontationslinjen mellan Nato och Ryssland.

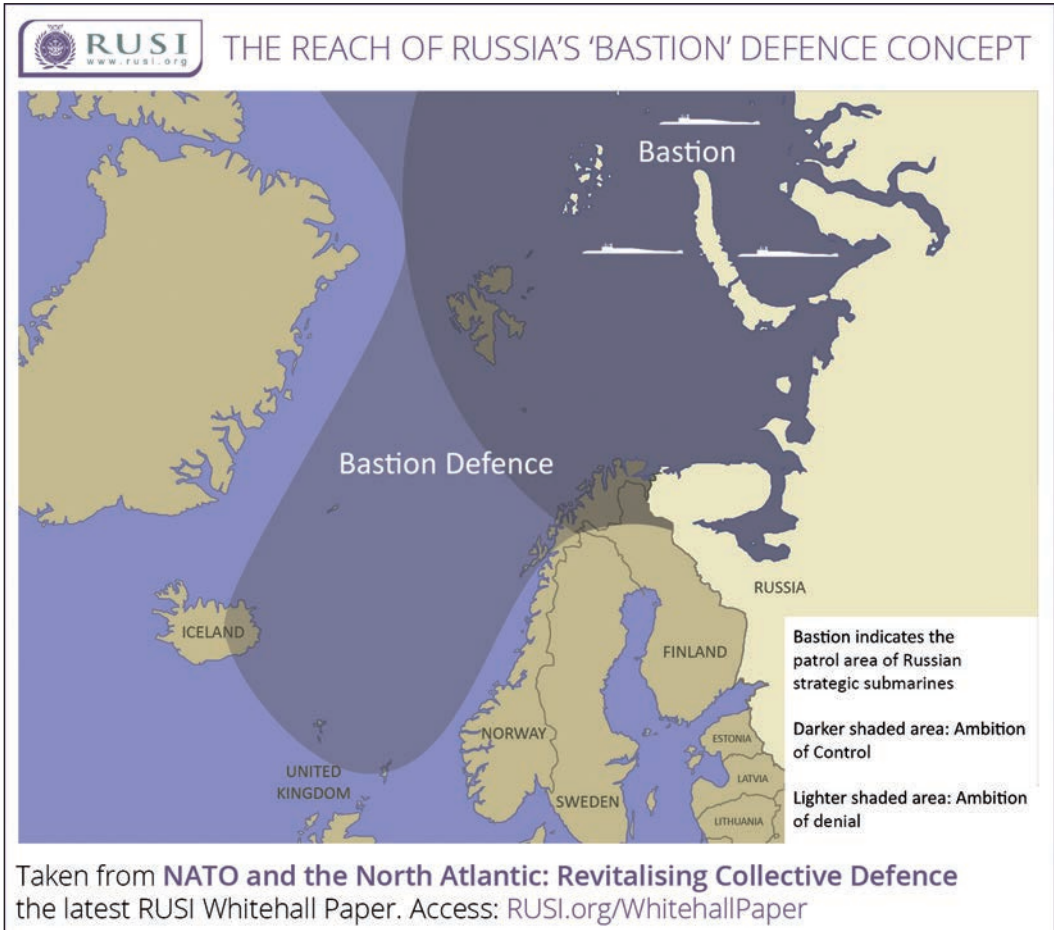
Som en funktion av det förändras i sin tur Nordatlantens betydelse. Rysslands marina ambitioner sträcker sig långt söderut i Nordatlanten och påverkar därmed den marinstrategiska styrkebalansen.

Ryssland strävar tydligt efter att upprätta en Sea-control zon, det vill säga att förhindra Nato sjöstridskrafter att operera i området norr om linjen Nordkap via Jan Mayen till Grönland och söder därom en strävan efter en Sea-denial zon, att hota sjöförbindelserna över Atlanten syftande till att tvinga Nato att skydda dem med stora styrkor.¹²

En konfrontation liknande den under kalla kriget är på väg att uppstå och sjölederna över Atlanten till Europa kommer åter i fokus.

Nato möter nu denna utveckling genom att bland annat föreslå en ny ledningsstruktur med ett North Atlantic Command. Syftet är att samordna och öka förmågan att skydda de vitala sjötransporterna över Atlanten.

EN MARIN FÖR SVERIGE



Sveriges geostrategiska läge skulle vid en konflikt i Östersjöområdet gynna Nato vid insatser i Baltikum och västra Ryssland. Därmed föreligger ett ryskt intresse av att skapa ett område där Nato förnekas att kunna påverka eventuella ryska militära operationer i Östersjöområdet.

Situationen är nu betydligt mer allvarlig än den var under kalla kriget och innebär att Sverige, Norge och Finland nu ligger i ett område som potentiellt är den plats där öppen konfrontation inleds. Det kan till exempel ske som en horisontell eskalering av en konflikt i Baltikum.

Slagfältskärnvapen kräver anpassat uppträdande med svenska förband

Kärnvapen för slagfältbruk har återkommit som faktor i europeisk krigföring.¹³ Efter en lång period där dessa vapen inte längre sågs som relevanta och kanske till och med helt kunde avskaffas, har en tydlig trend mot återtagande kunnat observeras sedan några år. Flera faktorer på rysk sida ger tydliga indikationer:

Rysk militär debatt där slagfältskärnvapen tänks spela en roll i en konventionell konflikt genom så kallad de-eskalering. Moderniseringen, vidareutveckling och utplacering av dessa vapensystem har tagit fart och retoriken har trappats upp med öppna hot om kärnvapenanvändning.



Viktiga rustningskontrollavtal ignoreras och Ryssland bryter öppet mot nedrustningsavtalet om konventionella styrkor i Europa (CFE-avtalet) samt avtalet mellan USA och Sovjetunionen om att avskaffa medel- och kortdistansrobotar (INF-avtalet).

I västvärlden har strävan efter ned- och avrustning på detta område ersatts av en långsam modernisering. USA moderniserar nu de flygburna slagfältskärnvapen som finns baserade i Europa.

Den låga numerären svenska förband kräver, inför kärnvapenhotet, en anpassning av det operativa uppträdandet samt andra former av organisation, basering och ledning. Genom sådana åtgärder kan vi bidra till att åter höja kärnvapentröskeln. Den anpassningen brådskar och har tydliga implikationer för fredsbasering, uppträdande och ledning samt lyfter återigen upp frågan om numerär.

Slutsatser

För Sveriges totalförsvaret i allmänhet och de svenska marinstridskrafterna i synnerhet har återkomsten av taktiska kärnvapen en tydlig påverkan. Fredsbaseringen i Stockholm, Göteborg och Karlskrona som idag är helt styrd utifrån fredsmässiga överväganden, behöver omprövas utifrån den nya verkligheten.

Marinen behöver kunna utnyttja ett anpassat operativt uppträdande och en rörlig bastaktik med väl etablerade förutsättningar för att möjliggöra detta längs kusten.

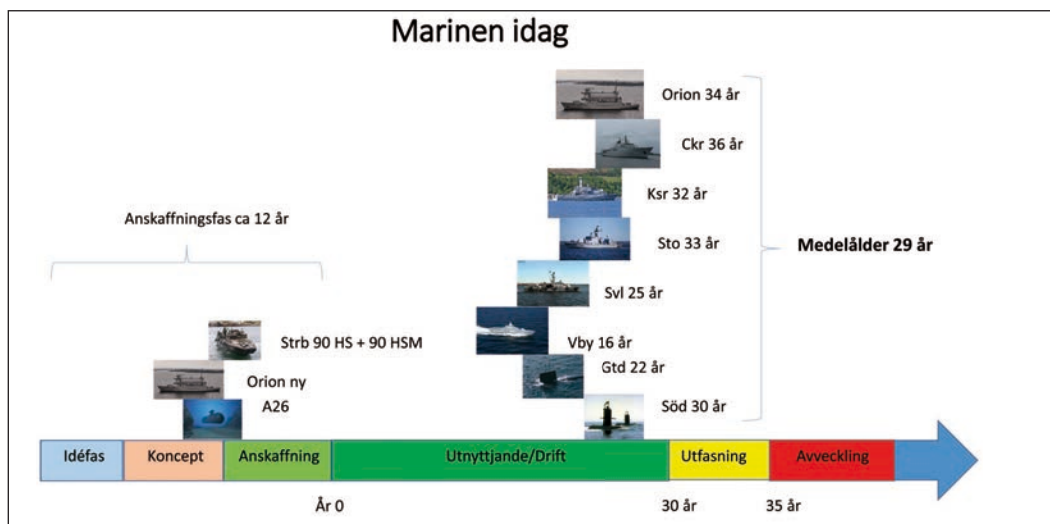
Förrådshållning av vapen, drivmedel och reservdelar bör av samma skäl som fartygen ovan spridas. Logistikförbanden måste utvecklas för att möta kraven från en sådan spridd basering.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Marinen år 2018

Den svenska marinen idag består av sju korvetter, sju minröjningsfartyg, två patrullfartyg, fyra ubåtar, två stödfartyg, ett signalspaningsfartyg, ett ubåtsräddningsfartyg med en ubåtsräddningsfarkost (URF), en amfibiebataljon, en röjdykarenhet och ett gemensamt marint logistikförband.¹⁴ Härutöver finns ett fåtal bevakningsbåtar och undervattensspaningsbåtar.

Marinens huvudbas är i Karlskrona. Amfibieregementet och en sjöstridsflottilj är baserad i Berga sydost om Stockholm. Vissa reparationsresurser och en mindre ledning finns på Muskö, en situation som enligt Forsvarsmaktens Ledningsutredning kan komma att förändras med en där planerad återupprättad marininstab. En mindre marin resurs finns i Göteborg och i Gullmarsfjorden.



Fartygs- och båtbeståndet är äldre än 20 år, delar är äldre än 30 år. Medelåldern är ca 28 år. Huvuddelen av fartygen är modifierade i omgångar. Samtliga minröjningsfartyg, stödfartyg, två korvetter, två ubåtar, två patrullfartyg, amfibiebataljonens båtar och ubåtsräddningsfartyget är i behov av ersättning inom cirka 10 år.

Efter cirka femton år i tjänst ges fartyg normalt en så kallad halvtidsmodifiering. Den är relativt omfattande och ska ge fartyget förutsättningar att vara operativt relevant under den resterande delen av den planerade livslängden.

Tid mellan beslut om anskaffning av ett nytt fartyg till dess att de kan leverera operativ effekt är upp till 12 år. Besluten att anskaffa två ubåtar av typ A 26, 18 stridsbåtar och ett nytt signalspaningsfartyg är naturligtvis steg i rätt riktning, men det ger inte en tillräckligt stor och tydlig förändring av det totala antalet marina stridskrafter för att utgöra ett trendbrott och långsiktigt kunna säkra svenska marina intressen i alla konfliktnivåer.

KÖMS ser inga möjligheter att Sverige med dessa tillförda fåtaliga resurser kan möta kraven från en export- och importberoende nation, att leva upp till de förväntningar som samarbeten med andra länder och internationella överenskommelser ställer samt att kunna möta osäkerheterna i vårt försämrade geostrategiska läge.

KÖMS anser att läget för de marina stridskrafterna är mycket oroande. Akademien är av uppfattningen att stridsfartygen i den svenska marinen är så föråldrade, att beslut om nyanskaffning behöver fattas inom de närmaste två åren. Läget är akut med anledning av att avvecklingen av dagens fartyg inleds redan omkring 2025 med nuvarande planering.



Vad klarar den svenska marinen av med nuvarande utformning?

Den marina övningen SWENEX 2015 hade som målsättning att öva sjöövervakning och sjöfartsskydd på västkusten. Övningen bekräftade resursbehovet i så motto att hela marinens resurser togs i anspråk för att genomföra sjöfartsskydd i **ett område** för **en uppgift** och under en mycket **begränsad tid**.

Övningsscenarioet innebar förenklat att marina förband under två veckor skulle skydda Göteborgs hamnar samt sjöfarten till och från hamnarna. Övningen kunde ha genomförts utanför Stockholm (Kappelskär, Nynäshamn och Stockholms hamnar), Skånes sydkust (Trelleborg, Malmö och Ystad) eller på någon annan plats. Erfarenheterna hade sannolikt varit desamma.

En sådan, till synes begränsad skyddsuppgift, är resurskrävande. Dels behövs kontroll på ytan och i luften över ett större havsområde, samt i skärgård, inloppsleder och hamnområden, dels ligger det i uppgiften att även övervaka under ytan inom samma områden.

Utmaningen ligger i att skydda Sveriges sjöleder och därmed samhällets stabilitet i en gråzon mellan fred, kris och krig, där en främmande makt eller en terroristorganisation försöker påverka Sverige på ett för landet negativt sätt.

Om ett fartyg säkert ska kunna passera in och ut ur en hamn måste läget under havsytan vara klart. Det ska vara fritt från minor och farkoster som kan påverka, såväl inom hamnområdet som inloppslederna. Vidare kommer handelsfartygen att behöva någon form av eskort och skydd redan ute till havs, och slutligen måste också angränsande landområden vara säkrade.

Marinen behöver också för egen del försörjning (drivmedel, proviant, ammunition och reservdelar) samt basskydd under en sjöfartsskyddsoperation.

De marina stridskrafterna är mycket mångsidiga. Marina stridskrafter kan användas i alla steg på konfliktskalan från örlogsbesök till högintensiv kris och stridshandlingar vid krigstillstånd. Ett tidigt och resolut agerande för att hävda territoriet, avvisa kränkningar och verka krisdämpande minskar risken för eskalering. Högteknologiska förband med lågt personalinnehåll som marin- och flygförband är kostnadseffektiva bidrag över hela konfliktskalan både i nationella och internationella insatser för ett litet land som Sverige.

Akademien anser att dagens försvarsdebatt har gått från en ytterlighet med prioritering av internationella insatser till en annan ytterlighet - kraven vid fullt krig. Vår uppfattning är att gråzonproblematiken med övervakning, oklara skeenden, incidenter och kränkningar under lång tid med krav på marin närvaro är nog så viktig och ställer krav på resurser för dessa ändamål.

Övervakning av våra omgivande havsområden kan genomföras med kvalificerade sensorer av olika slag på väl valda geografiska positioner. Ingripande mot misstänkta och/eller konstaterade kränkningar på och under ytan och att under lång tid kunna agera vid provocerande uppträdande från främmande makt kräver dock alltid fartygsresurser som har förmågan att verka i det aktuella området.

Ett gråzonsskede kan bli långvarigt och marinen riskerar snabbt att förlora sin uthållighet. Hög beredskap och stora gångtidsuttag sliter snabbt ner förbandens utrustning och personal. Antalet fartyg med besättningar har därför en helt avgörande betydelse för att kunna utveckla den operativa effekt som endast marinen kan leverera.

Vår beredskap och vår förmåga att övervaka havsområdena och att ingripa vid kränkningar och incidenter kommer tidigt att prövas. Marinen spelar en stor roll för tröskeleffekten, genom att med fjärrstridskrafter som flyg, ubåtar, ytstridsfartyg och luftvärn i ett skalförsvar, skapa en krigsavhållande tröskel för en angripare.

Fördelen med de marina stridskrafterna är att de kan användas i hela konfliktskalan, tidigt för övervakning av vårt territorium i fred, över tiden för att dämpa en oönskad utveckling och slutligen, om krig bryter ut, för att kunna avgöra striden till vår fördel.

Militärgeografien i Sveriges närområde är mycket speciell med skärgårdsterräng, djup-, och hydroakustiska förhållanden. Marinen har utvecklat särskilda system för att möta dessa utmaningar. Den

EN MARIN FÖR SVERIGE

svenska marinen är en av få aktörer som kan verka i den typen förhållanden med god operativ effekt. Några exempel är minröjnings-, ubåtsjakt- och ubåtsoperationer. Marinen beskrivs ofta som en del av djupförsvaret av Sverige, där motståndarens anfallskraft riktas radiellt in mot Sverige.

I ett annat scenario där de svenska marinstridskrafterna strävar efter att skapa säkra sjövägar utgående från begreppet «ge och ta emot stöd» till annan aktör, växer en ny bild av de marina resursbehoven fram. Området kring Trondheim i Norge är sannolikt den amerikanska marinkårens viktigaste basområde i Europa. Därmed inses att eventuella amerikanska insatser till exempel i Baltikum kan komma att kräva att amerikanska förband med trupp och materiel behöver förflyttas över svenskt land- och sjöterritorium. Lämpliga utskeppningshamnar är Sundsvall och Gävle. Sådana förflyttningar till sjöss måste kunna skyddas. Då blir marinens uppgift snarlik sjöfartsskyddsoperationen, men genomförs i en annan typ av operativ kontext.

Om en kris skulle övergå till krigsoperationer mot Sverige, måste Försvarsmakten samordnat, och kanske tillsammans med andra länder, kunna försvara våra kuster. Vid ett militärt angrepp, kommer samtliga marina resurser att utnyttjas för en kustförsvarsoperation. I dagsläget finns inga resurser för att samtidigt genomföra sjöfartsskyddsoperationer. Sverige kan tvingas att acceptera att angriparen fritt kan påverka vår viktiga import- och exportsjöfart medan marinen är engagerad i en kustförsvarsoperation i ett annat område.

Dimensionering av en svensk marin

Dagens marin är en konsekvens av övergången till den lätta flottan efter det andra världskriget, det kalla kriget och resultatet av försvarsbeslutet 1958 samt Marinplan 60.

I och med 1972 års försvarsbeslut kom kraven på förmågor att med militära medel skydda sjöfarten att tonas ned. I sitt betänkande med anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:75 angående försvarets fortsatta inriktning m.m. jämte motioner citerade Försvarsutskottet emellertid följande uttalande av 1970 års försvarsutredning: *”Frågan om export- och importsjöfart i ett avspärrningsläge bör enligt utredningens mening lösas med andra medel än militära. Kapaciteten för skydd av sådan sjöfart kan därför starkt minska eller t.o.m. utgå. Kustsjöfart och transporter till och från Gotland måste emellertid kunna skyddas”*.¹⁵

Försvarsbeslutet innebar att uppgiften sjöfartsskydd togs bort och den prioriterade uppgiften för marinen (flottan och kustartilleriet) blev att förhindra en angriparens trupp- och materiellastade fartyg att nå svensk kust (i dagligt tal att förhindra kustinvasion).

Det var ett olyckligt beslut med långtgående negativa konsekvenser. Beslutet att *invasionsförsvar är Försvarsmaktens främsta uppgift* skapade en obalanserad marin med större offensiv förmåga än den defensiva förmågan att skydda sjötransporterna och det egna uppdrandet till sjöss och i basområdena. Beslutet förändrade i grunden sjöförsvarets operativa förmåga att hävda svensk territoriell integritet.¹⁶

Det är en central slutsats att KÖMS ser behovet av en marin som är tre gånger större än idag. Marinen måste kunna skydda samhällets behov under långvarig och lågintensiv påverkan. Vidare om så erfordras försvara för en motståndare att använda havet för sina transporter till ett visst territorium eller område. Marinen bör därför dimensioneras så att den effektivt och samtidigt kan verka i Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och i Västerhavet.

Dagens amfibieförband är den återstående delen av det tidigare kustartilleriet, som sattes upp år 1902 och organisatoriskt tillhörde marinen. Bildat ur de tidigare artillerikårerna, hade kustartilleriet ett antal kustfästningar utanför flottans baser och viktiga inlopp med uppgiften att skydda dem med artilleri och minor mot anfall från havet.¹⁷

Utvecklingen ledde efter hand till en kraftig utbyggnad, där förbanden blev en del av invasionsförsvaret med uppgiften att skydda hamnar, farvattenförträngningar samt viktiga kuststräckor mot



landstigning. Kustartilleriet utvecklade från 1930-talet och framåt även en rörlig komponent med artilleriförband, mineringsförband och robotförband samt en sjörlig anfallskomponent för skärgård – kustjägarförbanden.¹⁸

Under 1980-talet tillkom även ett fast undervattensspaningssystem med uppgift att upptäcka undervattenskränkningar. Kustartilleriet utvecklades med försvarsbeslutet år 2000. Samtidigt bildades amfibiekåren – ett helt sjörligt förband.¹⁹

Flera viktiga yttre förhållanden har förändrats sedan amfibiekåren fick sin nuvarande utformning, vilket har förändrat behovsbilden. Den operativa utvecklingen i Östersjöregionen och Västerhavet pekar på behov av förbättrad operativ rörlighet och en tydligare prioritering av den marina rollen.

Huvuduppgifterna för amfibieförbanden bör vara att snabbt kunna etablera närvaro till exempel för att indikera och förhindra säkerhetshotande verksamhet, kontroll och försvar av egen eller vänligt sinnad kust, hamn eller skärgårdsområden och farvattensförträngningar. Skydd av sjötrafik, eskortering i trånga vatten och skydd av egna minröjningsoperationer och marina stödjepunkter samt bordning och underrättelseoperationer bör kunna ske under längre tid och under förhöjd hotbild. Skyddet av Sveriges viktigaste hamn Göteborg bör särskilt beaktas.

Flera av de system som fanns i det tidigare kustförsvaret bör återinföras då omvärldssituationen nu har försämrats. Tung kustrobot har redan återinförts i marinen. Mineringsfunktionen och långräckviddigt rörligt artilleri baserat på i Försvarsmakten befintliga system är av särskilt intresse.

Det marina hemvärnet är en viktig del av den absolut nödvändiga och tidsödande lokala kontrollen av viktiga skärgårdsavsnitt och kan på så sätt avlasta andra förband.

Satsningen på ett renodlat sjöförsvaret mot kustinvasion resulterade i en obalanserad marinstruktur. Grunden för beslutet synes ha varit ett vallgravstänkande – att havet är en del i ett statiskt försvarssystem. När hotet från kustinvasion försvann genom Sovjetunionens kollaps, reducerades försvarsanslagen. Det medförde en dramatisk minskning av marinens och hela försvarets styrka. Fortsatta anskaffningar sköts på framtiden.

Dagens marin är mångsidig men har ett materiellt högt åldersläge. Marinen är allvarligt underdimensionerad för det stora antalet uppgifter där marinen behöver bidra till en ökad säkerhet både i hemmafartvatten och i andra farvatten. De uthålliga ubåtsjaktresurserna med fartyg och helikoptrar saknas nästan helt. Några strategiska idéer om att återskapa sjöfartsskyddet som en följd av landets sjöfartsberoende eller framtida behov av att kunna utnyttja marinen i andra havsområden har ännu inte lagts fram i försvarsdiskussionerna.

Fartygsbaserat robotluftvärn är idag en förutsättning för sjöfartsskyddsoperationer, samt för att kunna delta i skydd av hamnar, militära basområden, civila befolkningscentra och viktig infrastruktur. Att marinen har förmågan att kunna bidra till Sveriges samlade luftförsvar genom att tidigt (redan utanför landgränsen) kunna upptäcka anflygande robotar och fiendliga flyg är också av stor betydelse för det övriga delarna i landets luftförsvar.

Försvarsmakten ska kunna försvara Sverige mot ett militärt angrepp, men den ska även kunna mycket mer än så. Omvärldsläget är föränderligt, vilket historien tydligt visar. Risken för ett storskaligt militärt angrepp har varit låg de senaste 25 åren. Däremot är det inte osannolikt att Sverige kan komma att utsättas för andra typer av påverkan. En stor utmaning är att samhället är väldigt sårbart, i synnerhet genom vårt starka beroende av en ständig import och export för att trygga folkförsörjningen.

Det är här diskussionen om dimensioneringen av den framtida marinen borde börja.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Slutsatser och förslag

Behovet av marina förband som under lång tid kan verka för att dämpa kriser och incidenter i ett gråzonsläge och i den nedre delen av krisskalan samt krav på skydd av sjövägar och hamnar har hittills endast i ringa grad fått påverka utformningen av landets försvar.

Beredskapen att övervaka våra havsområden samt skyldigheten enligt folkkrätten att ingripa vid kränkningar kan komma att pågå under lång tid. Det sliter snabbt ner de marina förbanden.

Uppgiften att kunna ge och ta emot stöd, ställer ökade krav på marinens förmågor.

De strategiska öarna i Östersjön och Västerhavet blir allt viktigare att kunna kontrollera. Snabbt gripbara marina förband som kan förflyttas dit på egen köl bör vara prioriterade.

Tillgång till fasta undervattensspaningsförband, rörliga och fasta mineringar samt rörligt långskjutande artilleri växer i betydelse för att kunna övervaka och försvara viss viktig terräng.

För skyddet av de fria sjövägarna behövs främst minröjnings- och ubåtsjaktresurser i form av fartyg och helikoptrar.

Marinens resurser är i dag otillräckliga för att samtidigt kunna uppträda i de tre havsområdena Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet. Sverige tvingas idag koncentrera sina insatser till ett område.

Kustbevakningen och Sjöfartsverket

Kustbevakningen och Sjöfartsverket har kompetent personal och materiel. Ett förbättrat operativt samarbete mellan marinen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket och dessa organisationers resurser som fartyg, helikoptrar och havsövervakningsflygplan krävs för att den sammantagna marina operativa effekten ska öka. Genom att samordna de statliga maritima verksamheterna ökar den totala marina operativa effekten och försvarsförmågan växer.

Det finns behov av större fartyg för olika marina uppgifter vid olyckor i fred, i kris och i krig. Även för minutläggning behövs större fartyg än de marinen idag förfogar över. Isbrytarna, som idag opereras av Sjöfartsverket, kan merutnyttjas. Bunkerfartyg, ledningsplattform, helikopterplattform, sensornod och sjukvårdsplattform är några roller som isbrytarna kan tilldelas. Baserat på delar av den existerande statliga isbrytarflottan, bör ett till tre marina fartygsförband organiseras. Isbrytarna bör författningsmässigt ges en liknande roll som den Kustbevakningen har i kris och krig.

Gemensamma baser och en betydligt högre grad av samverkan avseende anskaffning och underhåll av materiel borde vara en självklarhet. Att bättre förbereda Kustbevakningen och Sjöfartsverket för deras uppgifter i kris, gråzon och krig är en snabb väg framåt mot en förbättrad marin beredskap och ökad samhällelig motståndskraft. KÖMS uppfattning är att det är kris- och krigsuppgifterna som skall vara styrande för organisationsformerna och att mycket därför står att vinna på annorlunda organisatoriska lösningar på detta område jämfört med de idag rådande.

I Norge är Kustbevakningen en del av Sjöförsvaret. Marinen är den andra delen. De två delarna står under befäl av chefen för sjöförsvaret. Kustbevakningens uppgifter är i fred att delta i havsövervakning och att hävda norsk suveränitet inom vissa områden t ex fiskerikontroll.

De marina uppgifterna driver utformningen av förbanden

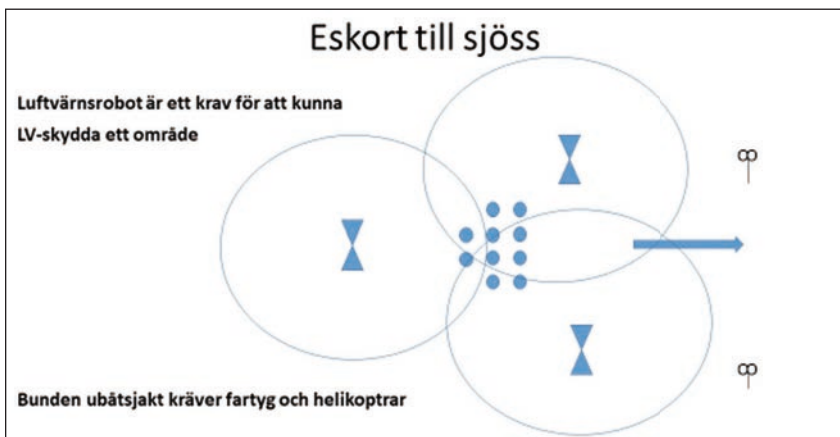
Marinen verkar över tid i huvudsak i tre operationstyper: *sjöövervaknings-, sjöfartsskydds- och kustförsvarsoperation*. Var och en av dessa ställer sinsemellan olika krav på taktik och teknik. Operationstyperna kan härledas ur de uppgifter som Försvarsmakten har tilldelats och kan antas vara desamma under lång tid framöver.



Marina stridskrafter kan inom ramen för sin kompetens även stödja specialförband, polis, kustbevakning, genomföra räddningsinsatser eller bidra vid oskadliggörande av farliga föremål.

Sjöövervakningsoperationen syftar i fred och kris till att övervaka vårt sjöterritorium och vårt luftrum samt att följa verksamhet till sjöss i vårt intresseområde. Underrättelseinhämtning och att kunna ingripa vid kränkningar ingår i uppgiften. Operationstypen ställer krav på att kunna verka under lång tid till sjöss samt krav på sensorer och vapensystem mot i första hand luft- och undervattensmål.

Sjöfartsskyddsoperationen innebär skydd av civil handelssjöfart och delas in i *sjötrafikledning* och *sjöfartskontroll*, *allmänna skyddsåtgärder*, *konvojering* och *eskortering*. Sjöfartsskyddet är ytterst en totalförsvarsuppgift, där civila myndigheter och marinen tillsammans skyddar den maritima infrastrukturen från hot. Marinens roll i sjöfartsskyddet är viktig i lägre krisnivåer och helt avgörande i högre kris eller i krig. Skydd av sjöfarten i form av sjötrafikledning kräver nära samverkan med civila sjöfartsmyndigheter, hamnar, rederier och försäkringsbolag. Konvojering och eskortering kan endast utföras av militära fartyg utrustade med ett kvalificerat områdesluftförsvar med luftvärnsrobot och ubåtsjaktresurser som kan följa med det skyddade (eskorterade) fartyget eller konvojen. Alternativt kan lokal kontroll upprättas i ett område. En utveckling av operativ samverkan med Kustbevakningen är en viktig del i sjöfartsskyddet.



Skissen ovan är ett exempel på hur ett antal fartyg fritt till sjöss kan skyddas i ett konvojsystem. Skyddsföremålen, de tio punkterna i centrum på skissen, är fartyg som förflyttar sig åt höger i pilens riktning. Eskorten (de tre örlogsfartygen) runt konvojen och två ubåtsjaktutrustade helikoptrar följer med i förflyttningsriktningen.

De stora cirklarna är en tänkt räckvidd för en luftvärnsrobot. Som synes täcker räckviddscirklarna konvojen med sina samverkande luftvärnssystem. Dagens artillerisystem med sin korta räckvidd har enbart förmåga att skydda det egna fartyget.

Grunden blir då att det vid eskort av en konvoj, kanske med ett tiotal fartyg, krävs ett minimum av tre till fyra korvetter med luftvärnsrobot för att effektivt bara kunna försvara konvojen mot flyganfall. Skydd av konvojen mot ubåtsanfall kräver ytterligare fartygsresurser samt ubåtsjakthelikoptrar, helst även ubåtsjaktflygplan.

Beroende på hotnivå kan vid vissa tillfällen eskort av en konvoj ersättas av att upprätta lokal kontroll inom vissa områden. Att upprätthålla en sådan lokal kontroll kräver stora resurser som kan verka i alla tre dimensionerna på, över och under ytan.

Men sammantaget inses att volymen på sjötransporterna kräver att flera konvojer samtidigt kan skyddas under förflyttning längs svensk kust om inte stora störningar i försörjningen ska uppstå.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Som beskrivits ovan, kan i en annan operativ kontext ("ge och ta emot stöd"), en sjöfartsskyddsoperation till exempel behöva genomföras för att skydda en annan nations fartyg som förflyttas från eller passerar svenskt sjöterritorium på väg till en annan kust.

Kustförsvarsoperationen ställer de högsta kraven på alla delar av de marina stridskrafterna. I kustförsvarsoperationen ska en motståndare förnekas att använda havet för sina transporter till ett visst territorium eller område. Sådana transporter kan utgöras av såväl trupp som tyngre materiel till exempel stridsvagnar och artilleripjäser och underhåll (ammunition, drivmedel och livsmedel) till förbanden. Kustförsvarsoperationen är sista steget i en konflikteskalering och den åtgärd som vidtas vid ett angrepp.

Kustförsvarsoperationen ställer höga krav på bland annat ledning, eldkraft och uthållighet. I operationen ska de marina krigsförbanden kunna påverka kvalificerade och skyddade mål, på ytan, under ytan och i luftrummet. Förmågan ska kunna upprätthållas så länge att en angripare tvingas till att ändra sina planer.

Under en kustförsvarsoperation är sjöminan ett effektivt och billigt vapen. Minan kan, rätt placerad i en angripares tänkta anfallsriktning, allvarligt skada och sänka fartyg. Bara osäkerheten om att Sverige kan ha lagt ut sjöminor kan verka avskräckande och röjning av minorna är tidskrävande. Sjöminor kan föllas från samtliga typer av örlogsfartyg.

Under kustförsvarsoperationen måste våra stridsfartyg fritt kunna passera ut och in till våra basområden. Förmågan till minröjning blir därmed central och denna förmåga bör därmed också utvecklas betydligt jämfört med idag.

Få mariner har ytstridsfartyg specialiserade för var och en av de tre operationstyperna. De flesta utnyttjar den möjlighet som fartyg ofta medger, det vill säga att utnyttja ytstridsfartyg för strid i tre dimensioner – på ytan, under ytan och i luftrummet. Det är bland annat denna förmåga som gör stridsfartyg speciella i jämförelse med andra krigsförband. Ena dagen kan de genomföra örlogsbesök för att bygga relationer, nästa dag övervakar de sjöterritoriet, ingriper mot kränkningar för att vid försämrat omvärldsläge kunna övergå till anfallstrid mot en motståndare. Fartygsförbanden med sin ständigt tjänstgörande personal har hög beredskap.

Gemensamt för de tre operationstyperna ovan är att de kräver ytstridsfartyg. Dagens fem korvetter av typ Visby och de två av typ Gävle är mångsidiga fartyg för flera olika uppgifter och för strid på stora avstånd mot andra örlogsfartyg som hotar våra sjöförbindelser, men de är för få.

Helikoptern är en vital spanings- och vapenplattform i sjöstriden. Marinen insåg behovet av flygande spaningssystem under tidigt 1900-tal och skapade ett eget flygväsende. Marinen var den försvarsgren som först, redan 1951, började utnyttja helikoptrar.

På sikt kommer marinen med nu liggande plan att ha nio helikoptrar förberedda för sjöoperativ verksamhet. Uppdragsutrustningar för ubåtsjakt och ytmålspaning med sensorer, ledningssystem och vapen har dock endast anskaffats till fem av dem. Genom minst två organisatoriska förändringar har helikopterfunktionen organisatoriskt helt tillförts flygvapnet. För att få operativ effekt i de marina uppdragsprofilerna är det nödvändigt att helikopterbesättningarna (förare, spanare och sensoroperatör) har erfarenhet av fartygstjänst och att en sammanhållen marin taktisk organisation återskapas. Grundläggande flygutbildning, flygsäkerhet och underhåll kan med fördel även i fortsättningen bedrivas gemensamt med flygvapnet.

Antalet helikoptrar för sjöoperativ verksamhet måste ökas till minst femton för att skapa uthållighet och effekt under lång tid. Som ett första steg bör fyra ytterligare uppdragsutrustningar anskaffas för att uppnå antalet nio ubåtsjaktutrustade helikoptrar.

År 2017 utgörs amfibieförbanden endast av två enheter, en amfibiebataljon och ett bevakningsbåtskompani. Bägge är exempel på kunskaps- och förmågeförvaltare. Det är bärare av en förmåga och en färdighet som är efterfrågad i det område som utgör gränsen mellan hav och kust. En så utpräglad kuststat som Sverige har behov av denna speciella förmåga.



Endast en amfibiebataljon för hela den svenska kusten är helt otillräckligt om avsikten är att trovärdigt kunna försvara eller kunna återta områden intill en farled eller bas. Ett enda bevakningsbåtkompani är inte heller en tillräcklig resurs om strävnan är att skapa säkra basområden för yt-, logistik- och undervattenstridskrafter.

Amfibieförbanden är den del i kedjan som ger yt-, min-, logistik- och undervattensförband de förut-sättningar som behövs för att kunna utgöra en trovärdig tröskel för en motståndare.

KÖMS anser därför att amfibieförbanden måste utvecklas mot minimum tre amfibiebataljoner om en trovärdig förmåga ska skapas för att kunna skydda marinstridskrafter vilka har spridits geografiskt för att öka skyddet. En av de tre amfibiebataljonerna bör vara ständigt utgångsgrupperad på västkusten. En amfibiebataljon med anpassade ingående delar skulle avsevärt öka säkerheten i inloppslederna till och runt Sveriges viktigaste hamn Göteborg.

Bataljonerna bör kunna strida mot fartyg och mot markförband. De bör ha förmåga att skydda sig mot flygstridskrafter. Amfibiebataljonerna bör fungera självständigt och kunna verka tillsammans med förband ur armén och ur flygvapnet. Amfibieförbanden bör utvecklas mot en differentierad förmåga till skydd och försvar av viktig infrastruktur, hamnar, militära basområden, vital terräng och infallsportar, enskilt eller tillsammans med andra länders stridskrafter. Det pågående svensk-finska marina samarbetet framstår här som ett viktigt exempel att bygga vidare på.

Bevakningsbåtkompaniet är ett enstaka kompani och också denna enhet behöver utvecklas mot minimum tre kompanier. Ett kompani för västkusten, ett för sydkusten och ett för ostkusten.

För att kunna lösa uppgifterna inom de aktuella operationstyperna relativt dagens marina kapacitet, anser KÖMS att den totala marina förmågan minst bör trefaldigas för att samtidigt kunna verka i tre områden och uppnå en rimlig nivå på uthållighet. Denna kapacitet kan skapas genom att öka anskaffningstakten, anskaffa längre fartygsserier och att vidmakthålla dagens fartyg ytterligare en tid.

Marinens utvecklingsbehov

Som tidigare redovisats behöver den nuvarande totala marina förmågan trefaldigas. Detta är en utveckling som måste ske stegvis för att kunna vara möjlig att genomföra givet de resurser som krävs för att nå målet. Nedan redovisar KÖMS en genomförbar plan för en sådan utveckling av den svenska marinen.

Ytstridsfartyg

Marin materielförnyelse har saknats under lång tid, behoven är akuta. Tid till leverans blir därmed en kritisk faktor, vilket gör formen för anskaffning mycket angelägen. Vid beslut om fartygsanskaffningar, bör därför tidskraven väga tyngre än vad som tidigare varit brukligt. Inledningsvis bör korvetterna Göteborg och Kalmar iståndsättas med motsvarande förmågor som den nu pågående halvtidsmodifieringen av systerfartygen Gävle och Sundsvall.

Parallellt med denna åtgärd bör minst tre nya ytstridsfartyg anskaffas i samarbete med annan nations redan färdigutvecklade och i produktion varande fartygsprojekt. Sådana pågående projekt är till exempel Finlands Flottilj 2020 och den tyska kompletteringsanskaffningen av korvett K 130. Det senare är fartyg med god sjövärdighet, hög uthållighet och därmed väl lämpade för sjöfartsskydd. K 130 är bland annat bestyckat med den svenska sjömålsroboten RBS 15. Idag saknar fartygen dock ubåtsjaktförmåga vilket bör tillföras.

Ytterligare ett annat alternativ är att fortsätta produktion av redan egenutvecklade och beställda fartyg till exempel korvett typ Visby.

Motiven för samanskaffning är att snabbt nå en högre operativ effekt, att spara utvecklingsmedel samt att över tiden samarbeta om fortsatt utveckling. Dessa åtgärder ger före år 2021 nio operativa ytstridsfartyg samt tolv operativa ytstridsfartyg år 2025. De fyra Göteborgskorvetterna omsätts före år 2030 med minst sju fartyg för att marinen därefter ska kunna operera med femton ytstridsfartyg.

Studier av hur obemannade system kan stärka ytstridsfartygens förmågor bör påbörjas.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Minröjning

Inledningsvis måste dagens fem minröjningsfartyg typ Koster och två röjdykarfartyg typ Spårö vidmakthållas minst intill år 2030. Vidare bör Sverige omgående besluta om att avbryta försäljningen av de två avvecklade minjaktfartygen av typ Landsort och besluta om att modifiera dem till motsvarande nivå som övriga minröjningsfartyg. Att behålla dem vore ett rejält resurstillskott till minröjningsförmågan.

Parallellt med detta bör omedelbart en nyanskaffning av fartyg för minröjning och röjdykning påbörjas. Koncept för denna utveckling finns tillgängliga i en genomförd minkrigsstudie inom Försvarsmakten. Även här förespråkar KÖMS att marinen ska kunna lösa samtidiga uppgifter inom tre olika operativa områden, vilket gör att antalet minröjningsfartyg måste utökas väsentligt. Beroende på konceptuellt vägval för framtida minröjningsförmåga kan antalet fartyg behöva variera mellan 12-18 enheter.

Ubåt

Inledningsvis bör ubåten Halland halvtidsmodifieras i likhet med systerfartygen Gotland och Uppland. Dessutom bör ytterligare två ubåtar typ A 26 snarast beställas i syfte att nå en numerär om sju ubåtar. Det ger en lägsta strategiskt trovärdiga volym för att uppnå ubåtssystemets främsta tillgång dolt uppträdande, det vill säga att skapa osäkerhet för en motståndare var svenska ubåtar kan komma att påverka hans operationer. Parallellt med detta bör studier och utveckling av Gotlandsklassens ersättare påbörjas i syfte att de ska vara operativa från år 2030. Slutligen måste ubåtsräddningsförmågan säkerställas över tiden.

Amfibieförbanden

Den operativa utvecklingen i Östersjöregionen och Västerhavet pekar på behov av förbättrad operativ rörlighet och en prioritering av amfibieförbandens marina roll. Internationella insatser samt en renodlad landoperativ roll bör stå tillbaka vid en prioritering. Inledningsvis bör därför den pågående anskaffningen och modifieringen av stridsbåt 90 och lätta trossbåtar utökas för att täcka behovet för två amfibiebataljoner.

Parallellt med detta bör en framtagning göras av nästa generations båtar som kan ersätta stridsbåt 90 samt bevakningsbåtar i syfte att förstärka förmågan att skydda marinens basområden. Därefter bör dessa nya strids- och bevakningsbåtar anskaffas i sådant antal att det täcker behovet för tre amfibiebataljoner. Dessutom bör amfibiebataljonerna utrustas med begränsat områdesluftvärn. Bevakningsbåtskompanierna bör organiseras inom amfibiebataljonerna i syfte att förstärka förmågan till samverkan i skyddandet av basområden. Utveckling av mineringsfunktionen, kustrobotförband och rörligt långräckviddigt artilleri för bekämpning av sjömål bör analyseras.

Logistik

Det svenska marina logistikkonceptet bygger huvudsakligen på en snabbriklig kustnära försörjning av förnödenheter. Den bör därför utvecklas mot att vara både sjö- och landburen. Inledningsvis föreslår KÖMS att krigsförbandet Marinbasens resurser dubblas i förhållande till dagens för att kunna säkerställa leveranser av marint logistikstöd till en framtida utökad marin.

Som en del av detta bör minst två mindre produkttankers med viss containerkapacitet anskaffas på marknaden för att komplettera den landrörliga logistikfunktionen.

Slutligen bör Marinbasens förband ökas för att möta det utökade förnödenhetsbehov som en större marin kräver.

Vapen-, sensor- kommunikationssystem samt reservdelar

Flera av marinens vapensystem har ett högt åldersläge. Detsamma gäller sensorkedjan runt kusten. Sensorkedjan är väsentlig för att effektivt övervaka sjöterritoriet och kunna skapa den lägesbild som krävs för att effektivt leda sjökrigsoperationer. Kommunikationssystemen behöver också moderniseras.



Slutsatser och förslag

KÖMS anser att det viktigaste för att möta utmaningarna är att snarast utöka antalet ytstridsfartyg. KÖMS rekommenderar att Sverige omgående påbörjar samarbeten med andra nationer syftande till snabb anskaffning av fartyg. Det finns flera pågående projekt i länder vi i övrigt har ett omfattande samarbeten med.

En sådan möjlighet är det finska projektet Flottilj 2020, som utöver huvudsyftet även skulle ytterligare förbättra och fördjupa det svensk - finska försvarssamarbetet.

Ett annat alternativ är Tyskland som nu genomför en kompletterande anskaffning av korvett K 130. Det är fartyg med god sjövärdighet, hög uthållighet och därmed väl lämpade för sjöfartsskydd. Fartyget är redan utrustat med robot 15 vilket är en fördel.

En möjlighet är också att på i allt väsentliga befintliga ritningar utveckla Visbykonceptet och komplettera med en modern ubåtsjaktutrustning och luftvärnsrobot. Minröjningsfunktionen kan övervägas av ekonomiska skäl.

Alternativen nationell utveckling, samarbetsprojekt eller anskaffning av färdigt koncept har alla sina för- och nackdelar. Vilket som är lämpligast avgörs bäst utifrån en värdering av bland annat förmågeuppfyllnad, kostnad och när fartygen måste vara operativa. Behovet av snabb omsättning och förstärkning av den marina förmågan är mycket stort.

Det viktiga är att agera omgående.

Utveckling av mineringsfunktionen, kustrobotförband och rörligt långräckviddigt artilleri för amfibieförbandens bekämpning av landstigningstonnage bör analyseras

Förmågekraven driver den tekniska utvecklingen

Det marina försvarets sammantagna operativa effekt är en kombination av:

- teknisk kvalitet och förmåga i förbanden och dessas sensorer och vapensystem
- taktisk förmåga att samordna de olika förbandens materiel
- operativ förmåga att förutse det sjöoperativa skeendet i tid och rum för att på mest effektiva sätt skapa den önskade försvarseffekten och vår skicklighet att samordna de marina operationerna med mark- och luftoperativ verksamhet

De operationstyper vi har skisserat ovan ställer krav på olika typer av förmågor i fartygen och i amfibieförbanden. Vissa av de skissade marina övervakningsuppgifterna kan Kustbevakningen företrädesvis genomföra för att på sätt minska kraven på marinen.

Uthållighet kan skapas genom att öka fartygens storlek och därmed möjligheten att ha större besättning och förråd av drivmedel samt ammunition eller genom ett större antal mindre fartyg som samtidigt och överlappande kan uppträda i våra olika havsområden.

För att bibehålla handlingsfriheten avseende operationsområden, bör anskaffningen av nya fartyg även beakta kraven på sjövärdighet i olika operationsområden.

Nedan beskrivs några av de vägval som snarast måste göras utifrån vilka förmågor som krävs av den framtida marinen.

Såväl luftförsvarsförmåga och ubåtsjaktförmåga kommer att behövas i omedelbar närhet av skydds-föremålet till exempel en fartygskonvoj, eller i området där lokal kontroll ska upprätthållas. Nästa generations fartyg måste därför ha förmåga till ubåtsjakt och ett luftförsvar med större räckvidd och volymtäckning än dagens.

Utvecklingen i närområdet visar på att ytstridsfartygen byggs större. Såväl Finland, Tyskland som Polen konstruerar idag nya ytstridsfartyg i större storlek än de som den svenska marinen idag förfogar

EN MARIN FÖR SVERIGE

över. Större fartyg kan lösa ett bredare spektrum av uppgifter med längre uthållighet än mindre fartyg, till exempel sjöfartsskyddsuppgifter i Nordsjön och Adenviken till stöd för den globala handeln. Större fartyg och större besättningar skapar förutsättningar att bygga in en större uthållighet och motståndskraft i stridsfartygen med utökade skyddssystem ombord.

De tre korvettklasser som marinen utvecklat och anskaffat sedan mitten av 1980-talet har begränsad uthållighet till sjöss med relativt små besättningar om cirka 30 sjömän och officerare.

Samtliga tre korvettklasser är utrustade med sjömålsrobot, ubåtsjakttorped och allmålskanon tillsammans med sensorer för spaning mot yt- luft- och undervattensmål. Utöver detta finns möjlighet att i begränsad omfattning röja minor med Visbykorvetterna. De senare har dessutom möjligheter att starta och landa mindre helikoptrar. Det som framförallt skiljer generationerna åt, är att sensorer och ledningssystem samt avseende Visbykorvetterna att signaturreduceringen har utvecklats. Signaturreduceringen i Visbykorvetterna är världsunik.

Det som ökar storleken på ett fartyg är valet om helikopter ska kunna baseras ombord eller inte. Baserings ombord innebär tankning, vapenkomplettering och annat stöd. Helikoptrar utnyttjas främst för ytspaning, rapportering av mållägen och för ubåtsjaktuppgifter. Helikoptrar kan även användas för sjuktransporter. Helikoptern är därför en viktig komponent i den marina arsenalen.

På Visbykorvetterna upptar helikopterfunktionen utrymmen omkring en tredjedel av fartygets längd. Trots detta kan endast mindre helikoptrar hanteras ombord. Ska en tung sjöoperativ helikopter kunna landas eller till och med baseras ombord under längre tid, kommer fartygen att behöva vara större.

Den andra direkt storlekspåverkande förmågan är om lavettage för de större vertikalstartande luftvärnsrobotarna ska inrymmas. Större luftvärnsrobotar ger längre vapenräckvidd och därmed en större skyddszon runt skyddsobjektet. Ges luftvärnsrobotarna längre räckvidd kan fartygen även bidra till landets samlade luftförsvarsförmåga. Fartyg kan snabbt flyttas dit där behoven uppstår. Fartygsbaserat robotluftvärn kan därmed med god effekt även bidra till luftförsvaret av Sveriges större städer, flyg- och marinbaser. Det nuvarande eldrörsluftvärnssystemet på korvetterna är ett kvalificerat vapensystem för egenskydd och viss sjömålsbekämpning. Ett kvalificerat luftvärnsrobotsystem med god volymtäckning är en väsentlig förmåga som idag saknas på våra fartyg.

Det pågår en viss teknikutveckling inom marinen främst genom utvecklingen av ubåt A 26, ny sjömålsrobot samt ny lätt torped. Utöver dessa större projekt pågår dessutom en utveckling av delsystem som lednings-, vapen-, sambands- och sensorsystem. Det finns flera goda argument för att marinens fartyg ska tillföras ytterligare nya förmågor.

Andra områden som ökar fartygens förmågor är tekniska hjälpmedel exempelvis olika former av elektronisk störsändning för såväl vilseledning som skydd. Tekniksprång görs även inom området sambandslänkar som medger högre överföringshastigheter mellan fartyg och landbaserade staber eller från fartyg till fartyg. Andra viktiga utvecklingsområden är länkförbindelse mellan skjutande fartyg och robot. Sådana system ökar sannolikheten till verkan i målet. Utvecklingen går mycket snabbt även inom området autonoma, obemannade farkoster såväl på, över och under havsytan.

Ubåten A 26 är med sin stora sluss i förskeppet särskilt väl lämpad och förberedd för att bära olika typer av undervattensfarkoster. Endast fantasin sätter gränser för utnyttjandet av dessa farkoster.

Obemannade farkoster har funnits under ett antal år och utnyttjas för många olika ändamål, till exempel minsvepning, bottenkartering och spaning från luften. I minröjningsrollen kan obemannade undervattensfarkoster med moderna sensorer och lång uthållighet komma att avlasta minröjningsförbanden uppgiften att kontrollera förekomsten av främmande föremål, till exempel minor i viktiga fartygsleder och hamnar.

Obemannade ytgående farkoster kan i bekämpningsrollen på sikt kunna komma att komplettera fartygsbeståndet för att öka effekten. Användningen av autonoma system behöver inte nödvändigtvis betyda att dessa ska vara vapenbärande för att göra stor nytta. Ett exempel på hur sådana system skulle



kunna utnyttjas är om ett korvettförband kompletteras med obemannade farkoster som identiskt kan efterlikna korvetternas signaturer. Med ett antal sådana skenmål ökar osäkerheten hos motståndaren när det gäller vilket upptäckt mål som är en korvett och vilket som är ett skenmål.

Obemannade flygande system tillsammans med sambandslänkar med hög överföringskapacitet är lämpliga för marin spaning och kan med bättre energisystem även skapa stor uthållighet.

Flygande obemannade system kan även komplettera behovet av helikopter för exempelvis ytmåls-spaning där farkosten bär radar och/eller IR-sensorer och överför informationen med sambandslänk till fartyget eller länkar för överföring från fartyg till flygsystem.

Utvecklingen av autonoma obemannade system kommer också att ställa krav på marinen att utveckla förmågor att kunna möta och bekämpa motståndarens motsvarande system.

Inom teknikområdet obemannade och autonoma farkoster över, på och under ytan bör Sverige satsa forsknings- och utvecklingsmedel, då det är ett område som snabbt kan komma att utvecklas. Detta kan komma att få stor betydelse för den framtida sjökrigföringen.

Att betydelsen av viktiga öar i Östersjön (Gotska Sandön, Gotland, Öland och Bornholm) och i Västerhavet ökar har tidigare redovisats. Ökad precision och räckvidd på vapensystem bland annat baserat på mogna nätverksbaserade lösningar förstärker utvecklingen.

Det leder till att amfibieförbandens huvuduppgift bör vara att snabbt kunna etablera närvaro, kunna kontrollera och försvara dessa öar samt egen eller vänligt sinnad kust, hamn eller skärgårdsområden och farvattensförträngningar. Skydd av sjötrafik, eskortering i trånga vatten och skydd av egna minröjningsoperationer och marina stöddepunkter samt bordning och underrättelseoperationer bör kunna ske under längre tid och under förhöjd hotbild. Samordning och gemensamma insatser behöver kunna genomföras på egna kölar, det vill säga med fartygsburet logistikstöd från fartyg eller från land längs med egen kust.

Slutsatser och förslag

Marinen håller hög kvalitet men har begränsad uthållighet på grund av den låga numerären av fartyg, båtar och vapensystem. Detta gäller samtliga förbandstyper.

Det begränsade antalet fartyg ökar också den relativa risken i de operationer där marinen förväntas medverka. Även vid begränsade förluster går nämligen en stor del av förmågan och den operativa effekten förlorad. Det kan leda en chef till att bli onödigt defensiv i strid med totalt låg effekt av de viktiga marina operationerna som följd.

Fartygsbaserat robotluftvärn kan effektivt även bidra till landets samlade luftförsvarsförmåga. Fartyg kan snabbt flyttas dit där behoven uppstår. Fartygsbaserat robotluftvärn kan med god effekt bidra till luftförsvaret av Sveriges större städer, flyg- och marinbaser.

Tidpunkten då många av marinens system når den bortre tekniska livslängden närmar sig snabbt. För att kunna lösa samtidiga uppgifter i de tre havsområdena Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet, med rimlig uthållighet bör den marina kapaciteten trefaldigas. En sådan utveckling är en avsevärd men nödvändig investering som kommer att behöva göras i steg för att kunna hanteras ekonomiskt och kunna personalförsörjas.

För att få bästa möjliga effekt måste även autonoma systems möjligheter studeras. På kort sikt måste de tidigare i planeringen strukna medlen för forskning och utveckling återföras.

Amfibiekåren bör utvecklas mot en högre beredskap, hög tillgänglighet på materiel, båtar och personal samt tillförsel av vissa vapensystem. Vidare operativ rörlighet på egna kölar, väl samövad med andra egna stridskrafter, samt samövad med relevanta samarbetspartners och potentiella allierade.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Bemanning av våra fartyg och krigsförband

Försvarsmaktens organisation och personalförsörjning har under senare år genomgått omfattande förändringar och är hårt ramstyrd. Varje förslag till utökning av personalramarnas storlek vägs på guldväg i Försvarsmaktens planering. Kontinuerligt rustade och bemannade förband, som sjöstridsförbanden, drabbas särskilt hårt av detta, eftersom samma personal förutsätts bemanna såväl fartyg, skolor och staber samt kunna genomföra andra uppdrag vid sidan av sjötjänstgöringen. Det har medfört att marinens personalvolym är otillräcklig, även för de få fartyg marinen idag förfogar över.

När Försvarsmakten idag ställs inför nya uppgifter krävs än mer än tidigare ett effektivt nyttjande av både materiel och personal. Detta eftersom den säkerhetspolitiska situationen har försämrats och hot-spektrum vidgats samtidigt som organisationen har reducerats. Några reserver i form av fartyg i depå eller i mobiliserande förband finns inte och endast något enstaka fartyg ligger idag i materielberedskap och skulle kunna materiellt rustas. Till fartyg i materielberedskap finns inga avdelade besättningar.

Fartygsförbandens bemanning bör fortsatt främst bygga på anställda besättningar, eventuellt med vissa smärre kompletteringar av värnpliktiga för att trygga personalrekryteringen. Amfibiebataljonen samt delar av marinbasens förband bör ha mobiliserande delar, framförallt skytteförband i volymer upp till flera kompanier som kan lösa bevaknings- och mindre komplicerade stridsuppgifter och därmed frigöra de kvalificerade verkansdelarna för sina huvuduppgifter.

En ökad personalvolym behövs även för att ge amfibiebataljonen en integrerad luftvärnskomponent. Denna bör vara huvudsakligen rustad och ständigt bemannad.

Flerbesättningssystem

För att snabbt skapa en adekvat marin operativ förmåga krävs, förutom ett utökat antal fartyg, även ett bättre utnyttjande av idag befintliga fartyg och en ökad personalvolym. Detta kan innebära dubbla besättningar, som marinen redan använder på signalspaningsfartyget Orion.

Genom att nyttja dubbla besättningar kan den operativa effekten ökas på ett kostnadseffektivt sätt. Flera av våra fartyg har redan idag provat och har vunnit erfarenheter och goda resultat från att operera med dubbla besättningar. Dubbla besättningar bör vara normen, men besättningarna kan då inte samtidigt ha stabsbefattningar eller läraruppgifter på annat håll.

Flera andra nationer har redan valt vägen med flerbesättningssystem för att utöka den operativa effekten av de investeringar som gjorts i de avancerade fartygssystemen.

Personalsystemet

Anställda sjömän tillsammans med det återinförda flerbefälssystemet är, rätt använt, viktiga komponenter för att få kvalificerad personal till de alltmer avancerade systemen. Marinen bör därför fortsätta att utveckla de anställda sjömännen mot att lösa uppgifter som tidigare endast yngre yrkesofficerare kunde utföra; specialistofficerarna bör fortsatt utvecklas mot att bli erfarenhetsbärare inom sina yrkesområden och måste ges möjligheter att få tjänstgöra så lång tid att de blir de verkliga yrkesmän som de tekniska systemen kräver.

En viktig förutsättning för att detta ska uppnås, är att personalkategorin specialistofficerare tydligt ser hur karriären som expert kan fortsätta att utvecklas efter tiden ombord. Officerarna ska utvecklas mot att bli ledare och chefer för kvalificerade vapensystem.

Gruppbefäl, soldater och sjömän (GSS) har idag blivit viktiga delar i ett fungerande personalförsörjningssystem. GSS ska enligt lagen (2012:332) om vissa försvarsmaktsanställningar vara *tidsbegränsat anställda och får inte anställas med stöd av någon annan lag än denna. Anställningsavtal ska ingås för kontinuerlig tjänstgöring eller tidvis tjänstgöring. Ett anställningsavtal ska omfatta minst sex år och högst åtta år. Den totala anställningstiden får uppgå till högst sexton år, varav högst tolv år som kontinuerligt tjänstgörande.* Begränsningen i anställningstid är hämmande för att marinen ska kunna utveckla full operativ effekt. Det är en betydande begränsning för marinen att anställningen måste



avbrytas när sjömannen är färdigutbildad och har god erfarenhet. Även för den anställde kan det utgöra en hämmande begränsning i planering för fortsättningen i yrket. Lagen bör därför ändras och inrymma en större flexibilitet. Försvarsmakten bör slå vakt om möjligheten att göra längre tidsbegränsade anställningar.

Officersrekryteringen bör göras mer marinspecifik och den aspirantutbildning som nu planeras för att få in rätt kadetter bör tidigt visa vad de huvudsakliga marina inriktningarna innebär – sjöoperativ-, amfibiekompetens samt andra inriktningar – vilka enbart återfinns inom marinen. Marinen behöver en tydligare marin profilering på officersprogrammet. Idag belastas utbildningen av omfattande inslag av försvarsgrensgemensam utbildning. Utbildningen är visserligen viktig, men bör komma först senare i yrkeskarriären.

En tydligare växling mellan stabs-, förbands- och fartygstjänst bör införas för fler kategorier och för officerskategorin bör den inledas tidigt. Blivande förbands- och fartygschefer (även vaktchefer) bör ha en personlig erfarenhet av tjänstgöring i högre chefs stab innan de blir chefer. Detta skulle också bidra till att aktuell förbandskompetens ständigt finns i staberna.

Mariningenjörskompetensen är viktig för marinens fortsatta utveckling och vidmakthållande. Den tidigare mariningenjörskåren är avvecklad. Det behöver tydliggöras hur marinen i framtiden ska rekrytera och utbilda mariningenjörer, hur de ska tjänstgöra vid förband, staber och till exempel vid FMV. Mariningenjörer tillsammans med erfarna specialistofficerare bör ha huvudrollerna i marinens framtida materielutveckling.

Civila tjänstemän bör kunna ta en större andel av befattningar i till exempel staber och skolor och därmed frigöra militära personal för andra uppgifter. Kvalificerade sjömän, soldater och gruppbefäl med några års erfarenhet kan också lösa många uppgifter i staber på alla nivåer. Reservofficerare bör också regelmässigt ianspråkta för tjänstgöring. Detta i syfte att upprätthålla kompetensen, men även för att skapa den volym som behövs för ett antal nya besättningar. Med ökad volym kan tiden till sjöss ökas, vilket leder till en ökad operativ effekt.

Arbetstidsavtal

Personalen är krigsförbandens främsta resurs. Att skapa goda arbetsmiljöbetingelser för personalen är därför en av de viktigaste uppgifterna för marinens chefer. Detta står inte i motsatsförhållande till att skapa nya mer verksamhetsrelaterade arbetstidsbestämmelser som möjliggör ett ökat uttag av arbetstid av varje medarbetare när behov så föreligger.

Det finns idag inget rederi som gör så stora investeringar som marinen i sin personal och som sedan tvingas att se sina moderna fartyg tillbringa största delen av tiden under året vid kaj. För att möta morgondagens krav är marinen i behov av ett arbetstidsavtal som ger marinens chefer möjlighet att använda personalen under längre tider utan viloperioder. Med längre perioder avses, under dagens fredstida beredskapsnivåer, arbetsperioder upp till fyra sammanhängande veckor.

Sjöarbetstidsavtalet är ett av Försvarsmaktens mer flexibla personalavtal och medger uttag av arbetstid upp till flera veckor i sträck, på ett sätt som till exempel inte är möjligt för arméförband. Dock kostar detta både pengar och kompensation i ledig tid efter det att avtalet har utnyttjats. Tidigare nämnda flerbefattningssystem är således en förutsättning för att kunna ha fartyg till sjöss under längre perioder och kunna ta ut den gångtid som fartygen tekniskt kan leverera. Det är därför viktigt att sjöförbanden fortsatt får ha ett eget arbetstidsavtal anpassat för dessas verksamhet och att personalramarna tillåter flera besättningar per fartyg.

Marinens behov av reservofficerare

Det ökade antal fartyg, båtar och amfibieförband som föreslagits tidigare i dokumentet kräver också ökad bemanning. Förutom en ökad volym av antalet yrkesofficerare (taktiska officerare och specialister) krävs komplettering med reservofficerare.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Ett reservofficerskoncept måste vara anpassat för att svara mot krigsförbandens behov och för att vara attraktivt för att kunna kombineras med högskolestudier. En tidigare, och tydligare, inriktning mot framtida uppgifter i krigsförbanden samt mer omfattande tjänstgöring i den befattning som utbildningen primärt syftar till, är det mest angelägna.

För krigsförbanden bör målbilden vara ett antal direkt tillgängliga reservofficerare som har utbildats och tjänstgjort i befälsbefattning ombord och i amfibieförband. Rekryteringen inriktas mot de som har för avsikt att studera till lägst kandidatexamen och därefter kan tjänstgöra i befattning i krigsförband eller i staber, efterhand även på allt högre nivåer.

KÖMS ser tre huvudsyften med ett utvecklat reservofficerssystem i marinen:

- Kostnadseffektiv och flexibel personalförsörjning.
- Möjlighet att utnyttja civilt förvärvat kompetens.
- Tillgång till ett nätverk utanför Försvarsmakten.

Förutom att inneha en stridande befattning, är en av styrkorna med att ha tillgång till reservofficerare att de kan ingå i en personalpool som kan förstärka de stående förbanden vid tillfälliga yrkesofficersvakanser eller då behov av andra skäl uppstår.

På denna punkt skiljer sig marinens stående förband från många andra delar av Försvarsmakten eftersom marinen använder reservofficerare ombord och vid amfibieförband även i den fredstida vardagen.

Tanken är också att reservofficerarna efterhand ska utvecklas mot befattningar i högre taktiska staber, där erfarenhet från förbandstjänstgöring är ett krav. Dessa befattningar kräver vidareutbildning vid Försvarshögskolan mot stabstjänst.

KÖMS ser följande utgångspunkter för hur ett reservofficerssystem i marinen bör vara utformat:

- Rekryteringsbasen bör utgöras av individer som har förutsättningar och vilja att avlägga en akademisk grundexamen på lägst kandidatnivå.
- Utbildningen bör vara sammanhållen och följas av en längre obligatorisk tjänstgöring i befattning ombord. Erfarenhet från fartygstjänst är viktig för sjöofficersprofessionen.
- Tiden från och med den militära grundutbildningen till dess att civil verksamhet kan påbörjas bör inte vara längre än att det uppfattas som rimligt för att dessutom skaffa sig en civil utbildning.

Marinmedicin

Det är mycket angeläget att tillgodose Försvarsmaktens och marinens behov av tidvis tjänstgörande läkare. Försvarsmakten har idag en begränsad tillgång till tidvis tjänstgörande civil avtalspersonal i form av läkare och sjuksköterskor. Det har under en följd av år inneburit svårigheter att personalförsörja internationella insatser med adekvat sjukvårdskompetens.²⁰

Stora satsningar på kombinerade civila och militära utbildningar till exempel i traumakirurgi riskerar att bli känsliga och personberoende. Endast ett begränsat antal läkare har möjlighet att vara frånvarande från den ordinarie verksamheten under långa tider för att tjänstgöra i förband eller missioner. Det beror i första hand inte på löneförhållanden utan mer på en oro för kompetensförluster i individens civila befattning.

Ett sätt att lösa utmaningen är att efterlikna den civila sektorn där utsatta och avlägsna områden bemannas med inhyrda läkare. KÖMS föreslår därför att Försvarsmakten utvecklar ett system där sjukvårdspersonalens militära utbildning förkortas.

Sjukvårdspersonalen bör därefter placeras i pooler som sköts av bemanningsföretag med vilka Försvarsmakten bygger upp avtal. Personal hyrs därefter in för kortare tider. Motsvarande system fungerar utmärkt i den civila sjukvården.



Sjukvården ombord och i landorganisationen syftar till att bevara sjömannens stridsmoral, fysiska stridsvärde och uthållighet, förbandets uthållighet samt till att rädda liv och hälsa. Vilket eller vilka av dessa syften som bedöms som viktigast vid varje enskilt tillfälle påverkar sjukvårdens utformning ombord och iland men är inte enbart en medicinsk fråga.

Följande faktorer behöver beaktas:

- Motståndarens förmåga till vapenverkan mot våra fartyg.
- Våra fartygs verkanstålighet och dess inverkan på personskador ombord med dimensionerande typskador och sannolikhet för sådana skador.
- Våra fartygs verkanstålighet och dess inverkan på möjligheter till adekvat sjukvård ombord.
- Besättningens personliga skyddsutrustning.
- Möjlighet till medicinsk assistans från andra fartyg eller enheter.
- Möjlighet till sjuktransport till vård utanför fartyget.
- Egna fartygets förmåga att ge assistans till andra fartyg, skeppsbrutna och krigsfångar
- Tillgängliga utrymmen ombord.
- Kostnader för materiel och rätt utbildad, tränad och tillgänglig personal.

KÖMS anser att stridssjukvårdsorganisationens förmåga i allmänhet inom Försvarmakten under en följd av år har tillåtits underskrida en acceptabel nivå. Stora insatser krävs för att motivera personalen ombord och i land i de stridande befattningarna.

Slutsatser och förslag

En större marin måste kunna personalförsörjas. För att detta ska vara möjligt krävs:

- Att dubbla besättningar görs till norm för varje fartyg för att utnyttja den tekniska förmågan bättre och för att öka den operativa effekten av varje fartyg.
- Duktiga specialister för att kunna hantera varje tekniskt delsystem.
- Att den grundläggande utbildningen av marin personal (officerare, reservofficerare, samt gruppbefäl, soldater och sjömän) tidigare ges ett marinspecifikt utbildningsinnehåll.
- Att personalens utnyttjande planeras bättre över anställningstiden och att personalen bättre än idag tillåts utveckla och förkovra sig såväl i karriären som inom sin specialistkompetens.
- Utnyttjande av reservpersonal i större utsträckning såväl ombord i fartyg, vid amfibieförband som i landbefattningar.
- Att sjukvårdsorganisationen ombord och iland ges ett adekvat innehåll.

EN MARIN FÖR SVERIGE

Avslutning

Kungl. Örlogsmannasällskapet – Sveriges marina akademi – (KÖMS) för i detta dokument ett resone-
mang kring vår moderna marina historia, att marin infrastruktur behöver skyddas, vikten av att hålla
sjövägarna öppna och att kunna skydda import- och exportsjöfarten samt sjövägarna till och från Got-
land.

Diskussionen förs utifrån det faktum att det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde är allvarligt
försämrat och att det nordiska området kan potentiellt vara den plats där en öppen konfrontation mel-
lan Nato och Ryssland inleds.

Flera svenska hamnar har strategisk betydelse och att de kan hållas öppna är viktigt även för flera av
våra grannländer.

KÖMS konstaterar att vår nuvarande marin är för underdimensionerad och med ett för högt ålders-
läge för att redan i låga konfliktnivåer möta de krav som det moderna samhället ställer liksom att upp-
rätthålla den försvarsförmåga som statsmakterna kräver av Försvarsmakten.

KÖMS anser att behoven av att skydda vår sjöfart, värna vårt sjöterritorium och vår marina infra-
struktur måste beaktas vid den strategiska utformningen av det svenska försvaret. Frågan har hittills
inte fått den uppmärksamhet och det genomslag som den förtjänar. Det har medfört att allvarliga sä-
kerhetsbrister förekommer i landets samlade försvarsförmåga. Att åtgärda de mest akuta bristerna är
tidskritiskt då ett antal marina fartygssystem faller för åldersstreckets redan omkring 2025.

Det finns flera alternativ för att snabbt anskaffa nya fartyg. Ett alternativ är att delta i pågående
fartygsprojekt till exempel i Finland eller i Tyskland. Ett annat alternativ är att fortsätta anskaffning av i
huvudsak redan utvecklade svenska örlogsfartyg. Utöver att anskaffningen kan gå snabbt ger vägvalet
flera andra operativa och säkerhetspolitiska fördelar.

En bättre organisation med ett naturligt samutnyttjande av de svenska statliga marina resurserna,
marinen, Kustbevakningen och Sjöfartsverket, kan snabbt öka den operativa effekten.

Med detta som bakgrund har KÖMS föreslagit hur en trovärdig marin ska dimensioneras och även
stakat ut en utvecklingsplan för marinen för att nå detta mål.

En trovärdig och relevant marin består dock inte enbart av fartyg, båtar och krigsförband utan minst
lika mycket av personal som bemannar dessa. Vi har även skissat på en utveckling av reservofficerarna
som ett verktyg för att mer effektivt bemanna staberna, förbanden och logistikorganisationen.

Vi anser slutligen att marinmedicinen måste ges ett adekvat innehåll och ett trovärdigt innehåll
för att ge besättningarna bästa möjliga förutsättningar om det värsta skulle inträffa. Dagens marina
sjukvård håller inte måttet vid en internationell jämförelse och uppfyller inte de humanitära krav som
måste ställas.

Frågor om detta dokument kan i första hand ställas till:

Projektledaren Peter Bager
peter@bager.se

Akademiens sekreterare Bo Rask
secretary@koms.se



Noter

1. SFS 2015:722. §1-2, sid 1.
2. <https://www.forsvarsmakten.se/sv/om-myndigheten/vart-uppdrag/>.
3. MSB, *Riskbild för oljeolyckor till sjöss i Sverige inför år 2025*, sid 11. Publ.nr MSB613 - oktober 2013, ISBN 978-91-7383-385-1.
4. Ibid. sid 14.
5. Lejdtrafik: *NE band 12*, sid 203. Benämning på den transoceaniska sjöfarten som Sverige under andra världskriget efter avspärrningen 1940 upprätthöll genom avtal med de krigförande parterna. Lejdtrafiken förutsatte att fartygen följde bestämda ruttor.
6. Ibid.
7. Lagvall, Bertil. *Flottans Neutralitetsvakt 1939 – 1945*, sid 150. MS Offset 1969.
8. Ibid. sid 175.
9. H:son Ericson, Stig. *Kuling längs kusten*, Bonniers förlag 1968.
10. Tilegrim, Jonna m fl. Trafikanalys Rapport 2016:1, *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016*, sid 12. Mars 2016.
11. *The Big Three in the Arctic. China's, Russia's and the United States' strategies for the new Arctic*. Granholm, Niklas et.al. FOI-R—4296—SE, October 2016.
12. Olsen, John Andreas (red.) *NATO and the North Atlantic. Revitalising Collective Defence*. RUSI Whitehall paper sid 87, 2017.
13. Granholm, Niklas (red.) och Rydqvist, John (red.). *Kärnvapen för slagfältbruk och europeisk säkerhet – en strategisk faktors betydelse*. FOI-R—4430-SE, Maj 2017.
14. Regeringens proposition 2014/15:109 *Försvarspolitisk inriktning – Sveriges försvar 2016–2020*. sid 76-79.
15. Kungl. Majt:s proposition 1972:75, sid 80-81 samt Försvarsutskottet betänkande 1972:17, sid 6.
16. Fältström, Herman. *Slagsida*, sid 237, Printfabriken Karlskrona 2017.
17. Cyrus, Allan. *Kustartilleriet 1902–1952. Vapenslagets historia utgiven av Kustartilleriinspektionen med anledning av Kungl. Kustartilleriets femtioåriga tillvaro som självständigt vapenslag*. (Stockholm 1952).
18. Söderlindh, Håkan, Engström, Carl-Johan, Fahlander Bo (eds). *Kustförsvar. Från kustbefästningar till amfibiekår*. (Marintaktiska kommandot, Västervik 2002).
19. Ibid.
20. Prop. 2017/18:1 utgiftsområde 6 sid 18.



MED FÖRSTÅND OCH STYRKA