

Tankar och erfarenheter rörande logistik med relevans för framtiden

av Jan Bergström och Tommy Jeppsson

Résumé

The ideas and experiences presented by the authors of the article are considered to have future value for our future logistics system, which is currently being developed. The article thus focuses on training and education-related conditions as well as basic logistics and management principles that we consider transferable to a future logistics concept. The experiences are based on the conditions prevailing in the Norrland environment and may therefore be of value for logistical thinking concerning a northern area of operations including the northern parts of Finland, Norway and Sweden.

Mitt först minne som gav mig insikt om underhållstjänstens betydelse var under brigadövning i Umeåområdet 1965. Det var en höstövning och T3 åldersklass skulle understödja övningen. Åldersklassen var vid denna tidpunkt inte färdigutbildad utan vi furirer fick uppdraget att vara stöd till de värnpliktiga gruppcheferna. Jag fick vid ett tillfälle uppdraget att följa med en drivmedelsgrupp som skulle upprätta tankningsplats för att tanka upp deltagande pansarbataljon bestående av stridsvagn 74. Förbandet skulle sedan anfälla över fälten söder Umeå stad. Tiden var knapp för stridsvagnsbataljonen så bataljonschefen, något stressad, beslutade sig för att hoppa över tankningen. Man bedömde att man hade tillräckligt med drivmedel i vagnarna. Vilket sedan visades sig vara en felbedömning. Plötsligt blev flera av vagnarna stående ute på fälten på grund av "soppa torsk". Det sägs att bataljonschefen blev fråntagen sitt befäl efter denna miss.

Dåvarande furiren vid Norrlands Trängregemente Jan Bergström.

DE TANKAR OCH erfarenheter som artikel-författarna framför, bedöms ha ett framtida värde för vårt framtida logistiksystem som nu byggs upp. Artikeln fokuserar således på övnings- och utbildningsrelaterade förhållanden liksom logistiska grund- och ledningsprinciper som vi bedömer överförbara till ett framtida logistikkoncept. Erfarenheterna

bygger på de förhållanden som är rådande i Norrlandsmiljö och kan därmed ha ett värde för det logistiska tänkandet rörande ett nordligt operationsområde innefattande de nordliga delarna av Finland, Norge och Sverige.

Författarna har strävat efter återhållsamhet vad gäller detaljerade förslag avseende nutid och framtid inom logistikområdet gi-

vet det tidsmässiga avståndet till de egna tjänsterelaterade erfarenheterna. De erfarenheter som delges härrör från författarnas deltagande i större övningar men också från fredsplaceringar och krigsplaceringar som vi har haft under vår aktiva tjänstgöringstid som sträcker sig över en tidsrymd på 40 år inom Försvarsmakten. Lämnade förslag baseras på dessa erfarenheter.

Såväl det tidigare begreppet underhållstjänst som det sentida logistik används i artikeln, vilket är relaterat till det tidsskede som avhandlas.

I texten används begreppet Underhållsgrupp vilket var namnet på det bakre logistikförband där författarna bl a var krigsplacerade. Läsaren kan översätta Underhållsgrupp med den framtida Ersättningsområdesgrupp som nu organiseras för det bakre underhållet.

Tillbakablick på åren 1970–2000

Generellt

Fram till och med 1970 – talet hade Sverige en sammanhållen underhållsorganisation. Någonstans i mitten på 1970-talet myntades uttrycket ”skärp bettet och kapa svansen”. Vapenplattformar fick företräde framför stödssystem. En trend som är lätt igenkännbar från andra västliga försvarsmakter.

Under 1980 och 1990-talen splittrade underhållsorganisationen upp i delområden/”rör” med förnödenhetsförsörjning, teknisk tjänst och sjukvårdstjänst. Samtidigt med detta ersattes den allsidigt sammansatta infrastrukturen av specialisering och stordrift

Från slutet av 1980-talet till början av 1990-talet utbildades brigadernas underhållsbataljoner vid brigadregementena. Från att hela underhållsbataljoner hade utbildats vid trängregementena, utbildas vid denna tid enstaka kompanier årligen vid brigad-

regementena, vilket gjorde att underhållskedjan från det bakre underhållet fram till brigaderna ej var möjlig att öva under förbandens grundutbildning (GU).

Omläggningen av utbildningen av underhållsbataljonerna föranleddes av ett beslut från arméchefen att armén skulle ”skärpa bettet och kapa svansen”. I efterhand ett inte helt genomtänkt beslut sett till förmågan att understödja de stridande förbanden.

Norrlands trängregemente (T 3) utbildningsuppdrag före detta beslut var fem Norrlandsunderhållsbataljoner, fem Etappbataljon (del GU), Fältsjukhus (del GU), liksom Trafikkompanier (del GU). Det gjorde att T 3 årligen utbildade en komplett Norrlandsunderhållsbataljon till en av norrlandsbrigaderna vilket i sin tur gjorde att man vid slutövning med brigad årligen kunde öva hela underhållskedjan från den operativa nivån fram till den taktiska nivån.

Ett erfarenhetsbaserat råd till dagens och den framtida arméledningen är därför att samla logistikutbildningen till trängregementet för både brigadunderhållsbataljonerna liksom de operativa transportförbanden och trafikförbanden. Trosskompanierna kan fortsättningsvis utbildas vid brigadregementena. Det ger möjlighet att varje år öva hela underhållskedjan från den operativa nivån fram till den taktiska dito.

Fram till 1990-talets början övades även etapporganisationen i form av en etappbataljon i samband med vår – alternativt höstövningar.

År 1995 hade den operativa underhållsorganisationen börjat byggas upp kring ett underhållsregemente i varje Militärömråde. Beroende på vilket Militärömråde som avses hade den nya organisationen kommit olika långt. Personellt bestod förbanden av kadrar, en större del överföringsförband, bl a de tidigare etappbataljonerna och en mindre del grundutbildningsförband. Sinsemellan upp-

NORDANVIND 1991



NORDANVIND 1991
24000 man. 5200 fordon
40 hkp. 150 flygplan.
23 bataljoner
25 friståendekompanier

visade de i underhållsregementena ingående förbanden högst varierande utbildningsstatus.

Trafikförbanden organiserades i trafikkompanier. I huvudsak handlade det om överföringsförband med viss grundutbildning. Trafikplutoner, vilka grundutbildades fanns organisatoriskt ingående i brigadernas underhållsbataljoner som en resurs för respektive brigads behov.

Territorialförsvaret understöddes av både fasta och rörliga underhållsförband, Försvarsområdesunderhållskompanier, men även från depåer. Organisationen var till stora delar ålderdomlig med låg personell och materiell kvalitet.

Underhållsorganisationen i stort under 1960 – till 2000 talet

Under 1960 och 1970 talen var de rörliga högre operativa underhållsförbanden, etappbataljonerna sammanhållna i Etappregementen. Det sk bakre underhållet organiserades i militärområdesvisa

POLSTJÄRNAN 1997

Stabs och ledningsövning (Uhreg Norr. 62. Uhgruppen Kader fördelning. + "skarpa förband" (I 19/P5. P 4. T 3)



verkstads- och materielförvaltningar med ett varierande antal verkstäder och förråd avhängigt respektive militärområdes roll. Därtill fanns materielförråd ingående i försvarsområdena. Etappförbanden, verkstäderna och förråden övergick till Underhållsregementena när de bildades i slutet av 1980-talet.

I Underhållsregementet organisation ingick inom Norra militärområdet fyra Underhållsgrupper. Varav två rörliga i området öster Luleå älv. I dag talar vi om Ersättningsområdesgrupper. Fältsjukhusen lydde under militärbefälhavarna. Efter nedläggningen av militärområdena vid försvarsbeslut 2000 är hemvisten för Fältsjukhusen oklar rent organisatoriskt för författarna. Fördelningarna¹ hade inga egna underhålls- eller sjukvårdsförband. Artilleriregementet hade heller inga underhållsförband förutom de trosskompanier som ingick i Artilleribataljonerna. I varje brigad fanns en Underhållsbataljon som var allsidigt sammansatt. Skyttebataljonerna hade ett trosskompani ingående i sin organisation.

Fristående förband hade i sin organisation trosskompanier alternativt trosspluto-

ner avhängigt förbandsstorlek. Huvuddelen av fordonen inom underhållsorganisationen var standardfordon.

Erfarenheter från Nordanvind 1991 och Polstjärnan 1997

Grunder

Nordanvind var en övning som testade det operativa systemet. I övningen deltog 24 000 man, 5200 fordon, 40 helikoptrar, 150 flygplan, 23 bataljoner och 25 fristående kompanier. 2. Fördelningen under ledning av Översten 1 gr Ingvar Gustafsson bestod av 16 000 man, 40 helikoptrar (varav 10 pansarvärnshelikoptrar), 25 stridsfordon 90, och 36 haubits 77.

Polstjärnan var en stabs- och ledningsövning med deltagande av Underhållsregemente Norr, 62 Underhållsgruppen. Två kaderfördelningar jämte ”skarpa förband” från I 19/P 5, P 4 och T 3.

Således två övningar med olika karaktär. Nordanvind var en av Sveriges största övningar i modern tid. Den genomfördes under arktiska förhållanden med temperaturer ner till cirka trettio grader. Under Polstjärnan övades främst underhållstjänsten. Här prövades konceptet med underhållsregemente och underhållsgrupp. Båda övningarna gav övade förband goda möjlighet att testa det dåvarande underhållssystemet från den operativa nivån fram till den taktiska nivån under svåra förhållanden.

Några erfarenheter

Under såväl Nordanvind 1991 som Polstjärnan 1997 understöddes fördelningarnas strid av en underhållsgrupp. Viktiga erfarenheter från de båda övningarna var bl a att det var en stor fördel att fördelningarna bara hade en part att samverka med avseende underhållstjänsten. Underhållsgrupperna kunde

också organiseras efter understödsbehovet, en flexibilitet som utgjorde en klar styrka. Dessutom var en av underhållsgruppernas stab den kaderstab som fanns organiserad inom ramen för Norrlands trängkärs fredsorganisation. Här påvisades kadersystemets fördelar med en stab som var väl förberedd för uppgiften.

”Det var en stor fördel att fördelningarna bara hade en part att samverka med avseende underhållstjänsten.

Det fanns svagheter i den dåvarande underhållsgruppens organisation. Fordonsparken utgjordes till övervägande del av tunga standardlastbilar och drivmedelsfordon som hade begränsningar vad gäller framkomlighet i ett främre operationsområde. Dessutom byggde det personella innehållet på i huvudsak överföringsvärnpliktiga med en varierande utbildningsnivå. Under Nordanvind var Underhållsgruppens ledningsdelar organiserade med personal från en tidigare Etappregementsstab respektive ett tidigare Etappregementsstabskompani. Underhållsgruppens övriga förband innehöll en blandning av värnpliktiga från T3 och överföringsvärnpliktiga från tidigare Etappbataljoner.

Återkommande övergripande utmaningar och begränsningar som framkom under Nordanvind och några förslag för framtiden.

Övergång från fordonsmarsch till järnvägs-transport/landsvägsmarsch är ett känsligt moment och måste vara föremål för övning under den grundläggande utbildningen av våra värnpliktiga.

Terminalområden med tillhörande skyddade väntplatser måste finnas och vara väl

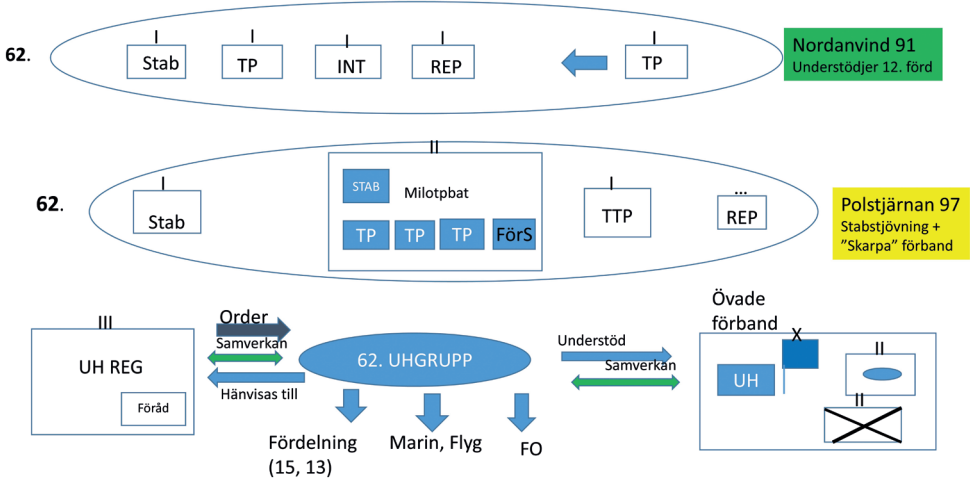
Styrka:

- Fördelning har en part att tala med
- Kan organiseras efter understödsbehovet
- Kaderstab (övad för uppgiften)

Miloundehållsgrupp

Svagheter:

- Tung lastbilar, drivmedelsfordon
- Överföringsvpl. (varierande utbnivå)
- Under uppbyggnad
- "Samverkan". Tidsfaktor. "Resor"



förberedda. Tydlig och kraftfull ledning från försvarsområdesorganisationen² erfordras. Vår erfarenhet från verksamheten inom ett terminalområde är att försvarsområdesbefälhavarna med sin personal var väl lämpade för att hantera denna verksamhet. Något som är viktigt är att mottagande organisation har goda kunskaper om det förband som anländer med tåg men även ankommande med lastbilstransporter (exempelvis timmerbilar lastade med bandfordon).

När det gäller Transporter av bandvagn 206 är vår erfarenhet att civila transportresurser i form av timmerbilar är en bra lösning. Erfarenheter från övning västgräns 85 visade med all tydlighet att upplastade bandfordon var att föredra. Fältjägarbrigaden NB 35 genomförde bandvagnsmarsch från Östersund till Värmland vilket gjorde att bandvagnarnas stöd hjul fick bytas på samtliga vagnar som gjorde denna marsch. En dyr lärdom för försvaret. Men även en lärpeng för framtiden.

Inför Nordanvind hade organisationen lärt sig ifrån erfarenheterna från övning Västgräns

1985 och NB 35 kunde genomföra marsch med bandvagn 206 från Östersundsområdet upp till trakten av Gällivare utan större störningar. När det gäller ledning av lastbilstransporter bör det civila ledningssystemet som förarna av fordonen är vana vid användas. "Fri marsch" bör gälla för transporter med civila resurser. Att "tvinga" in dessa transporter i en militärt organiserad fordonsmarsch är ett slöseri både vad gäller resurser och tid. Frågan är? Hur långt fram kan vi utnyttja civila transportresurser med hänsyn till folkrätten³?

Under en uppmarsch från exempelvis Sollefteå till övre Norrland kommer ett antal fordon att bli kvar längst uppmarschvägarna. Uppsamling av fordon lämnade under marsch tar upp till 2-3 dygn och det binder resurser från marscherande förband under lång tid. Vi lärde oss att den organisation som försvarsområdesbefälhavarens transportledning ansvarade för kan vara till stor hjälp och lösgöra förbandens egen transportledningsorganisation och resurser i form av reoperationsgrupper, bärgningsfordon m m.

Det begränsade vägnätet med låg standard inom operationsområdet utgjorde en flaskhals och en utmaning för underhållstjänsten. Under vinterförhållanden var det särskilt tydligt. Det gjorde att omloppstider vad gäller stöd till stridande förband kan ta avsevärt längre tid än vad som är taktiskt och operativt önskvärt.

Principen framåtriktad understöd skall eftersträvas så långt som möjligt. Dock är det viktigt att komma ihåg att bakre underhållsförband i tidigare organisatoriska lösningar (således också i de övningar som det här relateras till) disponerade standardbilar med begränsad framkomlighet vilket hela tiden fick beaktas. Författarnas rekommendation i syfte att öka flexibiliteten och korta omloppstiden vad gäller understöd från den bakre underhållsorganisationen är att tillföra fordon med terrängrörlighet till kommande ersättningsområdesgrupper.



Framtidens stridsfält är inte miljön för stora fältsjukhus.

Under Nordanvind var sjukvårdskedjan en utmaning. Sjukvård/omhändertagande / transporter och sjukvårdsledning över ytan var otydlig under Nordanvind. Den ständiga frågan var *vem ansvarar för vad inom operationsområdet?* Efter övning Nordanvind genomfördes ett arbete med deltagande av 2.fördelningen (C sekt 2-3 och fördelningsläkaren) och MB ÖN (Miloläkaren) för att reda ut hur sjukvårdsledning skulle ledas under operationer inom Milo ÖN. Författarnas erfarenhetsbaserade uppfattning är att områdesansvarig chef skall leda sjukvårdstjänsten inom sitt område i samverkan med den civila sjukvårdsorganisationen i form av landsting eller regioner.

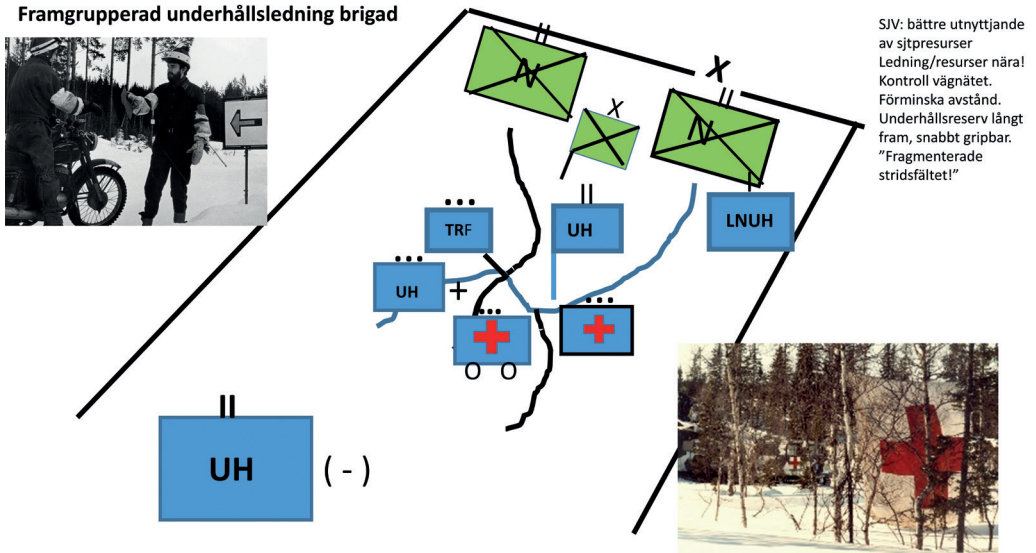
Ett alternativ när det gäller framtida sjukvårdsorganisation på stridsfältet kan vara att den militära sjukvårdsorganisationen

med sjukvårdsförband samgrupperas inom Ersättningsområdesgrupperna område i syfte att undvika suboptimerade och kostnadsdrivande organisatoriska sårlosningar. Jämför med tidigare fältsjukhus som oftast var grupperade inom en Etappbataljons område för att på detta sätt få tillgång till den infrastruktur, som Etappbataljonen kunde erbjuda.

Framtidens stridsfält är inte miljön för stora fältsjukhus som lätt blir måltavla för en fiende som inte respekterar Genevekonventionen. Mindre och rörliga sjukvårdsförband som kan förstärka/gruppera/omgruppera utgående ifrån den taktiska/operativa lägesbilden är författarnas bild på vad som krävs i ett nu- och framtida stridsområde. Dessutom behövs en robust och kraftigt utbyggd sjuktransportorganisation.

Redan under 1970-talet gjordes försök vid Norrlands trängregemente (T 3) avseende ledning av sjuktransporter inom brigad. Syftet var att på ett bättre och ett mer rationellt sätt utnyttja disponibla sjuktransportresurser och främst då de sjuktransportträngbilar som fanns i organisationen. D v s utnyttja disponibla sjuktransportresurser på ett optimalare sätt. Sjuktransportbandvagnar – Sjuktransportbilar – Bussar/standardbilar.

Mycket handlade om att ledningsresurser skall finnas närmare de stridande förbanden. Målet var att få bättre kontroll på disponibla vägar, minska avstånd, liksom att korta tiden till kvalificerad vård för skadade soldater. Under försökens genomförande utökades denna ledningsfunktion med att också innefatta gruppering och ledning av en allsidigt sammansatt underhållsreserv långt fram som snabbt var gripbar. Det ”fragmenterade stridsfältet!” gör att förutläggningarna snabbt kan förändras. Med en framgrupperad underhållsledning med anpassade resurser kan understödet säkerställas på ett rimligt sätt. Konceptet prövades



bl a under Västgräns 85 och brigadövning 86 med Lapplandsbrigaden NB 50. Det här är erfarenhetsrelaterade principer som var giltiga då, är lika giltiga idag som för en överblickbar framtid.

Arktiska förhållanden kräver vinterutbildade soldater och befäl

En viktig erfarenhet från övning Nordanvind var att verksamhet under arktiska förhållanden kräver underhållsförband utbildade i vintermiljö för att få bästa möjliga verkan. Författarnas erfarenhet är att det är en förutsättning för att kunna klara av att understödja operationer under vinterförhållanden med temperaturer som kan nå ner mot minus trettio grader, med en meter snö och med ett begränsat vägnät. Bristande vintervana hos soldater som inte är utbildade i arktisk miljö kan få allvarliga konsekvenser för det framtida logistiksystemet.

Därför behövs ett trängregemente i norr!

Förband som förväntas fungera i subarktisk miljö behöver grundutbildas i denna utmanande miljö. Konsekvensen av synsättet att militär förmåga byggs underifrån, d v s utgår från soldaten är att:

- Kunna överleva i vintermiljö. Han/ hon måste utbildas till att bli en vintersoldat.
- Kunna hantera sitt fordon under vinterförhållanden.
- Likaledes under vinterförhållanden kunna hantera förnödenheter (ammunition, drivmedel, mat, vatten m m).
- Kunna skydda sig och sin verksamhet under vinterförhållanden vilket innebär en välutbildad soldat i strid.

För att innehålla de fyra punkterna ovan krävs logistikofficerare, taktiska-, specialist- och reservofficerare som behärskar den subarktiska vintermiljön och följaktligen kontinuerligt verkar i denna.

Ett belysande exempel som gäller drivmedel finns att ta lärdom av från övning Västgräns 1986. Fältjagarbrigaden NB 35 marscherade från Östersundsområdet i minus 25 grader och skulle möta drivmedelsresurser från Göta trängregemente, T 2, längst väg E 45. Vid tankningstillfället visade det sig att drivmedelsfordonen från T 2 medförde ”sommardiesel”. Denna gick inte att använda för att tanka upp fordonen från NB 35. Drivmedelsersättning fick därför genomföras vid den civila macken i Noppikoski mitt i natten.

Ett annat belysande exempel. Inför Brigadövning 1976 var Norrlandsunderhållsbataljonen ur NB 50 grupperad i Tåme läger. På morgonen när bataljonen skulle förflyttas upp till övningsområdet var det minus 35 grader. Författarnas erfarenhet är att utan erfarna soldater och befäl med en gedigen erfarenhet från subarktiskt klimat hade bataljonen inte kunnat genomföra marsch till och gruppering inom övningsområdet, utan blivit försenade under minst ett dygn.

Två exempel som belyser att uteffekten av underhållstjänsten sammanhänger med hur väl detaljerna behärskas.

Logistik är transporter

Utan en fungerande transportledning kommer inte underhållet fram till de stridande förbanden. Underhållstjänst handlar i mycket om transporter. Här några erfarenheter som författarna fick under de förbandstransporter som genomfördes under de slutövningar som genomfördes under 1970–slutet av 1990-talet i Nedre Norrlands Militärområde (Milo NN) och Övre Norrlands Militärområde (Milo ÖN).

Militärgeografin har en stor påverkan på transporter. Vägstandard, bärighet och antalet disponibla vägar. Kunskapen om terränghinder (vattendrag, ”flaskhalsar”, tätor-

ter, öppna områden) måste finnas i samband med att transporter planläggs. Fungerande järnvägsförbindelser (vilka är disponibla, kvalitet, behov av antal tågsätt, flexibilitet/möjligheter till omledning) är helt avgörande när det gäller förnödenhetstransporter till ett operationsområde. Ingen transportresurs har en sådan transportkapacitet som järnvägen.

Milo NN var kommunikations-/ förbindelseområde. Militärbefälhavaren disponerade förbindelseförband, trafikförband och luftvärn för skyddet av förbindelserna i anslutning till känsliga områden. Försvarsområdesbefälhavarna Fo 22 och Fo 23 disponerade Försvarsområdes-skyttebataljoner och en transportledningsorganisation som var avpassad efter respektive försvarsområdes behov, för att klara uppgiften, vilken var att kunna säkerställa att förband kunde genomföra en säker marsch genom området. Under Nordanvind fick 2. Fördelningen uppdrag av MB ÖN att planlägga förbandens marsch till sina fredstida mobiliseringsplatser. En utmanande uppgift som berörde två brigader, ett artilleriregemente, en underhållsgrupp och ett antal övriga förband som skulle återtransporteras till bland annat Sollefteå och Östersund. Här några erfarenheter som drogs under planering och genomförande av detta uppdrag.

Uppdraget gick till Sekt 2-3 i fördelningen⁴. Vi började med att samla transport- och trafikchefer vid berörda förband till en lämplig lokal. Under planeringen var alla berörda förband deltagande med representanter. Tydlighet i uppgiftsställningarna var här av största vikt. En stor plastad karta lades ut på golvet där alla förband lade in sin utgångsgruppering inför hemmarschen. På kartan fanns också disponibla vägar inlagda.

Vi bestämde tidigt att det var uppdrags-taktik som gällde. Förbanden tilldelades marschområden och fick ett tidsfönster under den tid man disponerade tilldelat områ-

de. Vi var också noga med att separera långsamtgående förband med de förband som snabbare kunde lämna området.



C sekt 2-3 föredrar plan för förbandens marsch till mobiliseringsplatser efter genomförd övning.

Understöd i form av förnödenheter för marschen förbereddes i samråd med de försvarsområden som förbanden skulle transporteras genom. Det gällde bl a mat, vatten, vila, drivmedel, skydd reparation och bärgning, ammunition och sjukvård. Samverkan med civila myndigheter genomfördes, bl a hade vi kontakt med de polisområden förbanden skulle passera genom. Fördelningens trafikkompani fick en nyckelroll vad gällde samverkan med polisen.

Frågan som kan ställas avseende dagens och framtidens logistikorganisation är: Vem kommer att ansvara för detta när försvarsområdena inte finns.

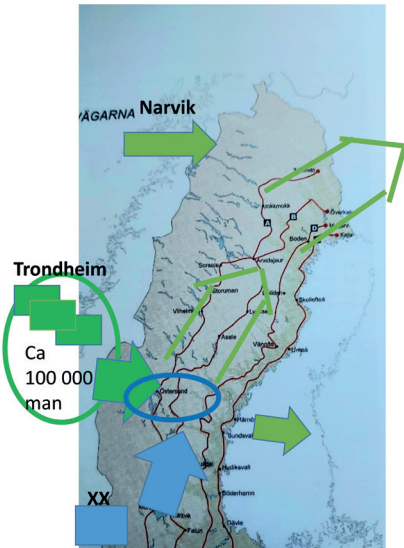
Det rimliga svaret på frågan är att Transportlednings- och trafikförband organiseras och tillförs nivån Militärregion, således den territoriellt ansvarige militäre chefen. Författarna hävdar att det är nödvändigt för

att tillgodose de krav som ställs på Sverige i rollen som bl a ett genomgångsland. Det handlar således om att säkerställa den strategiska och operativa rörligheten hos egna liksom förband från allierade nationer som tillförs och som skall transporteras vidare till ett operationsområde t ex i norra Finland. En fungerande transportledning över ytan är också nödvändig för att säkerställa transporter av förnödenheter mellan Ersättningsområdesgrupper liksom avseende transporter som avser de civila delarna av totalförsvaret där krav på stöd från Försvarsmakten bedöms komma att behövas.

Något om kommande Nato planering kopplat till redovisade erfarenheter avseende transportplanering och transportledning i en nordlig geografisk kontext. Norge och Sverige blir här mottagnings- och transitområden. Det ställer krav på logistikförberedelser både avseende Artikel 3 och Artikel 5. Transportplanering/transportledning kommer ur ett Nato perspektiv med strider i norra Finland och med fokus på förbandsförstärkningar från andra allierade som exempelvis USA och Storbritannien att få mycket stor betydelse. Två hamnar är aktuella, nämligen Narvik och/eller Trondheim.

Från Narvik finns två förbindelser. En järnväg (malmbanan) och en landsväg som går över fjällmassivet mot Kiruna. Det handlar om två förbindelser som geografiskt befinner sig nära operationsområdet och är därmed mycket känsliga för störningar. Narvikalternativet har ytterligare ett antal avgörande svagheter. Mottagningskapaciteten är endast 20-25% jämfört med Trondheim. Möjligheten att gruppera större förband stridsindelade efter avlastning från fartyg är ytmässigt starkt begränsad. Infrastrukturen i Kiruna/Gällivare området är likaledes begränsad. Nämda områden nås med stridsflyg och/eller missiler från baser/ utskjutningsplatser på bland annat Kolahalvön. Ryssland har sin

Transportledning



Militärgeografins påverkan på transporter/logistik

- Vägstandard
- Terränghinder (vattendrag, "flaskhalsar", tätorter, öppna omr.)
- Järnvägar (disponibla, kvalitet, antal, flexibilitet)
- Antal disponibla vägar, vad, Broar, knutpunkter, skyddade?

Milo NN (Milo Nedre Norrland). Är kommunikations/ förbindelse område. Förband: Förbindelseförband. Trafikförband. Luftvärn. Foskyttebataljoner. Transportledning

Ledning och samordning av transporter

- Under planering – ALLA BERÖRDA MED!
- Tydlighet (karta, skisser)
- Uppdragstaktik. (Områden/tidsfönster)
- Förbered understöd. (mat, vatten, vila, drivmedel, skydd rep, bärgning, ammunition, sjukvård)
- Skydd i vid bemärkelse
- Samverkan med civila myndigheter

**Allt detta skötte tidigare försvarsområdena (FOBEF).
FRÅGAN ÄR? VEMS ANSVAR ÄR DET NU OCH I
FRAMTIDEN?**

Nordflotta och sina modernaste atomubåtar baserade på Kolahalvön, vilka adderar de ryska möjligheterna att bekämpa allierade förstärkningstransporter.

Sträva efter korta underhållsvägar och arbeta framåttriktat.

Från Trondheim går en järnvägsförbindelse in mot Östersund. Från Östersund kan både inlandsbanan och norra stambanan utnyttjas för transporter norrut. Dessutom finns ett antal tvärbanor som gör att det går att omfördela transporter på ett smidigt sätt. Det finns fem vägförbindelser varav två med god kvalitet från Trondheim in mot Östersundsområdet. Förbindelserna är p g a avståndet till operationsområdet bättre skyddade från fientligt påverkande. Hela mellannorrland kan också ses som ett resursområde vad gäller utbyggd civil infrastruktur, liksom ett möjligt framtida område för militära lednings- och logistikresurser i form av en bakre Ersättningsområdesgrupp.

Från Östersundsområdet norrut finns fyra vägar norrut av god kvalitet.

Övergripande principer för Logistik/underhållsförband på den operativa nivån

Under författarnas tid som verksamma inom underhållstjänsten arbetade vi med några övergripande principer för underhållsförbanden på den taktiska nivån. Det handlade bl a om:

För det första, sträva efter korta underhållsvägar och att arbeta framåttriktat. Det gällde att förkorta omloppstiden vad gäller transporter. Allsidig rörlighet inom underhållsförbanden i brigad var prioriterad vad gällde avpassad rörlighet med lämpliga fordon kopplat till respektive förbandstyp. Viktigt var att förstärka de främre underhållsresurserna genom "TOLO⁵- principen" med en allsidig sammansättning. Uppdragstaktik gällde ner till den enskilde bilföraren

Vad fanns det för svagheter med ovan redovisade princip, vilka kan tjäna som lärdom för framtiden?

Fordonen inom underhållsorganisationen och då främst vid underhållsbataljonerna liksom inom den operativa logistikorganisationen var till stor del inmönstrade standardfordon, vilket innebar betydande nackdelar avseende framkomligheten..

En viktig erfarenhet från övningen Nordanvind var att underhållsvägarna från underhållsgruppen fram till de stridande förbanden blev alltför utsträckta. Brigadens drivmedelsfordon som skulle genomföra ersättning fick en alltför lång omloppstid. För att motverka detta framgrupperades underhållsgruppens drivmedelsfordon som bestod av civila tankbilar. Det var svårt att i terrängen hitta lämpliga överlämningsplatser för standardfordon i en miljö med ett fåtal mindre vägar med upp till en meter snö i terrängen. En erfarenhet vi tog till oss var att det behövdes lång förberedelsestid för att kunna genomföra en effektiv överlämning och att det tog mycket resurser från brigadernas underhållsbataljoner i form av plogning, ledning och rekognosering.

För det andra. Ledning av transporter över ytan är alltid en utmaning. Det är svårt att hitta skyddade överlämningsplatser (minst två vid brigad, respektive avseende dåvarande organisation med artilleriregemente på fördelningsnivån). Avstånd mellan förråd/underhållsgrupp till de taktiska förbanden kan vara långa, upp till 10–30 mil är inte ovanligt.

För det tredje handlar det om att göra ett antal gemensamma principer för underhållstjänsten känd för allt befäl, t o m gruppchefer, vilket erfarenhetsmässigt visat sig vara en styrka. Dessa principer belyses sedan i samband med utbildningen av befäl på skolor samt vid fältövningar, särskilda befälsövningar och krigsförbandsövningar. Samma principer övas under grundutbildningen i samband med kompani – och bataljonsövningar.

Kortfattat kan dessa gemensamma principer för underhållstjänsten på brigadnivån sammanfattas:

- Framåtriktad.
- Allsidigt sammansatta TOLO grupper.
- Framkomlighet (allsidig rörlighet).
- Sträva alltid att minska avståndet till understödda förband.
- Underhållsledning långt fram.
- Uppdragstaktik.

För Fördelningsnivån (idag division) var de tre viktigaste principerna:

- Att fördela resurserna.
- Att samordna dessa där det var möjligt.
- Att kraftsamla dessa underhållsresurser dit tyngdpunkten i striden bedömdes genomföras.

Under Nordanvind kunde vi identifiera brister vad gällde underhållsorganisationen och vårt sätt att leda och ansvara för de underhållsförband som skulle understödja fördelnings strid. Fördelningen hade inga egna underhållsförband vilket också gällde Artilleriregementet. Artilleribataljonerna hade en begränsad transportkapacitet avseende ammunition, vilket innebar att Fördelningschefens handlingsfrihet begränsades.

Författarnas erfarenhet, transformerad till dagens organisation är att den divisionsunderhållsbataljon som anges innehållas i krigsorganisationen 2025 i Försvarsberedningens slutrapport *Stärkt försvarsförmåga*⁶ är ett steg i rätt riktning för att säkerställa divisionschefens handlingsfrihet på stridsfältet. Manöverkrigföringens konsekvenser, det fragmenterade stridsfältet, innebär ökade risker för att förbindelsen till understödjande Ersättningsområdesgrupp kan komma att skäras av för längre eller kortare tid. Ersättningsområdesgruppen bör organisatoriskt innehålla transportförband och ett försörjningskompani i

Övergripande principer för Logistik/underhållsförbanden på den taktiska nivån

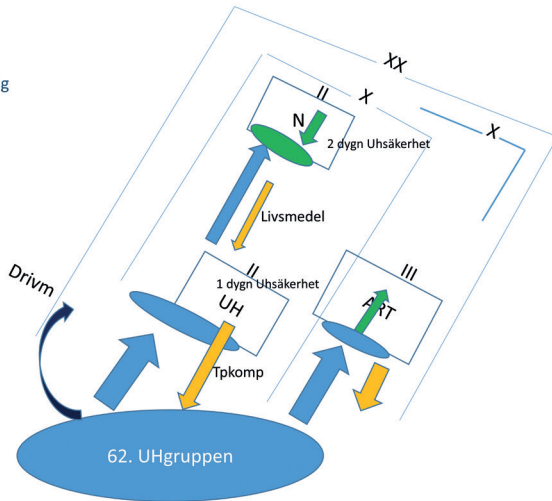
(Erfarenheter främst från övning Nordanvind)

KORTA UHVÄGAR! "FRAMMÅTLUTAD"

Förkorta omloppstiden
Allsidig rörlighet
I brigad prio.
Framkomlighet
Förstärka "TOLO" allsidig
"Uppdragstaktik"

Svagheter

Fordon
(standardfordon)
Ledning av
transporter?
Svårt hitta skyddade
överlämningsplatser
(minst två vid
brigad/artreg)
Avstånd!



Styrka

Känd av alla (Befälsutb, SÖB, KFÖ)
Övad under GU (kompani - och
bataljonsövningar)

Fördelningsnivån

- Fördela resurser
- Samordna
- Kraftsamla

BRISTER

Fördelningen har inga egna Uhförband
Artilleriregementet har inga egna
Uhförband. Artbat har begränsad
transportkapacitet
Fördch handlingsfrihet begränsas

likhet med vad som gällde för de tidigare Milotransportbataljonerna. En erfarenhet från tidigare övningar är betydelsen av att lastbilarna har god framkomlighet inom operationsområdet. Försörjningskompaniet behöver rörlighet då det ska kunna vara länken mellan Ersättningsområdesgruppen och de förband som skall understödjas.

Transporter vid understöd av fördelning-/ divisions strid

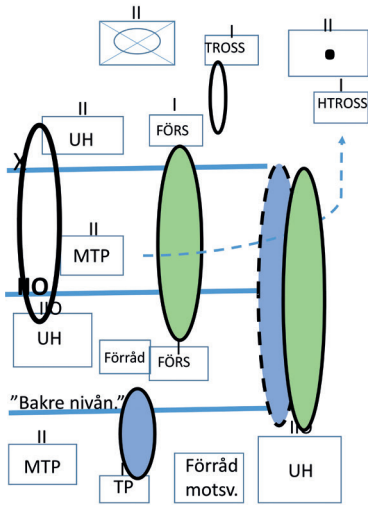
Principen då var att transporter genomfördes från miloförråd-/miloförsörjningskompani ingående i en underhållsgrupp fram till överlämningsplats (-er). Alternativt skedde hämtning från den bakre nivån för framtransport till brigadens (-ernas) och artilleriregementets överlämningsplats (-er). Transporterna genomfördes i huvudsak av underhållsgruppens transportförband. Utifrån taktiska skäl var transportenheterna inte större än tre till fyra fordon. Gruppen leddes av en gruppchef, vilken behövde känna ett

fullt stöd och förtroende från sin chef. Här gällde ett uppdragstaktiskt förhållningssätt.

Ett sätt att i framtiden säkerställa understödet av divisionens strid kan vara att korta avståndet mellan stridande förband och understödjande ersättningsområdesgrupp. Detta genom att framgruppera försörjningskompaniet som ingår i Ersättningsområdesgruppen, En ledningsenhet ur ersättningsområdesgruppen framgrupperas i likhet med den framgruppering av lednings- och underhållsresurser som görs inom en brigad.

Hämtning "trossvägen" sker rimligen också i ett framtida logistikkoncept av brigadernas transportförband. Bakre ersättningsområdesgrupp understödjer främre dito med transport av förnödenheter till den främre ersättningsområdesgruppens förband d v s framtidens motsvarighet till de tidigare försörjningskompanierna/miloförrådskompanierna. Dessa transporter genomförs av fristående transportkompanier alternativt med civila transportförband. Vissa transporter kan gå från denna bakre nivå fram

Transportvägar mellan den främre och bakre underhållsnivån



- Transporter går från miloförråd/miloförsörjningskomp ingående i underhållsgruppen fram till överlämningsplats (er). Alt. hämtas från "bakre nivån" för transport fram till brigadens överlämningsplats (er).
- Transporten genomförs av underhållsgruppens transportförband. Framkörning! Enskilda fordon eller? (Enhetslaster eller amsatser).
- Hämtning "trossvägen" sker också av brigadens transportförband.
- "Bakre nivå" understödjer främre underhållsgruppen med transport av förnödenheter till underhållsgruppens förband (försörjningskomp/miloförrådskomp).
- Genomförs av fristående Tpkomp. Civila transportförband ?
- Vissa transporter kan gå från denna nivå fram till brigadnivån.

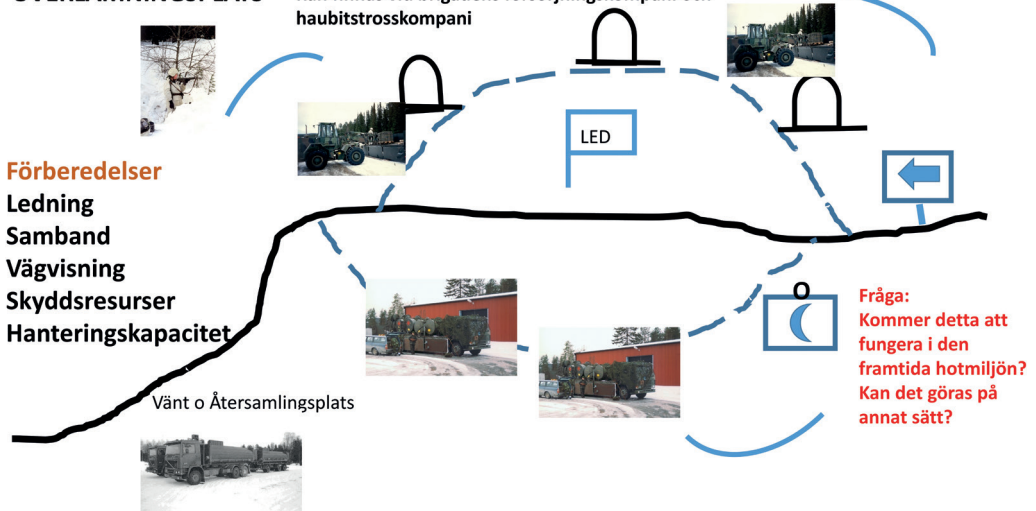
till brigadnivån. Transportavståndet kan då uppgå till 50–70 mil.

Stora krav kommer att ställas på transportförmåga och transportledning inom landet liksom att leverera till förband t ex i Finland och/eller Baltikum. Civila åkerier som blir militära transportförband, där personalen genomgått en kortare militär

utbildning, kan bli en nödvändighet för att genomföra transporter i en krigszon, liksom kostnadseffektivt då åkeriernas personal är professionella. Fordon- och övrig materiel finns på plats samt att åkerierna med sin personal har en i fred uppbyggd organisation för att leda transporter, Organisationen bör kopplas mot Ersättningsområdesgrupperna

ÖVERLÄMNINGSPLATS

Kan finnas vid brigadens försörjningskompani och haubitstrosskompani



- Förberedelser
- Ledning
- Samband
- Vägvisning
- Skyddsresurser
- Hanteringskapacitet

Vänt o Återsamlingsplats

som är uppdragsställare. Åkerier kommer inte att se ut som militära transportförband men det spelar en underordnad roll då det är deras förmåga mer än organisatorisk likformighet som är överordnat.

Stabsvägen. Trossvägen

Två begrepp som var centrala vad gäller logistikverksamheten avsåg att ersättning av förnödenheter sker stabsvägen alternativt trossvägen, således: "Stabsbeställningar" Utgår från respektive förbands långtidsprognos.

Denna uttrycks i taktiska mått (ammunitionssatser motsvarande). Den klarar ut när/ var skall beställningen effektueras? Större beställningar utanför uppgjorda överenskommelser går alltid stabsvägen. Det var Milotransportbataljonen som i regel framtransporterade de beställningar som gjordes stabsvägen

"Lägre" underhållsförband beställde hos "högre" förband. Det vi kallar "trossvägen". Beställande förband hämtade som regel beställda förnödenheter vid den instans där beställningen hade lämnats. "Trossvägen" var en verksamhet som pågick under alla dygnets timmar. Framställan kunde göras för att få beställda förnödenheter framtransporterade genom avlämnande förband.

Sammanfattning: Erfarenheter avseende principer för ledning med bedömt framtida nyttovärde

Fördelningsbivån/dagens division: Kontinuerlig samverkan krävs med Underhållsgruppen/ framtida Ersättningsområdesgrupp. Långtidsprognosen ligger till grund för beställningar (stabsvägen).

Punkt 14. i fördelningsordern hänvisade Brigader och Artilleriregemente till understödjande enheter inom underhållsgruppen. Motsvarande krävs i divisionsordern.

Brigadkvartermästaren/ Chefen G 4: Lämnade (-ar) stabsbeställning till Underhållsgruppen/ Ersättningsområdesgruppen avseende mängden förnödenheter, ammunition (angavs i antal ammunitionssatser), drivmedel m m som beräknas förbrukas kommande dygn. Var och när förnödenheterna skall lämnas angavs i stabsbeställningen. I fördelningsordern angavs till vilka förband i Underhållsgruppen brigaderna var hänvisade till.

Chefen för Underhållsgrupp: Bestämde varifrån förnödenheterna skulle hämtas, vem (som regel chefen milotransportbataljon) som skulle genomföra framtransport och överlämna förnödenheterna samt genomföra erforderlig samverkan. Underhållsgruppen tog emot och hanterade inkommande förnödenheter som anlände via järnväg, flygplats, hamn eller landtransport. Erforderliga order för ovannämnda verksamhet gavs efterhand och i underhållsgruppor. Principen ovan uppfattar författarna vara tillämpbar avseende ersättningsområdesgrupp.

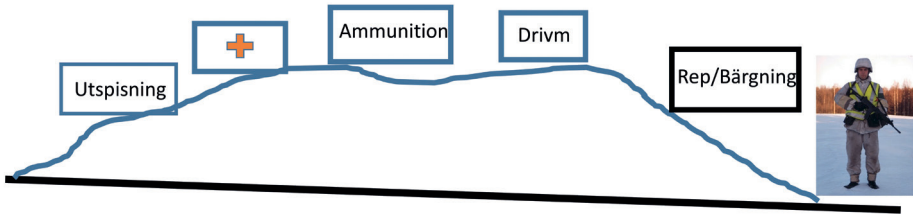
Förrådschef/Försörjningskompchef: planlade, tog emot och lämnade ut förnödenheter. En roll som motsvarande befattningshavare kommer att ha i den framtida organisationen

Chefen Milotransportbataljon: planlade och genomförde transportuppgifter. Samverkan genomfördes med förband som lämnade respektive mottog förnödenheter. (inom eget område eller från understödjande organisation) samt med mottagande förbandschef (chef underhållsbataljon/ chef försörjningskompani/ chef haubits-trosskompani). Rimligen har den framtida Divisionsunderhållsbataljonen uppgiften att planlägga och genomföra transportuppgifter, liksom att genomföra samverkan med förband som lämnar respektive mottar förnödenheter.

Förmågan att kunna stödja allierade stridskrafter är en ny uppgift. Det gäller tex livs-

TOLO grupp

Kan förstärkas med



medel, bränslen och drivmedel men också olika ammunitionsslag, reservdelar m m till vapensystem som är landspecifika, vilket kräver förmågan att ta emot och hantera leveranser från andra länder. Samverkansofficerare från dessa länder med logistisk spetskompetens behöver medverka i planeringsprocessen på såväl central nivå som vid understödande Ersättningsområdesgrupp (-er). Följaktligen behöver samverkansofficerare även kunna bistå vid ledningen och genomförandet av understödet till de stridande förbanden.

Analys efter övning Polstjärnan 97

Efter övning Polstjärnan genomförde Chefen för Norrlands Trängkår en analys avseende området förnödenhetsförsörjning, specifikt överlämning från den bakre till den främre underhållsnivån. Vi arbetade utifrån ett koncept som byggde på Underhållscentrum/brigadcentrums idé om att överlämning av förnödenheter till brigad skall genomföras på ett flertal överlämningsplatser inom brigadområdet.

Koncepter bygger på principen ”just in time” där transporter anländer till ett ter-

rängavsnitt (efter 10–30 mil fordonstransport), där under kort tid förnödenheter överförs till enskilda TOLO grupper. För att klara det erfordras en samsyn avseende övergripande underhållsprinciper, ansvarsförhållanden m m.

Förband som berörs av överlämningsproblematiken måste öva detta under grundutbildningen och i samband med repetitionsövningar! Principen ”Just in time” var och bedöms fortsatt vara svår att innehålla i Norrlandsmiljön. Orsaken är långa transportvägar, ett fåtal disponibla vägar, sambandssvårigheter m m som gör det mycket svårt att få, en i och för sig eftersträvningsvärd princip, att fungera på önskvärd sätt.

En dåtida erfarenhet som är applicerbar på nu- liksom framtiden är att i samband med krigsplanläggningsarbete bör logistikföreträdare lägga kraft på att rekognoscera lämpliga överlämningsplatser i krigsterängen. Behovet av fortifikatoriskt skydd bör också analyseras. Inom området bör det finnas ett flertal möjliga överlämningsplatser som man kan alternera mellan. Vår bedömning är att det krävs högst två över-

lämningsplatser per brigad. Sak samma gäller mellan Försörjningskompani (Författarna är osäkra på framtida benämning) och Underhållsbataljon.

Vår bedömning grundar sig bl a på att transportresurser från den bakre nivån måste kunna utnyttjas rationellt. För att säkerställa verksamheten i ett överlämningsområde krävs ledningsresurser, samband, vägvisning/trafikreglering och skydd. Det handlar om att sammanföra transporterande förband med mottagande förbands TOLO grupper till tid och rum.

Förnödnhetsersättning till kompani skedde genom framtransporter utförda av bataljonens TOLO-grupper. De var allsidigt sammansatta och innehöll bl a ammunition, drivmedel, livsmedel men kunde också medföra andra förnödenheter som mottagare efterfrågade. Förnödenheter som förbrukades dagligen hämtades normalt av kompaniets egen tross från bataljonens trosskompani.

*Ett stort hot mot
underhållsförbanden från
drönare.*

På bataljonsnivån fanns också överlämningsplatser där förbanden vid strid i väglös terräng lastade om från TOLO-grupp till bandfordon. Omlastning från TOLO-grupp till kompanitross skedde i huvudsak manuellt vilket också krävde avdelade mänskliga resurser. För att kontinuerligt kunna försörja de stridande förbanden krävdes att TOLO-grupperna erhöll förnödenheter vid överlämningsplats (-er) en gång per dygn från den bakre underhållsnivån. Förnödenheter som inte kunde omhändertas vid överlämningsplats avlämnades vid underhållsbataljonens Försörjningskompani för ”lagring”. Försörjningskompaniet i underhållsbataljonen hade mycket begränsad

hanteringskapacitet så huvuddelen av förnödenheterna förutsattes kunna ”flakhanteras” (alternativt växelflak). Ammunitionsförråd som ammunitionsplutonen inom transportkompaniet upprättade under 1960–1990-talen bedöms vara ett obsolet koncept för framtiden.

Erfarenheter från kriget i Ukraina visar på ett stort hot mot underhållsförbanden från drönare. Med hjälp av spaningsdrönare ser fienden allt vi gör mer eller mindre hela tiden. Att kunna slå ut fiendens logistik kan innebära att man vinner kriget. Därför är det av stor vikt att se till att fienden inte får veta vart man har sina överlämningsområden och grupperingsplatser. Det finns ett stort behov av rörlighet, anpassat skydd och kamouflage för att undvika anfall från drönare liksom från attackflyg och missiler. Man behöver också enligt vår mening överväga att beväpna underhållsförbanden med vapen som kan bekämpa drönare. Tex luftvärnskulsprutor (motsvarade). Under 1960 och 1970-talen var ammunitionsterrängbilarna i underhållsbataljonerna utrustade med dubbelmonterad kulspruta modell 36. På 1940-talet fanns 20 mm luftvärnsautomatkanoner vid trängförbanden.

Överlämningsplatser för drivmedel och ammunition kan komma att behöva ett ballistiskt skydd i form av väl förberedda betongskydd. Frågan är om vi överhuvudtaget i framtiden kan använda det tillvägagångssätt vi använde när det gällde överlämning av förnödenheter från bakre nivån till den taktiska nivån? Författarnas bestämda uppfattning är att överlämning mellan den bakre nivån till den taktiska måste förberedas under fredstid. D v s nu!

I Norrlandsunderhållsbataljonen fanns två lätta Norrlandsunderhållskompanier, vilka kan karakteriseras som ett större TOLO-förband. Förbandet utnyttjades oftast för att förstärka en norrlandsskyttebataljon i

kraftsamlingsriktningen. Kompaniet kunde också grupperas längst en vägslinga i likhet med principbilden på sidan 120 för en TOLO-grupp, varefter exempelvis ett Norrlandsskyttekompani kunde passera för att ladda upp med resurser inför en strid eller för att genomföra återhämtning efter genomförd uppgift.



T 3 vinterövning 1948 i Strömsundsområdet. Eldberedd 20 mm luftvärnsautomatkanon: Foto: Okänd fotograf. Bilden är från Bilddatabas Sollefteå.

Den bakre underhållsnivån dvs underhållsgruppen hanterade stora mängder förnödenheter där ammunition, förbandsvis förpackade i sk enhetslaster svarade för störst volym och vikt. Dessutom hanterades hållbara livsmedel, drivmedel, bränslen samt övriga ersättningsförnödenheter. Hanteringen av enhetslaster krävde maskinell hanteringskapacitet där hjullastare ingick i organisationen. De lastbilar som ingick organisatoriskt var fordonskipage med minst tjugo tons transportkapacitet. De ersättningsförnödenheter som disponerades förvarades i fredstid i miloförråd motsvarande förbandens realkapacitet minus reglementerad utrustning

Vid försörjnings-/förrådskompani hanterades tex ammunition i enhetslaster. Däremot kom beställningen av ammunition från den taktiska nivån i ammunitionssatser. Från den taktiska nivån var det önskvärt att leveransen skedde i form av ammunitionssatser. För

den bakre nivån innebar det att hanteringen vid försörjnings-/förrådskompanierna tog längre tid och krävde mera personal och manuell hantering. Utnyttjande av disponibel lastkapacitet var heller inte rationell då lastbilarna i form av långtradare innebar att en ammunitionssats skyttebataljon tar upp lastutrymme motsvarande 1,5 lastbil.

Mot ett rationellt lastutnyttjande som innebar att lastning vid förrådskompaniet skedde med enhetslaster, något som underlättade verksamheten vid den bakre nivån, kan ställas mot att tiden vid överlämningsplatser framme vid brigaderna förkortades avsevärt om ammunitionen levererades som färdiga ammunitionssatser. Detta var bl a ur skyddssynpunkt viktigt vid de främre förbanden. .

Ny logistikorganisation för den bakre nivån

Uttrycket ”skärpa bettet och kapa svansen” gällde under 80- och 90-talet. En i grunden bra tanke, men utförandet blev mindre framgångsrikt eftersom principen gällande en sammanhållen underhålls-/logistikkedja som kunde övas på ett rationellt sätt inte tillgodosågs. ”Skärpa bettet” ja, men var det någon som tänkte på hur de resurser i form av ammunition, drivmedel minor m m, som behövdes ”där framme” och som var förutsättningen för att ”skärpa bettet” hos användarna skulle nå dessa? Det blir ingen taktisk eller operativ framgång om inte resurserna kommer fram till de som skall genomföra striden. Fundamentalt är att när en organisation ska byggas upp måste alla länkar i denna vara tillräckligt starka för att erhålla långsiktig effekt. Det glömdes i hög grad bort vilket för författarna framstår som svårbegripligt.

Sportmetaforen kan vara tillämpbar när en ny logistikorganisation ska utvecklas.

Ingen lagkapten i en lagsport skulle som första åtgärd skapa offensiv förmåga, t ex i ishockey. Vederbörande skulle börja med att säkerställa en robust defensiv. Utifrån det utvecklas sedan ett vasst anfallsvapen. Offensiven vinner matcher. Defensiven vinner mästerskap. Alltså bygg framtidens logistiksystem bakifrån.

Ledning av förband över ytan.

Den bakre logistikorganisationen kommer i framtiden att arbeta över stora områden med stora avstånd mellan ersättningsområdesgruppernas DUC. Stora krav kommer att ställas på hur ledning skall genomföras vid höjd beredskap och krig. Därför är det av stor betydelse hur organisationen i fred byggs upp och inte minst kompetensförsörjs för att klara de uppgifter som förbanden förväntas utföra liksom hur förbandsledning ska utövas inom ersättningsområdesgrupperna.

En grundförutsättning för att ledning över ytan skall fungera är att övningar genomförs för att klara ställda uppgifter vid höjd beredskap och krig. Därför har nedanstående frågeställning relevans.

Vad måste cheferna på de olika logistiknivåerna omhänderta vid utövandet av ledning från operativ till taktisk nivå, med fokus på vilka ledningsutmaningar som måste hanteras för att få organisationsstrukturen att fungera.

Ett försök till svar blir:

- Generellt gäller att det som inte förbereds i fred blir svårt att tillrättalägga vid höjd beredskap och krig då systemet ska stå upp till bevis.
- Kaderorganisera förbanden: Personal och materiellt.
- Skapa en organisation med personal som kontinuerligt, dagligen, arbetar med krigsplanläggning. Skapa tid i det fredstida arbetet för övrig personal att öva på sin

krigsbefattning. Krigsplacerat befäl vid förbanden ges ett helhetligt ansvaret för dessa – en avgörande princip för ett fungerande kadersystem.

- Fånga upp reservofficerare med logistikkompetens som kan gå in på ledande befattningar i staber och vid förband.
- Grundutbilda värnpliktiga för nyckelbefattningar i tillägg till den fast anställda civila och krigsplacerade personalen.
- Ledningsorganisationen/ledningssystemet/ sättet att leda ska vara detsamma i fred, vid höjd beredskap och i krig.
- Samla all logistikutbildning. Brigadernas logistikbataljoner liksom den utbildning som ska genomföras för krigsplacering i de operativa logistikförbanden under samma organisation. Detta är en helt grundläggande förutsättning för att säkerställa att hela logistiksystemet kontinuerligt ges möjlighet att kunna övas över året.
- Genomför ett arbete där den taktiska och den operativa logistiknivån tar fram gemensamma principer för hur understöd av stridskrafterna i krig skall genomföras. Det är av stor vikt att de olika organisationsnivåerna ”jackar in” i varandra – allt från att man talar samma språk till att lastväxlar passar in i varandra. Den operativa nivån bör t ex fundera över om inte framtidens motsvarighet till gårdagens försörjningskompanier kan användas enligt samma princip som dåtidens Brigadunderhållsbataljons främre lednings- och underhållsreserv användes under 1980–1990-talen.
- Genomför/skapa tid för att återkommande genomföra krigsförbandsdagar där förbandschefen disponerar sin kader av medarbetare.
- Lär känna krigsterängen genom Krigsplanlägningsfältövningar, Särskilda övningar

för det krigsplacerade befälet (SÖB) och Krigsförbandsövningar (KFÖ).



*Ett tydligt behov finns
då det gäller att införa
transportlednings- och
trafikförband på
militärregionsnivå.*

Reflektioner i Nato-tid

Sveriges roll som genomgångsland – bl a i riktning mot norra Finland och Baltikum kräver en interoperabel logistikorganisation. Det innebär att transportledning, omlastningsförmåga, drivmedelshantering och logistikresurser måste kunna verka inom ramen för Nato-standarder under pågående operationer.

Ett tydligt behov finns då det gäller att införa transportlednings- och trafikförband på militärregionsnivå, med en tydlig roll inom ramen för värdlandsstödet. Dessa förband måste kunna genomföra prioriteringar av transporter, välja transportvägar och samverka med såväl civila inhemska som allierade aktörer och allierade styrkor.

Diskussionen om lämpliga mottagningshamnar är central i en Nato-kontext. Narvik framstår som ett sårbart alternativ, trots sitt geografiska läge i rimlig närhet till ett nordligt operationsområde. Begränsad kapacitet, och inom gynnsam räckvidd för ryskt flyg och missiler samt svårigheter att gruppera förband gör att Narvik bör betraktas som ett sekundärt alternativ. I stället kan Trondheim lyftas fram, med direkt järnväg till Östersund och vidare norrut. Fem vägförbindelser, två av hög kvalitet, kompletterar redundansen. Trondheim erbjuder dessutom tillgång till Mellannorrlands civila och militära infrastrukturer, något som möjliggör snabba förstärkningsflöden med lägre riskprofil.

Erfarenheter från övningarna Nordanvind och Polstjärnan visar att logistik inte är stöd – det är en förlängd del av manöverförmågan. Enligt författarnas uppfattning brast Sveriges tidigare förändringar inom logistikområdet avseende helhetssyn. Principen att ”skärpa bettet och kapa svansen” urholkade möjligheten att öva och upprätthålla hela logistikkedjan, från militärområdesnivån till bataljonernas trosskompanier.

Ska vi kunna agera i en Nato:s struktur, krävs att divisionsnivån tilldelas egna, allsidigt sammansatta logistikförband med robust transportkapacitet och att logistiken fungerar i ett fragmenterat stridsfält med hög rörlighet och korta beslutsacykler. Divisionslogistikbataljonen är här ett positivt steg mot denna förmåga.

Civila aktörer är kraftmultiplikatorer där författarna bedömer att det finns betydande effekter att hämta från svenska åkerier i rollen som transportförband där den anställda åkeripersonalen genomgår kombattantutbildning. Dessa åkerier bör vara knutna till ersättningsområdesgrupper och kunna användas för både inrikes och internationella transportuppgifter till Nato-förband. Erfarenheten visar att civila aktörer ofta har bra fordon och en välfungerande lednings och logistikstruktur. Det avgörande är deras funktionella förmåga, inte deras, i jämförelse med en militär struktur, heterogena organisation. Det borde vara i linje med Host Nation Support-principer att bygga en transportorganisation som i fred är civil, vilken vid höjd beredskap och krig integreras i en militär organisation med möjligheten att lösa uppgifter såväl inom militärt som civilt försvar.

För att skapa ett Nato-kompatibelt logistiksystem måste samma ledningsprinciper gälla i fred, i samband med höjd beredskap och i krig. All utbildning och planering bör bygga på ett uppdragstaktiskt förhållnings-

sätt och en gemensam förståelse för hur förnödenhetsflöden planeras, genomförs och kontrolleras, från stabsvägen till trossvägen. Författarnas erfarenheter betonar vikten av gemensamma logistiska principer, övningsintegration mellan operativ och taktisk nivå liksom övning och samverkan mellan militära och civila ledningssystem.

Vidare bör samverkansofficerare från Nato-länder ingå vid svenska logistikförband redan i fredstid. Deras närvaro är avgörande för att kunna leda och hantera landspecifika förnödenheter och reservdelar som ska passera genom vårt land.

Författarnas hävdar att en stark logistikorganisation byggs upp bakifrån. Annorlunda formulerat behöver basen vara solid innan spetsen kan leverera effekt. Konkretiserat handlar det bl a om:

- Centraliserad logistikutbildning vid trängregementet
- Årlig övning av hela logistikkedjan
- Framgrupperade försörjningskompanier
- Planering och rekognosering av överlämningsplatser och alternativa flöden
- Integrerad civil-militär logistikplanering

Utan ett robust bakre system når aldrig ammunition, drivmedel eller sjukvårdsresurserna fram till de stridande förbanden. Logistisk Nato-förmåga kräver att vi återtar, förstärker och förenar vår logistik, inte som ett stöd, utan som en avgörande manöverkomponent.

Sammanfattning

Artikeln är en erfarenhetsbaserad reflektion efter författarnas mångåriga tjänstgöring i logistikbefattningar, vilka till största delen handlat om förhållandena i Norrland. Författarnas syfte med artikeln är att dela med sig av lärdomar från övningar, freds- och krigsplaceringar samt genomförda omstruktureringar inom logistikområdet. .

Från 1960-talet till 2000-talet har logistikorganisationen genomgått stora förändringar. Under 70-talet var logistiken sammanhållen, för att under 80- och 90-talen splittras i specialiserade delområden som förnödenhetsförsörjning, teknisk tjänst och sjukvårdstjänst. Beslutet att ”skärpa bettet och kapa svansen” innebar att stridande förband prioriterades framför stödförbanden, något som försvagade den logistiska helhetsförmågan. Trängregementenas tidigare roll som utbildare av hela underhållsbataljoner då utbildningen centraliserades till brigadregementena försvann med fragmentering som konsekvens. Vår syn är att logistikutbildningen åter bör samlas till trängregementet, vilket skulle möjliggöra att hela logistikkedjan kan övas årligen under åldersklassens slutövning.

Två nyckelövningar, Nordanvind 1991 och Polstjärnan 1997, illustrerar logistikens avgörande betydelse. Under Nordanvind testades hela systemet under arktiska förhållanden med 24 000 deltagande, varav 16 000 ingick i 2. fördelningen. Polstjärnan fokuserade på ledning och stöd från underhållsgrupp under ledning av norra Underhållsregementet. Övningarna visade att en sammanhållen underhållsgrupp är effektiv, men att dess fordon ofta saknade framkomlighet i terräng. Det betonades även att terminalområden, tydlig ledning och samverkan med civila resurser är avgörande för understöd av fördelningens strid.

Vinterförhållanden kräver särskilt utbildade soldater. Erfarenheter från bland annat Västgräns 1986 visar att brist på vinterdieisel kan orsaka operativa haverier. Soldater måste kunna överleva, framföra fordon och hantera förnödenheter i kyla, snö och begränsad infrastruktur. Därför behövs ett trängförband i norr för grundutbildning i arktisk miljö.



Transportledning är logistikens kärna. Terrängen, vägnätet och järnvägssystemet påverkar starkt logistiken. Under Nordanvind organiserades transporter över ytan noggrant, med vägval, samordning med polis och andra myndigheter. I framtiden behövs transportlednings-, trafik- och transportförband organisatoriskt på militärregionnivån för att hantera både nationella och Nato-relaterade uppgifter.

Några centrala principer på den operativa nivån är kort omloppstid, framåtriktat understöd och terränggående fordon. Uppdragstaktik behöver tillämpas även på den lägsta nivån. Logistikförband på divisionsnivå är nödvändiga för att säkra understöd, även vid avskurna förbindelser.

Nordanvind 1991 och Polstjärnan 1997 visade att "just in time"-principen är svår genomförbar i norrländsk terräng. Omlastningsplatser måste rekognosceras i fredstid. Hotet från drönare, attackflyg och missiler kräver rekognoscering och förberedelser och i vissa fall utbyggnad av ett skalskydd i fredstid. Samsyn kring principer och ansvar är avgörande. Förnödenheter bör i möjligaste mån levereras som enhetslaster till förråd och som ammunitionssatser till brigaderna, för att minska sårbarheten och öka effektiviteten.

Förmåga till Ledning av förband över ytan blir avgörande. Organisationen behöver byggas upp utifrån en tydlig ansvarsfördel-

ning, med en i fred organiserad kader som grund där kontinuerlig övningsverksamhet genomförs. Uppdragstaktik, gemensamma logistiska principer och en väl förankrad krigsplanläggning är centralt. Kopplat till detta krävs att ledarskapet i framtidens logistikorganisation kan utövas där digital kompetens, flexibilitet, en coachande inställning och ett datadrivet beslutsstöd behärskas. Förmågan att leda på distans, särskilt vid geografiskt spridda operationer, blir viktigt. Kommunikation, förtroende, rätta verktyg, uppföljning och anpassningsförmåga är avgörande komponenter för att lyckas.

För den krigsorganisation som nu behöver utvecklas bör det övergripande målet vara att säkerställa långsiktig operativ effekt. För att få ut optimal effekt av de främsta stridande förbanden krävs att även de stödförband och stödresurser i övrigt som krävs dimensioneras för att ha kapacitet att möta och tillgodose de behov som de stridande förbanden har.

Såväl stridande förband som understödsförband är helt beroende av att logistikkedjan från bakre förråd fram till främsta förband fungerar.

För att åstadkomma detta när det gäller logistikförband efterlyser författarna en helhetssyn där träning, organisation, materiell tillgänglighet och funktion harmoniseras, från det civila samhället fram till den taktiska nivån.

I krigshistorien, och nu dagsaktuellt i Ukrainakriget, har vid många tillfällen logistikresursernas dimensionering och kapacitet varit helt avgörande för såväl stridens förande som stridsutfallet. Dessutom måste lufthotbilderna hanteras på ett för underhållsförbanden säkert sätt.

Till sist. Oavsett hur bra organisation vi bygger måste soldater kunna överleva, framföra fordon och hantera förnödenheter i kyla, snö och gles infrastruktur. Därför

behövs ett trängregemente i norr för grundutbildning av värnpliktiga men även för att utveckla officerare som skall leda dessa förband i arktisk miljö.

Jan Bergström är överste och har varit chef för Arméns Tekniska skola, chef för Norrlands trängkår med krigsplacering som chef för en rörlig milounderhållsgrupp chef för underhålls- och personaltjänstsektionen samt stabschef vid 2 Arméfördelningen liksom tjänstgöring vid staben för Nedre Norrlands Militärområde. Han har i sin tidiga officerskarriär varit krigsplacerad i olika stabs- och förbandschefs befattningar, bl a som chef för en Norrlandsunderhållsbataljon.

Tommy Jeppsson är överstelöjtnant. Han har varit krigsplacerad som stabsmedlem i en Norrlandsunderhållsbataljonsstab, kvartermästare i Kalix Försvarsområde (FO 67), stabschef i en etappregementsstab, stabsmedlem i staben för Norra Underhållsregementet, Grundutbildningsbataljonschef vid Norrlands Trängkår, krigsplacering som stabschef i en rörlig Milounderhållsgrupp och mångårig krigsplacering som chef för en Milotransportbataljon. Han är ledamot av KKrVA och redaktör för dess Handlingar och tidskrift.

Noter

1. Äldre benämning på den svenska divisionsnivån.
2. Den dåvarande lägre regionala ledningsnivån som ansvarade för territoriellt försvar.
3. Frågeställningen har koppling bland annat till hur den bakre framtida logistikorganisationen nu byggs upp.
4. Underhålls- och personalsektionen.
5. Förkortning för ett tillfälligt sammansatt förband med uppgiften att tanka och ladda upp ett förband med ammunition, drivmedel och sjukvårdsmateriel samt erbjuda sjukvård på platsen.
6. Ds 2024:6.