Regeringens proposition 1978/79:138

om vissa anslagsfrågor m. m. rörande försvaret;

beslutad den 1 mars 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

LARS DE GEER

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram slutligt förslag beträffande anslagen Flygvapenförband: Materielanskaffning samt Flygvapenförband: Forskning och utveckling som har tagits upp med beräknade belopp i budgetpropositionen. Därvid behandlas också frågan om framtida anskaffning av attack- och skolflygplan samt vissa robotfrågor.

FÖRSVARSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-01

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

Föredragande: statsrådet De Geer

Proposition om vissa anslagsfrågor m. m. rörande försvaret

Inledning

I prop. 1978/79:100 (bil. 7 s. 134 och 137) har regeringen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Flygvapenförband: Materielanskaffning samt Flygvapenförband: Forskning och utveckling för budgetåret 1979/80 beräkna förslagsanslag av 1 977 resp. 418,2 milj. kr. Jag anhåller att nu få ta upp denna fråga. Jag vill i detta sammanhang också beröra frågan om utveckling av framtida flygplanssystem m. m.

DRIFTBUDGETEN *Fjärde huvudtiteln*

D Flygvapenförband

D 2. Flygvapenförband: Materielanskaffning

1977/78	Utgift	1 437 599 080[1]
1978/79	Anslag	1 888 425 000
1979/80	Förslag	1 977 000 000

[1] Varav 91,7 milj. kr. i prisregleringsmedel.

Verksamheten under anslaget omfattar dels sådant materielunderhåll som inte är en direkt följd av materielens förrådshållning eller utbildning och övningar vid förbanden, dels anskaffning av materiel för krigsorganisationens behov samt viss materiel för fredsbruk. Verksamheten inriktas med

beställningsbemyndiganden, medan takten i beställningarna bestäms av medelstilldelningen.

Bemyndigandeskulden under anslaget var den 30 juni 1978 4 435 528 314 kr. För budgetåret 1978/79 har riksdagen lämnat ett beställningsbemyndigande om 2 330 000 000 kr. och anvisat ett anslag av 1 888 425 000 kr. Den på detta sätt beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1979 blir (4 435 528 314 + 2 330 000 000 – 1 888 425 000) 4 877 103 314 kr.

Beställningsbemyndiganden och betalningsmedel (1 000-tal kr.)

	1978/79		1979/80			
			Chefen för flygvapnet		Föredraganden	
	Bem.	Bet.	Bem.	Bet.	Bem.	Bet.
Flygvapenförband: Centralt vidtaget materielunderhåll m. m., utom av viss sjukvårdsmateriel, för delprogrammet						
För flera delprogram gemensamma lednings- och strilförband	3 400		3 500	3 000		
Jaktförband	1 000		1 000	1 000		
Attackförband	4 200		3 800	3 900		
Spaningsförband	700	69 500	700	700	77 800	78 700
Flygtransportförband	900		900	900		
Basförband	3 200		200	1 700		
Gemensamma produktionsresurser	68 000		67 700	67 500		
Flygvapenförband: Centralt vidtagen materielanskaffning m. m., utom av viss sjukvårdsmateriel, för delprogrammet						
För flera delprogram gemensamma lednings- och strilförband	212 000		208 000	236 900		
Jaktförband	885 700		2 817 600	1 193 400		
Attackförband	128 600		83 500	196 000		
Spaningsförband	36 800	1 924 725	109 600	89 500	1 463 800	2 093 600
Flygtransportförband	12 000		11 800	20 400		
Basförband	186 800		129 800	146 100		
Gemensamma produktionsresurser	62 200		110 000	64 200		
Flygvapenförband: Centralt vidtagen materielanskaffning m. m. av viss sjukvårdsmateriel för delprogrammet						
Basförband	3 500	3 100	4 300	4 300	4 300	4 300
Kostnader	**1 609 000**	**1 997 325**	**3 552 400**	**2 029 500**	**1 545 900**	**2 176 600**
Prisreglering	+ 721 000	+ 16 000	+ 987 600	+ 21 000	+ 486 100	+ 25 000
Reducering på grund av överplanering m. m.	–	– 124 900	–	– 224 600	–	– 224 600
Medelsbehov	–	**1 888 425**	–	**1 825 900**	–	**1 977 000**
Bemyndigandebehov	**2 330 000**	–	**4 540 000**	–	**2 032 000**	–

Budgetåret 1977/78

Försvarets materielverk och *försvarets sjukvårdsstyrelse* anger i sina årsredovisningar för budgetåret 1977/78 att planerad materielanskaffning för flygvapenförband i stort sett har kunnat genomföras.

För gemensamma lednings- och strilförband har större beställningar avsett materiel till bl. a. luftförsvarscentraler, radargruppcentraler, radaranläggningar, försvarets olika kommunikationsnät samt markbunden materiel för navigering och landning.

För jaktförband har delar av den andra delserien av flygplan JA 37 beställts. För delprogrammet Attackförband har anskaffningen av materiel för flygplan AJ 37 fortsatt. Beställningarna för spaningsförbanden har främst avsett materiel till spaningsversionen av flygplan 37.

Till flygvapnets basförband har bl. a. beställts markradio för flygtrafikledning, kraftaggregat, beredskapsaggregat, flygsäkerhetsmateriel, fordon, försörjningsmateriel, fältarbetsmateriel, markvapen, trafikledarutrustning och utrustning för vädertjänst.

Budgetåret 1978/79

Bemyndigandeplaner har fastställts i regleringsbrev för budgetåret 1978/79 och ändrats genom beslut den 7 december 1978. Planerna innebär bl. a. att robotbeväpning till flygplan JA 37 beställs samt att vissa kompletteringsbeställningar görs för flygplan AJ 37.

Budgetåret 1979/80

Chefen för flygvapnet

Anslaget bör föras upp med 1 825,9 milj. kr. och ett beställningsbemyndigande om 4 540 milj. kr. inhämtas. Anslagsframställningen utgår från att utveckling och anskaffning av flygplan B3LA fullföljs.

Beställningsbemyndigandena för delprogrammet Gemensamma lednings- och strilförband avser fortsatt anskaffning, installation och underhåll av utrustning för radarspaning, samband och ledningscentraler.

Inom delprogrammet Jaktförband beställs nödvändiga underhållsåtgärder på flygplan J 35 samt kompletterande utrustning till flygplan JA 37 och komplettering av robotbeväpningen till detta flygplan. Beställning av den tredje delserien av flygplanet planeras.

Beställningsbemyndigandena för delprogrammet Attackförband avser kompletterande beställningar samt underhåll för flygplan AJ 37.

Inom delprogrammet Spaningsförband planeras beställning av motmedelsutrustningar, reservdelar och underhållsutrustningar till spaningsversionerna av flygplan 37.

Inom delprogrammet Flygtransportförband påbörjas ersättningsanskaffning för helikopter 3.

Inom delprogrammet Basförband planeras fortsatt anskaffning av bl. a. fordon och flygsäkerhetsmateriel samt materiel och maskiner för fältarbeten.

Under delprogrammet Gemensamma produktionsresurser redovisas diverse verksamhet som inte entydigt kan hänföras till annat delprogram, t. ex. normalieverksamhet. Större delen av verksamheten inom delproduktionsområdet centralt vidtaget materielunderhåll m. m. bedrivs inom detta delprogram.

Av begärda bemyndiganden avser 987,6 milj. kr. prisreglering. Beloppet har beräknats enligt följande.

1. Omräkning av bemyndiganden för nya beställningar under budgetåret 1979/80 från prisläget februari 1978 till prisläget februari 1980 enligt bedömd prisutveckling med 673,4 milj. kr.

2. Omräkning av den beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1979 till prisläget februari 1980 enligt bedömd prisutveckling med 499,8 milj. kr.

3. Överskott av prisregleringsbemyndiganden från budgetåret 1977/78 med 185,6 milj. kr.

Föredraganden

Min beräkning av det totala bemyndigande- och medelsbehovet framgår av sammanställningen över beställningsbemyndiganden och betalningsmedel. Beräkningen har gjorts på grundval av det alternativ i chefens för flygvapnet programplan som innehåller flygplan A 20.

Beträffande beräkningen av beställningsbemyndiganden och betalningsmedel vill jag vidare anföra följande.

Chefen för flygvapnet har angett bemyndigandebehovet i A 20-alternativet till sammanlagt 5 490 milj. kr. En stor del av beloppet utgörs av bemyndiganden för den tredje delserien av flygplan JA 37 (Jaktviggen). Jag har i mina beräkningar utgått från att delserie tre inte behöver beställas förrän under budgetåret 1980/81. Detta står i överensstämmelse med det avtal som har ingåtts mellan försvarets materielverk och Saab-Scania AB. Härutöver har jag utgått från att bemyndiganden motsvarande den minskning av betalningsmedlen som jag förordar i det följande inte krävs. Prisregleringsbemyndigandena bör anpassas till minskningen av beställningsbemyndigandena.Det totala bemyndigandebehovet uppgår vid denna beräkning till 2 032 milj. kr.

Chefen för flygvapnet har angett behovet av betalningsmedel i A 20-alternativet till 2 038,5 milj. kr. Jag har vid mina beräkningar utgått från den av överbefälhavaren angivna ramen för anslaget och därför minskat beloppet med ca 60 milj. kr. Därutöver har ett mindre belopp förts över till anslaget IX 1. Anskaffning av datamaskiner, vilket ger ett slutligt medelsbehov av 1 977 milj. kr.

Verksamheten under budgetåret 1979/80 planeras omfatta bl. a. följande.

För gemensamma lednings- och strilförband anskaffas, installeras och underhålls utrustning för radarspaning, samband och ledningscentraler.

För jaktförbanden kompletteras beställningarna av materiel till delserie ett och två av Jaktviggen. Vidare underhålls flygplan J 35.

För attackförbanden kompletteras beställningarna för flygplan AJ 37. Vidare underhålls detta flygplan.

För spaningsförbanden beställs motmedelsutrustningar, reservdelar och underhållsutrustningar till spaningsversionerna av flygplan 37. Vidare underhålls flygplan S 37.

För flygtransportförbanden planeras ersättning av helikoptrar.

För basförbanden fortsätts anskaffningen av bl. a. fordon och flygsäkerhetsmateriel samt maskiner för fältarbeten.

Med utnyttjande av de belopp som har tagits upp i sammanställningen blir bemyndigandeskulden den 30 juni 1980 4 932 103 314 kr. Detta belopp bör emellertid justeras med hänsyn till den beräknade fördelningen av prisregleringsmedel för budgetåren 1978/79 och 1979/80. Den på detta sätt beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1980 blir ca 4 480 milj. kr.

Liksom tidigare bör det få ankomma på regeringen att ta ställning till vilka anskaffningar m. m. som bör ske inom ramen för det beställningsbemyndigande som riksdagen kan komma att lämna.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. bemyndiga regeringen att medge att beställningar av materiel m. m. för flygvapenförband får läggas ut inom en kostnadsram av 2 032 000 000 kr.,
2. till *Flygvapenförband: Materielanskaffning* för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 1 977 000 000 kr.

D 4. Flygvapenförband: Forskning och utveckling

1977/78	Utgift	686 200 000[1]
1978/79	Anslag	392 000 000
1979/80	Förslag	418 200 000

[1] Varav 115 milj. kr. i prisregleringsmedel.

Verksamheten under anslaget omfattar utvecklingsarbete beträffande materiel för flygvapnet. Verksamheten inriktas med beställningsbemyndiganden, medan takten i beställningarna bestäms av medelstilldelningen.

Bemyndigandeskulden under anslaget var den 30 juni 1978 1 936 674 320 kr. För budgetåret 1978/79 har riksdagen lämnat ett beställningsbemyndigande om 368 milj. kr. och anvisat ett anslag av 392 milj. kr. Den på detta sätt beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1979 blir (1 936 674 320 + 368 000 000 – 392 000 000) 1 912 674 320 kr.

Beställningsbemyndiganden och betalningsmedel (1 000-tal kr.)

Primäruppdrag m. m.	1978/79		1979/80			
			Chefen för flygvapnet		Föredraganden	
	Bem.	Bet.	Bem.	Bet.	Bem.	Bet.
Flygvapenförband: Utvecklingsarbete för delprogrammet						
För flera delprogram gemensamma lednings- och strilförband	26 800	384 000	41 600	25 800	154 800	316 000
Jaktförband	–		53 800	94 900		
Attackförband	26 100		2 693 500	547 300		
Spaningsförband	1 200		100	200		
Basförband	3 000		2 700	2 200		
Gemensamma produktionsresurser	134 300		155 100	148 500		
Kostnader	**191 400**	**384 000**	**2 946 800**	**818 900**	**154 800**	**316 000**
Prisreglering	+176 600	+8 000	+683 200	+16 000	+165 200	+9 000
Tillägg på grund av överplanering	–	–	–	+93 200	–	+93 200
Medelsbehov	–	**392 000**	–	**928 100**	–	**418 200**
Bemyndigandebehov	**368 000**	–	**3 630 000**	–	**320 000**	–

Budgetåret 1977/78

Försvarets materielverk anger i sin årsredovisning för budgetåret 1977/78 att verksamheten inom delprogrammet Gemensamma lednings- och strilförband i huvudsak har inriktats på fortsatt utveckling av rörligt indikatorrum och transmissionsnät.

För delprogrammet Jaktförband har verksamheten till största delen bestått av typarbete för flygplan JA 37 Viggen. Fortsatt utveckling av grundflygplan, målinmätningsutrustning, el- och teleutrustning, beväpning och underhållsutrustning har beställts.

Utvecklingsarbetet för delprogrammet Attackförband avser till största delen fortsatt arbete på flygplan AJ 37 Viggen. Vidare har beställningar lagts ut avseende verksamheten intill den 1 juli 1979 på ersättare till flygplan AJ 37.

Budgetåret 1978/79

Bemyndigandeplaner har fastställts i regleringsbrev för budgetåret 1978/79 och ändrats genom beslut den 7 december 1978. Planerna innebär bl. a. att utvecklingsarbetet för stridslednings- och luftbevakningsförband samt attackförband fortsätter.

Budgetåret 1979/80

Chefen för flygvapnet

Anslaget bör föras upp med 928,1 milj. kr. och ett beställningsbemyndigande om 3 630 milj. kr. inhämtas. Anslagsframställningen utgår från att utveckling och anskaffning av flygplan B3LA fullföljs.

Inom delprogrammet Gemensamma lednings- och strilförband fortsätter utvecklingen av materiel till rörliga indikatorrum samt påbörjas utveckling av materiel för nya radarstationer och för modifiering av radargruppcentraler.

Inom delprogrammet Jaktförband planeras endast verksamhet av mindre omfattning.

Verksamheten inom delprogrammet Attackförband avser huvudsakligen utveckling av flygplan B3LA.

Beställningsbemyndigandet för delprogrammet Gemensamma produktionsresurser är främst avsett för drift och underhåll av försöksplatser. Under delprogrammet beställs även viss objektbunden forskning samt kompletterande studier och utredningar.

Av begärda bemyndiganden avses 683,2 milj. kr. för prisreglering. Beloppet har beräknats enligt följande.

1. Omräkning av bemyndiganden för nya beställningar under budgetåret 1979/80 från prisläget februari 1978 till prisläget februari 1980 enligt bedömd prisutveckling med 632,7 milj. kr.

2. Omräkning av den beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1979 till prisläget februari 1980 enligt bedömd prisutveckling med 72,7 milj. kr.

3. Överskott av prisregleringsbemyndiganden från budgetåret 1977/78 med 22,2 milj. kr.

Flygindustrikommittén

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade min företrädare i januari 1978 en kommitté[1] (Fö 1978:01) med uppdrag att utreda vissa frågor rörande flygindustrin m. m. Kommittén antog namnet flygindustrikommittén (FLIK). Den har i november 1978 avlämnat betänkande del 1 (Ds Fö 1978:8).

Flygindustrikommittén har enligt sina direktiv haft till uppgift att överväga om flygplan 37 Viggen skall utvecklas i ytterligare en attackversion, om flygplan B3LA inte utvecklas, eller om ett utländskt alternativ skall väljas för vårt framtida attackflyg. Därvid skulle också övervägas vilken kapacitet för

[1] F. d. generaldirektören Sten Wåhlin, ombudsmannen Arne Angelöf, riksdagsmannen Gunnar Björk, riksdagsmannen Georg Danell, riksdagsmannen Åke Gustavsson och statssekreteraren Ulf W. Lundin.

utveckling, produktion och underhåll som behövs för att stödja resp. genomföra produktionen och driften fram till omkring år 2000 och hur denna kapacitet lämpligen bör vara fördelad och organiserad. Kommittén skulle också överväga vilken inhemsk kapacitet vi bör ha för att i framtiden kunna tillverka utländska flygplan på licens och/eller uppträda som kompetenta köpare av sådana.

Kommittén skulle vidare undersöka på vilket sätt och i vilken mån det är möjligt att på andra områden ta till vara det tekniska kunnande som representeras av en industri som utvecklar flygplan. Den skulle också studera möjligheterna att genom annat utvecklingsarbete bidra till att vår industris teknologiska standard och kompetens hålls på en tillfredsställande nivå.

Uppskovet med beslut om nytt attackflygplan borde enligt direktiven till kommittén också utnyttjas för förhandlingar med berörda industrier om hur en samordning inom robotområdet bör åstadkommas. Kommittén skulle även studera sådana frågor.

Med hänsyn till tidsvillkoren har kommittén valt att arbeta i två skeden. Frågorna om flygindustrins förhållanden har behandlats i det första skedet. I ett andra skede avser kommittén att ta upp de delar av uppdraget som avser robotindustrin.

Attackflygfunktionen i krigsorgansationen består fr. o. m. budgetåret 1978/79 av fem och en halv divisioner medeltunga attackflygplan av typ AJ 37 Viggen som levererades under perioden 1971–1978 samt fem lätta attackdivisioner utrustade med skolflygplanet SK 60. Dessa anskaffades under åren 1966–1967.

Som tänkbara ersättare till dagens attack- och skolflygplan har kommittén studerat fyra olika systemfamiljer. Alternativen innehåller följande flygplanstyper och antal.

Systemfamilj 1: 8 divisioner av flygplan JA 37 + 6 divisioner av flygplan A 20 M1 + 45 stycken direktanskaffade jetskolflygplan.

Systemfamilj 2: 8 divisioner av flygplan JA 37 + 3 divisioner av flygplan A 20 M3 + 45 stycken direktanskaffade jetskolflygplan.

Systemfamilj 3: 8 divisioner av flygplan JA 37 + 9 divisioner av ett utländskt lätt attack- och skolflygplan + 2 divisioner av flygplan AJ 37 med förlängd livstid.

Systemfamilj 4: 7 divisioner av flygplan JA 37 + 3 divisioner av flygplan A 20 M2 + 2 divisioner av flygplan AJ 37 med förlängd livstid + 45 stycken direktanskaffade jetskolflygplan.

Behovet av personal för utveckling avtar snabbt i alla de studerade systemfamiljerna. Även i fortsättningen finns dock behov av tekniska resurser för att stödja produktion, drift och underhåll. Resurser för stöd till produktion av flygplanssystem som utvecklas i Sverige finns främst vid Saab-Scania AB (SAAB) och Volvo Flygmotor Aktiebolag (VFA). Resurser för stöd till underhållet finns främst vid Förenade fabriksverkens underhållssektion

(FFV-U) och för stöd åt driften inom samtliga nämnda företag. För att de resurser som i framtiden krävs för produktion, drift och underhåll av aktuella flygplanssystem skall kunna utnyttjas effektivt bör en långtgående samordning eftersträvas.

Samordningen måste påbörjas omedelbart efter det att beslut har fattats om att inrikta ersättningen av attackflyget mot någon av de systemfamiljer som kommittén har studerat. Man bör dock räkna med att det kommer att krävas lång tid för att fullfölja denna förändring. De tänkbara kostnadsbesparingar som följer med den kommer därför att bli begränsade till att börja med. Personalbehovet för tekniskt stöd, som i dag är ca 4 000 personer, kommer efter en inledande minskning av 700–900 personer fortlöpande att minska ned till en nivå om ca 1 400 personer som nås efter en omställningsperiod på 10–15 år.

På tillverkningssidan minskar inte personalbehovet lika snabbt som på utvecklingssidan. Beroende på vilken systemfamilj som väljs pågår tillverkningen minst t. o. m. år 1988 och längst t. o. m. år 1994. För att fullfölja tillverkningen av inhemska flygplan krävs tillgång till de verkstadsresurser som nu utnyttjas för tillverkning. Tillverkningsresurserna kan i princip också utnyttjas för underhåll. Detta utförs dock i dag med hjälp av särskilda verkstadsresurser för underhåll. För att kunna utnyttja verkstadsresurserna effektivt sedan tillverkningen har avslutats krävs en samordning mellan tillverknings- och underhållsresurserna. Hänsyn måste därvid tas till möjligheterna att trygga en tillfredsställande tillverkning av reservdelar till flygplansmotorerna sedan tillverkningen av dessa har upphört.

Den principiella inriktningen av den framtida flygindustrin blir i samtliga de systemfamiljer som kommittén har studerat helt annorlunda än dagens. Personalförändringarna blir omfattande. För att övergångssvårigheterna bl. a. för den berörda personalen skall kunna begränsas och resurserna utnyttjas rationellt krävs en samordning mellan utvecklings-, tillverknings- och underhållsresurserna. Ett samordningsorgan med erforderliga befogenheter bör därför inrättas. Syftet bör vara att efter förhandlingar med berörda företag och personalorganisationer åstadkomma en gemensam ledning för de resurser som behövs i framtiden. Om en samordning blir färdig tidigt klarläggs då även behovet av omlokalisering. Därmed minskas också osäkerheten för den berörda personalen.

Den samordning av resurserna som är nödvändig i framtiden bör ske i sådana former att möjligheterna till komplettering med civil verksamhet tas till vara. Därigenom förbättras möjligheterna att förverkliga en organisation som utnyttjar resurserna effektivt.

En framtida organisation kan i praktiken inte fastställas utan förhandlingar med berörda företag och personalorganisationer. Kommittén har inte haft bemyndigande att bedriva sådana förhandlingar. Till grund för förhandlingarna måste dessutom ligga ett principbeslut om anskaffningsform m. m.

Kommittén har därför inte funnit det meningsfullt att inom den knappa tid som har stått till dess förfogande diskutera olika organisationsalternativ.

Stor vikt måste sålunda tillmätas tillskapandet av en ny, enhetligt ledd organisation som byggs upp främst av de resurser som i dag finns vid SAAB, VFA och FFV-U. Hithörande problem bör därför beredas snabbt så att förhandlingar om organisationen kan bedrivas parallellt med den upphandling som blir aktuell i det alternativ som väljs.

De resurser som kommer att finnas vid myndigheterna sedan den av riksdagen beslutade personalminskningen har genomförts, bedöms av kommittén svara mot den kompetens som behövs för att kvarvarande produktion av inhemska flygplan skall kunna genomföras. Av dessa resurser bör också en kompetens för att upphandla utländska flygplan kunna organiseras.

Den fortsatta tillverkningen av flygplan JA 37 och en eventuell tillverkning av flygplan A 20 liksom driften av dessa system skall i de systemfamiljer som kommittén har studerat ske utan stöd av en industri som utvecklar flygplan. Detta är en situation som avsevärt skiljer sig från dagens. Försvarets materielverk har anfört att svårigheter efter hand kan uppstå med tillverkningen och driften av flygplan Viggen utan utvecklingsstöd. Materielverket anser därför att en tillverkning efter år 1990 kan bli osäker i tekniskt hänseende.

Vid en bedömning av möjligheterna att genomföra den verksamhet som följer med de olika systemfamiljerna är det väsentligt att beakta att flygplan 37 Viggen började tillverkas år 1967. Systemet har varit i operativ drift sedan början av 1970-talet. Flygplan JA 37 Viggen började införas på förbanden år 1978. Flygplan A 20 är en vidareutveckling av flygplan JA 37 och har i mycket stor utsträckning samma egenskaper som detta flygplan. Både tillverkningen och driften av flygplanssystem 37 Viggen har under jämförelsevis lång tid kunnat genomföras med stöd av omfattande utvecklingsresurser vid den tidpunkt som flygplan A 20 skall levereras.

Redan i dag finns således en lång erfarenhet av produktion och drift av flygplanssystem 37 Viggen. Kommittén har föreslagit en långtgående samordning för att skapa en fungerande organisation för produktion, drift och underhåll. För det erforderliga tekniska stödet till denna verksamhet räknar kommittén med att utländska tekniska resurser kommer att tas i anspråk i större utsträckning än hittills. Bl. a. mot denna bakgrund bör det enligt kommittén vara möjligt att skapa förutsättningar för en rimlig teknisk säkerhet i fråga om produktion och drift av flygplan A 20 även i systemfamiljen med 6 divisioner av detta flygplan. Detsamma gäller för drift och underhåll av ett utländskt attacksystem. I detta fall kan stöd också påräknas från en utländsk industri som utvecklar flygplan.

Som utgångspunkt för sina överväganden har kommittén haft den försvarsekonomi för perioden 1977/78–1981/82 samt den långsiktiga inrikt-

ning och avvägning i stort som beslutades av riksdagen våren 1977. Överbefälhavaren har därvid beräknat att 7 000 milj. kr. finns tillgängliga under perioden 1979/80–1983/84 för ersättning av jakt- och attackflygplan.

Överbefälhavaren har också beräknat vilket utrymme som finns tillgängligt under perioden 1984/85–1988/89 för att ersätta jakt- och attackflygplan utifrån antagandet att planeringsramen för denna period blir densamma som för den period 1977 års försvarsbeslut omfattar. Detta utrymme har beräknats till 6 050 milj. kr. Chefen för flygvapnet har anfört att flygvapnet bör ha samma andel av utgiftsramen under perioden 1984/85–1988/89 som man har under perioden 1979/80–1983/84. Utrymmet för ersättning av jakt- och attackflygplan skulle därmed bli 7 050 milj. kr. Kommittén har inte haft anledning att ta ställning till vilket utrymme som finns tillgängligt för att ersätta jakt- och attackflygplan under perioden efter budgetåret 1983/84.

Kommittén har vid sin prövning av de kostnadsberäkningar som överbefälhavaren har redovisat funnit att ett antal åtgärder kan övervägas i syfte att minska kostnaderna för de olika systemfamiljerna. De totala kostnaderna för systemfamiljerna efter dessa åtgärder inkl. kostnader för beväpning och motmedel framgår av följande tabell. Kommittén har också studerat en anskaffning av utländska attack- och skolflygplan dels genom köp, dels genom licenstillverkning i form av slutmontering med viss tillverkning av detaljer. Kommittén har slutligen prövat kostnadskonsekvenserna av två olika ambitionsnivåer i fråga om ändringar av det utländska flygplanet för att tillfredsställa särskilda svenska önskemål. Alla dessa alternativ framgår också av tabellen.

Systemfamilj	1979/84	1984/89	1989/00	Totalt
1	7 400	6 800	6 250	20 450
2	7 150	5 200	4 100	16 450
3 Köp och begränsade ändringar	6 400	5 650	7 550	19 600
3 Köp och utökade ändringar	6 400	6 100	8 050	20 550
3 Slutmontering och begränsade ändringar	6 350	6 800	7 200	20 350
3 Slutmontering och utökade ändringar	6 750	7 450	7 200	21 400
4	7 250	5 150	2 900	15 300

Även sedan hänsyn har tagits till de tänkbara kostnadsminskningarna kan konstateras att inte någon av systemfamiljerna med inhemska attackflygplan helt ryms inom det utrymme som överbefälhavaren har beräknat för perioden 1979/80–1983/84 för att ersätta jakt- och attackflygplan. Bristen är dock liten i förhållande till det beräknade utrymmet. För systemfamilj 1 med 6 divisioner av flygplan A 20 M1 har bristen beräknats till ca 75 milj. kr. för budgetår medan den för systemfamilj 2 med 3 divisioner av flygplan A 20 M3 har

beräknats till ca 30 milj. kr. för budgetår och för systemfamilj 4 med 3 divisioner av flygplan A 20 M2 till ca 50 milj. kr. för budgetår. Enligt kommitténs mening bör det inte uteslutas att en omplanering motsvarande dessa belopp kan övervägas inom utgiftsramen för det militära försvaret för perioden 1979/80–1983/84. Innan beslut om upphandling kan ske måste offerter infordras från berörda industrier.

De genomförda beräkningarna pekar på att 9 divisioner av ett utländskt lätt attack- och skolflygplan bör kunna köpas inom ramen för den försvarsekonomi som kommittén har haft att utgå från. Totalkostnaderna för en sådan systemfamilj är ungefär lika stora som för systemfamiljen med 6 divisioner av flygplan A 20 M1. Leveranserna av flygplanen kan läggas så att betalningarna kommer sent. Det beräknade utrymmet under perioden 1979/80–1983/84 för att ersätta attackflygplan belastas därmed bara i liten utsträckning.

Av överbefälhavarens operativa bedömning framgår att det bara är systemfamiljen med 6 divisioner av flygplan A 20 M1 som är godtagbar i operativt hänseende. Bedömningen kvarstår även efter de förändringar av systemfamiljen som kommittén har diskuterat. Överbefälhavaren anser dock att tidpunkten för beslut vid köp av ett utländskt lätt attack- och skolflygplan ligger så sent att kvaliteten på sådana flygplan vid anskaffningstidpunkten bör uppfylla de operativa minimikraven.

Överbefälhavaren har inte bedömt systemfamiljerna med 3 divisioner av flygplan A 20 M3 eller 3 divisioner av flygplan A 20 M2 som operativt godtagbara. Dock bedömdes flygplan A 20 M3 ha godtagbar kvalitet.

De anskaffningsalternativ som kommittén har haft anledning att studera innebär samtliga att förmågan att utveckla stridsflygplan inom landet avtar snabbt. På lång sikt innebär de också att stridsflygplan i framtiden måste ersättas med utländska flygplan. De studerade alternativen innebär därför ett avsteg från hittillsvarande principer för flygplansanskaffning.

När den inhemska förmågan att utveckla flygplan försvinner skapas ett ökat tekniskt och ekonomiskt beroende av utlandet om vi också i fortsättningen avser att anskaffa stridsflygplan till försvaret. Den verkliga bindningen till ett visst land inträder då beslut fattas om att anskaffa ett visst flygplan.

Kommittén konstaterar att den framtida flygplansmarknaden är begränsad till ett fåtal flygplanstyper som tidsmässigt och ekonomiskt kan passas in i flygvapnets nuvarande omsättningsplanering. Möjliga leveranstider och leveranstakter är beroende av i vilken utsträckning en utländsk leverantör kan tillgodose svenska önskemål. Även om det råder en viss osäkerhet om framtida förhållanden finns det inte anledning att nu utgå från annat än att Sverige kan få tillstånd att köpa eller slutmontera något av de flygplan som kommittén har bedömt kommer att finnas tillgängliga på 1980-talets flygplansmarknad.

Om flygplan A 20 anskaffas kommer produktionen att ske inom landet i

samma omfattning som i dag. En viss utökning av stödet från utlandet kan behövas för att genomföra produktionen. Leveranserna av nya flygplan kan i detta fall planeras så att de sker i takt med flygvapnets omsättningsbehov. Därvid erhålls ytterligare en generation flygplan som är särskilt utvecklade för det svenska försvarets behov.

I samtliga studerade systemfamiljer har förutsatts att det finns en underhållsorganisation inom landet som självständigt kan upprätthålla en rimlig beredskap hos flygförbanden. Vid en anskaffning av utländska flygplan förbättras möjligheterna till detta om anskaffningen sker i form av licenstillverkning. Ekonomiska skäl talar för att licenstillverkningen bör begränsas till att de utländska flygplanen slutmonteras inom landet.

Vad gäller möjligheterna att ta till vara det tekniska kunnande som representeras av en industri som utvecklar flygplan visar internationella erfarenheter att det krävs avsevärda förändringar i företagens interna struktur för att anpassa dem till utveckling, produktion och försäljning av civila produkter. Att utnyttja de flygindustriella utvecklingsresurserna till andra utvecklingsprojekt inom flygindustrins egen ram ter sig möjligt bara i viss utsträckning. Även utanför flygindustrin är det svårt att finna tekniskt avancerade projekt av en sådan karaktär att de kan ersätta det flygindustriella utvecklingsarbetet.

Enligt kommittén bör det ändå bli möjligt att inom andra områden finna sådana arbetsuppgifter för flygindustrin att en del av den tillgängliga kompetensen och kapaciteten kan tas till vara. Exempel på verksamheter som särskilt i ett längre perspektiv kan komma i fråga är utveckling av civila flygplan och rymdtekniskt arbete. Det faktum att både SAAB:s flygdivision och VFA är delar av stora koncerner bör kunna underlätta ett alternativt utnyttjande av personal och anläggningar.

Av länsstyrelsernas och kommunernas prognoser för första hälften av 1980-talet framgår att det sannolikt blir mycket svårt att erbjuda alternativ sysselsättning för flygindustrins personal på de orter där den nu finns. Särskilt gäller detta för den personal som sysslar med utveckling. De anställda vid flygindustrin synes dock i regel ha ett sådant kunnande som de kan ha användning för inom andra verksamhetsområden. Det får därför anses troligt att flertalet så småningom kommer att kunna utnyttja sitt kunnande i annat arbete. Många av dem kommer dock att bli tvungna att flytta till andra orter.

Beträffande flygindustrins betydelse för den allmänna teknologiska standarden och kompetensnivån i svensk industri har kommittén kunnat konstatera att flygindustriellt utvecklingsarbete ger upphov till ett tekniskt kunnande. Genom att det sprids till andra användningsområden blir detta kunnande också av värde för den samlade teknologiska kompetensen i landet.

Kommittén anser dock att det med hjälp av statliga insatser bör bli möjligt

att i framtiden genom annat än utveckling av stridsflygplan bidra till att vår industris teknologiska standard och kompetens hålls på en tillfredsställande nivå, dvs. en nivå som motsvarar den som representeras av en industri som utvecklar flygplan.

Kommittén konstaterar också att flertalet av de problem som har påvisats i de studerade systemfamiljerna uppträder också i andra alternativ med svenskutvecklade attackflygplan, om inte en efterföljande utveckling av jaktflygplan kommer till stånd. Ett svenskutvecklat attackflygplan skulle dock, tillsammans med de övriga åtgärder som kommittén har föreslagit, kunna mildra omställningsproblemen under de närmaste åren.

Kommittén anser att dess undersökningar, trots de osäkerheter som finns, utgör tillräcklig grund för dess ställningstagande till de alternativ till handlingslinje som den har haft att studera.

Kommittén har inte haft till uppgift att föreslå om utvecklingsarbetet på flygplan B3LA skall fullföljas. Vid ett val mellan de alternativ som kommittén har haft att studera föreslår kommittén att anskaffningen av attackflygplan närmast inriktas mot A 20-systemet. Med hänsyn till vad kommittén har anfört om möjligheterna att inrymma olika A 20-alternativ inom den gällande planeringsramen för det militära försvaret och med hänsyn till de operativa bedömningar som har redovisats för kommittén förordas ett alternativ som omfattar 8 divisioner av flygplan JA 37 och 6 divisioner av flygplan A 20.

Innan beslut om upphandling kan fattas måste offerter inhämtas från berörda industrier. Skulle de förhandlingar som är nödvändiga i samband därmed visa att den tekniska osäkerheten i produktionen eller driften av flygplanen blir för stor eller att kostnaderna inte ryms inom de medelsramar som kan ställas till förfogande bör en anskaffning från utlandet väljas och principbeslut därom fattas snarast möjligt. Vilket flygplan som då kan komma i fråga behöver inte avgöras förrän omkring år 1984. Däremot bör principbeslutet innefatta ställningstagande till valet mellan köp och licenstillverkning. Ekonomiska skäl talar för att licenstillverkningen bör begränsas till en slutmontering. Kommittén anser att en anskaffning i utlandet har väsentligt större principiella och praktiska nackdelar än alternativet med flygplan A 20.

Med hänsyn till den vikt som måste tillmätas en ny enhetligt ledd organisation, uppbyggd främst av de resurser som i dag finns vid SAAB, VFA och FFV-U, bör hithörande problem snabbt beredas så att förhandlingar om organisationen kan bedrivas parallellt med den upphandling som blir aktuell i det anskaffningsalternativ som väljs. Samordningen mellan utvecklings-, tillverknings- och underhållsresurserna bör säkerställas genom ett samordningsorgan med erforderliga befogenheter.

Oavsett vilket beslut om flygplansupphandlingen som kommer att fattas måste regeringen omedelbart ta initiativ till överläggningar med berörda

företag och fackliga organisationer för att snarast möjligt finna nya uppgifter som kan ge alternativ sysselsättning. För den personal som inte kan beredas sysselsättning på resp. ort krävs arbetsmarknadspolitiska insatser.

För att kompensera ett bortfall av det flygindustriella utvecklingsarbetet är det angeläget att man från samhällets sida är beredd att med olika insatser stimulera sådant utvecklingsarbete som kan ge ett motsvarande bidrag till vårt lands teknologiska standard. Ett sådant stöd bör utformas så att man inom industrin utnyttjar och vidareutvecklar tekniskt kunnande på hög nivå. Huvudvillkoret härför är att det finns eller skapas marknader för produkter på hög teknologisk nivå och att det finns avnämare som kan betala vad det kostar att köpa dem. I detta sammanhang bör också understrykas den möjlighet som statsmakterna har att inrikta den offentliga efterfrågan mot sådana produktområden som förutsätter en tekniskt avancerad industriproduktion. Kommittén anger som exempel energi-, kommunikations- och sjukvårdsområdena.

Till betänkandet har fogats en reservation av ledamöterna Angelöf och Gustavsson.

Enligt denna bör planeringen inriktas mot en anskaffning av A 20-systemet. Resultatet av de kommande förhandlingarna är av avgörande betydelse för vilket antal A 20-divisioner och vilken modifieringsgrad som blir möjlig att genomföra. Om kostnaderna inte kan hållas inom de gränser som försvarsekonomin ställer upp, kan det bli nödvändigt att i den fortsatta planeringen också pröva att förlänga livstiden på AJ 37-divisioner och/eller att öka antalet JA 37-divisioner. Förslaget innebär att en anskaffning skall ske i Sverige.

Försvarets materielverk

Huvudavdelningen för flygmateriel vid försvarets materielverk anmälde i en skrivelse i november 1978 att flygindustrin hade lagt fram ett nytt förslag i avsikt att söka minska kostnaderna för att ersätta nuvarande attackflygsystem. Förslaget bygger på förutsättningen att kapaciteten vid flygindustrin skulle kunna utnyttjas rationellare genom en ökad inriktning på civila flygplans- och motorprojekt. Det civila engagemanget bör enligt skrivelsen omfatta dels något eget projekt, dels deltagande i flera samarbetsprojekt med utländska flygindustrier.

I skrivelsen redovisas ett utkast till definition av ett flygplan med benämningen SK 38/A 38. Utkastet bygger på chefens för flygvapnet grundläggande operativa målsättningar för ett nytt lätt attack- och skolflygplanssystem. I förhållande till tidsplanen för flygplan B3LA är serieleveransen av flygplanet uppskjuten ca två år. Genom att serieleveransen uppskjuts minskar medelsbehovet jämfört med flygplan B3LA enligt skrivelsen med 1 187 milj. kr. under perioden 1979/80–1983/84 och med 1 559 milj. kr. under perioden 1984/85–1988/89, medan behovet efter budgetåret 1988/89 ökar

med 2 575 milj. kr. Totalt blir kostnaderna för flygplan SK 38/A 38 171 milj. kr. lägre än för flygplan B3LA.

Förslaget innebär vidare att leveranstakten för flygplan JA 37 måste sänkas så att tillverkningen av detta flygplan kan anslutas till produktionen av flygplan SK 38/A 38. Detta fördyrar enligt skrivelsen JA 37-programmet med 60 milj. kr. På grund av att leveranserna av både flygplan JA 37 och flygplan SK 38 skjuts upp måste dessutom nuvarande flygplan J 35 och SK 60 hållas i drift längre än vad som har planerats. Enligt skrivelsen medför detta en merkostnad av 80 milj. kr.

För att kostnaderna för flygplan SK 38/A 38 som materielverket har angett inte skall öka måste industrin enligt skrivelsen dels ta på sig ansvaret för att öka beläggningen med civila produkter, dels vidta erforderliga rationaliseringsåtgärder. Enbart en modifiering av flygplan JA 37 till A 20 är flygtekniskt så begränsad att den inte löser industrins problem. De enda lösningarna på dessa är utveckling av ett nytt stridsflygplan och en omfattande satsning på ett nytt civilt flygplansprojekt. De erforderliga investeringarna i ett sådant projekt uppgår till flera hundra milj. kr. Industrin bör satsa eget kapital i projektet, men även för relativt små trafikflygplan blir beloppen så stora att staten förmodligen måste träda in med finansiella garantier.

Om man som bas för flygindustrin har utveckling av militära projekt som täcker hela kompetensområdet, blir det enligt skrivelsen lättare för industrin att engagera sig i flera projekt, eftersom vart och ett ger ett mera begränsat ekonomiskt risktagande. I skrivelsen anges att detta borde vara den bästa metoden för att successivt öka flygindustrins civila engagemang.

Skrivelsen remitterades till *överbefälhavaren* för att denne bl. a. skulle ange om materialet föranleder överbefälhavaren att ändra de överväganden och förslag om anskaffning av flygplan som har redovisats i programplanen för perioden 1979/80–1983/84.

Överbefälhavaren konstaterade i sitt svar, efter att ha hört försvarets materielverk, att det tillgängliga underlaget inte medger en fullständig och rimligt säker bedömning av flygplan SK 38/A 38. Osäkerheterna är stora beträffande betydelsefulla delar av underlaget. På det befintliga underlaget har överbefälhavaren därför endast gjort följande översiktliga värdering.

Flygplan SK 38/A 38 uppfyller de operativa kraven i samma utsträckning som flygplan B3LA. Alternativet innebär dock att både jakt- och attackflygets materielförnyelse försenas. Detta medför operativa nackdelar. På längre sikt behålls dock den operativa förmågan, varför inriktningen bör vara möjlig att godta.

Ekonomiskt ryms inte flygplan SK 38/A 38 inom gällande planeringsram. Enligt överbefälhavarens beräkningar saknas ca 60 milj. kr. per budgetår under perioden 1984/85–1988/89. Den redan hårt ansträngda ekonomin medger inte en merkostnad av denna storlek. Det underlag som har presenterats ger enligt överbefälhavaren inte heller motiv för en annan

prioritering mellan attackflygsystem och övriga vapensystem och funktioner än den som han lade till grund för 1977 års försvarsbeslut.

Överbefälhavaren anger att han saknar kompetens att bedöma förutsättningarna för att industrin dels skall ta på sig ansvaret för att öka beläggningen med civila produkter, dels vidta erforderliga rationaliseringsåtgärder. Han utgår dock från att försvarsmakten inte skall belastas ekonomiskt om dessa förutsättningar inte infrias.

Det underlag som var tillgängligt vid denna tidpunkt beträffande flygplan SK 38/A 38 var enligt överbefälhavaren så osäkert att det inte var tillräckligt för ett ställningstagande. En fördjupad analys för att konstatera om flygplan SK 38/A 38 var ett realistiskt alternativ bedömdes kräva två till tre månader. En på så sätt förlängd handlingsfrihet kunde enligt överbefälhavaren komma att medföra ökade kostnader.

Regeringens uppdrag till överbefälhavaren

Myndigheternas underlag rörande flygplan SK 38/A 38 var inte känt för flygindustrikommittén och kunde därför inte påverka kommitténs bedömningar. Ett slutligt beslut om inriktning av flygplansanskaffningen måste inte fattas förrän i början av år 1979. Det fanns således möjlighet att fram till denna tidpunkt ytterligare analysera SK 38/A 38-alternativet.

Regeringen uppdrog därför åt överbefälhavaren att utreda de operativa och planeringsmässiga förutsättningarna samt att genom försvarets materielverk låta utreda de tekniska, ekonomiska och sysselsättningsmässiga förutsättningarna för att anskaffa skol- och attackflygplanssystemet SK 38/A 38. Vid uppdragets genomförande skulle bl. a. följande iakttas.

En förutsättning för att SK 38/A 38-alternativet skulle kunna övervägas var att de totala kostnaderna för detta alternativ kunde bedömas bli lika stora eller mindre än de kostnader som flygindustrikommittén hade redovisat för A 20-alternativet. Om andra sätt att begränsa de beräknade kostnaderna inte bedömdes genomförbara, kunde en inriktning mot en total anskaffning av ett mindre antal divisioner än nio övervägas. Den ekonomiska ramen för det militära försvaret enligt 1977 års försvarsbeslut skulle förutsättas ligga fast.

En ytterligare förutsättning var att tillfredsställande kostnadsåtaganden från industrins sida kunde uppnås och att industrin utfäste sig att göra en kraftfull egen satsning på civil verksamhet. De åtaganden som flygindustrin gjorde gentemot staten för SK 38/A 38-alternativet fick inte innehålla förbehåll som gjorde dem beroende av beläggning med andra civila eller militära objekt eller av den totala sysselsättningsnivån vid flygindustrin. S. k. civilpålägg fick inte tillämpas.

Överbefälhavaren skulle utreda de operativa och planeringsmässiga förutsättningarna för en anskaffning av flygplan SK 38/A 38. Överbefälhavaren

skulle därvid fortlöpande inhämta underlag från chefen för flygvapnet och försvarets materielverk.

Överbefälhavaren skulle vidare analysera de långsiktiga ekonomiska följderna för försvaret i dess helhet av en anskaffning av flygplan SK 38/A 38. De båda alternativens inriktning mot flygplan A 20 och flygplan SK 38/A 38 borde jämföras från synpunkten av effekterna för andra delar av försvaret mot senare delen av perioden 1980–1995 om inte några nämnvärda höjningar av de reala ekonomiska ramarna för det militära försvaret genomfördes. Överbefälhavaren borde särskilt belysa hur betalningar för flygplan SK 38/A 38 kunde komma att påverka utrymmet för anskaffning av ett eventuellt nytt stridsflygplanssystem som efterföljare till flygplan JA 37.

Överbefälhavaren borde i sin operativa bedömning jämföra SK 38/A 38-alternativet med en inriktning mot flygplan A 20. Jämförelsen borde även göras med utgångspunkt i en total anskaffning av ett lägre antal divisioner av flygplan SK 38/A 38 än nio. Effekterna av den föreslagna senareläggningen av pågående jaktflygplansanskaffning borde belysas, liksom de operativa konsekvenserna av att den livstidsförlängning som förutsattes av två divisioner flygplan AJ 37 likväl inte medförde att dessa divisioner var användbara under SK 38/A 38-systemets hela livstid. De operativa skillnaderna mellan SK 38/A 38-alternativet och A 20-alternativet borde belysas och värderas i olika ekonomiska alternativ. Om alternativen medförde operativa effekter för andra försvarsgrenar än flygvapnet borde dessa belysas.

Överbefälhavaren skulle lämna en sammanfattande rekommendation till handlingslinje i fråga om anskaffning av attackflygplan med utgångspunkt i att alterantiven var inriktning mot flygplan SK 38/A 38 med ovan angivna förutsättningar eller en inriktning mot flygplan A 20.

Överbefälhavaren skulle vidare låta försvarets materielverk utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att genomföra SK 38/A 38-alternativet med tidigare angivna förutsättningar. Materielverket skulle därvid föra de förhandlingar som behövdes med berörda industriföretag. Materielverket borde belysa de sysselsättningsmässiga konsekvenserna av aktuella åtaganden vid en inriktning mot flygplan SK 38/A 38. Materielverket skulle fortlöpande hålla överbefälhavaren underrättad om arbetets gång och lämna överbefälhavaren det underlag som behövdes.

Bedömningar av den tekniska och ekonomiska säkerheten i genomförandet av ett SK 38/A 38-alternativ borde inte göras med utgångspunkt i att detta projekt skulle följas av ett svenskutvecklat stridsflygplanssystem.

Överbefälhavaren

Överbefälhavaren överlämnade i februari 1979 den begärda utredningen.

Överbefälhavaren anger inledningsvis att förmågan att inom landet

utveckla och tillverka huvuddelen av vår försvarsmateriel är av stor betydelse för våra möjligheter att styra den närmare utformningen av våra försvarssystem och att anpassa dem till våra speciella förhållanden. Detta gäller enligt överbefälhavaren i hög grad för flygplans- och robotsystem, för vilka nya teknologiska lösningar kan skönjas. Dessa teknologiska lösningar bedömer överbefälhavaren inte enbart vara av militärt intresse.

En nedläggning av utvecklingskapaciteten inom svensk flygindustri medför enligt överbefälhavaren svårbemästrade och kostsamma omställningsproblem. Om SK 38/A 38-projektet slutförs, kan avvecklingen dock planeras på längre sikt, varför problemen enligt överbefälhavarens mening torde kunna bemästras lättare än i A 20-alternativet.

Överbefälhavaren bedömer att SK 38/A 38-alternativet härutöver ger handlingsfrihet att senare påbörja utveckling och anskaffning av stridsflygplan inom landet, om erforderliga ekonomiska resurser kan disponeras. Överbefälhavaren anser vidare att alternativet underlättar en utveckling av kvalificerade robotar.

Överbefälhavaren värderar underlaget i flygplansfrågan i första hand utifrån operativa och försvarsekonomiska utgångspunkter. Valet av flygplansalternativ måste enligt överbefälhavaren ske främst med hänsyn till alternativens militära värde och till möjligheterna att inrymma kostnaderna i de ekonomiska ramar för försvaret som kan förutses. Stor hänsyn måste också tas till de långsiktiga bindningarna och till möjligheterna att på lång sikt anpassa försvaret till ändrade ekonomiska förutsättningar och till önskemål om förändrade avvägningar. Överbefälhavaren anser att utrymme måste finnas för att successivt tillföra nya vapensystem eller försvarskomponenter. Även bedömningar av säkerhetspolitiska och samhällsekonomiska följder är enligt överbefälhavaren väsentliga för frågans vidare behandling.

Den framtida operativa miljön präglas enligt överbefälhavaren av ökad rörlighet och eldkraft hos en angripare. Angriparen behåller sannolikt i huvudsak nuvarande antal förband. Förbandens kvalitet förbättras till stora delar i takt med den tekniska utvecklingen. Våra kvalificerade förband minskar i antal.

Denna utveckling ökar enligt överbefälhavaren kravet på vår förmåga att snabbt kunna ta upp strid mot en angripare både utanför kuster och gränser och på djupet av vårt territorium. Förband som kan användas i varierande operativa sammanhang och i skilda skeden av striden får därför stor betydelse.

Överbefälhavaren finner att attackflygförband är en typ av stridskrafter som är väl anpassad till detta slag av strid. De förenar i sig hög beredskap med möjligheter till snabb insats mot mål i luften, till sjöss och på marken. De utgör härigenom en betydelsefull del av invasionsförsvaret.

Vid ett överraskande angrepp torde enligt överbefälhavaren båda systemen tillsammans med bl. a. jaktdivisionerna och rustade sjöstridskrafter ha sådan

effekt mot transportrörelser till sjöss och i luften att en invasion kan behöva inledas med viss bekämpning. Härigenom skapas tid för förbättrade och säkrare möjligheter att genomföra vår mobilisering.

Vid en gränsinvasion – antingen den sker överraskande eller efter det att vi har mobiliserat – och under fortsatta strider i vårt land är SK 38/A 38-systemet enligt överbefälhavaren väl lämpat för insatser mot markmål. Vapen och målinmätningssystem ger bättre möjligheter för flygplan SK 38/A 38 än för flygplan A 20 att fördröja en angripares framryckning och försvåra hans uppträdande på marken även i mörker och dåligt väder. Detta kan vid överraskande angrepp, vid sidan av vår luftförsvarseffekt, vara av stor betydelse för våra möjligheter att tillföra andra stridskrafter. Flygplan A 20 har i denna situation, beroende på sämre vapenkapacitet och uthållighet, enligt överbefälhavaren lägre operativ effekt. Detta innebär att markförsvaret vid en gränsinvasion torde få föras med ett begränsat understöd från A 20-systemet.

Enligt överbefälhavaren är det angeläget att attackflygsystemet utformas så att några divisioner redan inledningsvis kan utgångsgrupperas för försvar mot gränsinvasion. Detta kan ske vid en total tillgång på nio divisioner.

Vid kustinvasion skapar båda systemen tillsammans med jaktförsvaret förutsättningar för att i samverkan med övriga stridskrafter tillfoga en angripares sjö- och flygtransporter sådana förluster att han troligen tvingas genomföra en tids- och resurskrävande förbekämpning av vårt försvar.

Under en bekämpning före gräns- och kustinvasion kan både flygplan A 38 och flygplan A 20, men främst det senare, utgöra ett väsentligt tillskott till vårt luftförsvar.

Sammantaget bedömer överbefälhavaren att båda attacksystemen utgör ett betydande hot mot kustinvasionsföretag. En angripare torde därför tvingas bekämpa båda systemen i samband med en invasion.

Överbefälhavaren anser att SK 38/A 38-systemet har bättre förmåga vid gränsinvasion och vid strid på vårt territorium, att alternativen i stort sett är jämförbara vid kustinvasion, att flygplan A 20 har bättre luftförsvarsförmåga än flygplan SK 38/A 38 och att flygplan SK 38/A 38 från operativa utgångspunkter totalt sett framstår som ett något bättre alternativ än flygplan A 20.

Både flygplan SK 38/A 38 och flygplan A 20 kan lösa väl motiverade och betydelsefulla uppgifter i invasionsförsvaret. En anskaffning av endera av dessa flygplanssystem är i hög grad angelägen. Flygplan SK 38/A 38 framstår som det något bättre alternativet med hänsyn till dess bättre motståndskraft mot bekämpning och bättre attackförmåga mot markmål. Överbefälhavarens tidigare bedömning mellan B3LA- och A 20-alternativen är sålunda alltjämt giltig.

De totala kostnaderna för de båda alternativen är enligt överbefälhavaren med det underlag som nu har presenterats i stort sett likvärdiga. Flygplan

SK 38/A 38 är billigare än flygplan A 20 under den närmaste tioårsperioden. Skillnaden uppgår till mer än 1 000 milj. kr. Den består till väsentlig del av kostnader som är att hänföra till avvecklingen av flygindustrin. För den därpå följande femårsperioden är flygplan SK 38/A 38 i motsvarande mån dyrare. På längre sikt ger flygplan SK 38/A 38 lägre driftkostnader.

Alternativens totalkostnader

Flygplansfamilj med SK 38/A 38	Kostnad (milj. kr.)	Flygplansfamilj med A 20[1]	Kostnad (milj. kr.)
JA 37 flygplan	6 780	JA 37 flygplan	7 740
JA 37 beväpning	1 150	JA 37 beväpning	1 150
SK 38/A 38 flygplan	9 820[2]	A 20 flygplan	8 730
SK 38/A 38 beväpning	3 930	A 20 beväpning	2 450
Flygplan 60+35	110	45 skolflygplan	1 130
2 divisioner AJ 37 livstidsförlängning	100		
Sjömålsinvisning	80		
Ökade kostnader för bassystem	300		
Forskningsprogram för flygplan SK 38/A 38	200		
Drift till år 2010	4 850	Drift till år 2010	5 840
Totalt	**27 320**	Totalt	**27 040**

[1] Enligt flygindustrikommittén. Inkl. telemotmedel enligt överbefälhavaren.
[2] Industrin har inte hävdat avvecklingskostnader i alternativet flygplan SK 38/A 38. Trots detta har försvarets materielverk belastat alternativet med 430 milj. kr.

Överbefälhavaren pekar i detta sammanhang på kostnadsunderlagets olika säkerhet för de båda familjerna. För flygplan SK 38/A 38 föreligger offerter i alla väsentliga avseenden för typarbetet och för serieanskaffningen s. k. budgetpriser för grundflygplan, motor och egenutvecklad elektronik. Kostnaderna för flygplan A 20 grundas på bedömningar. Den föreliggande valsituationen kan ha inneburit att kostnaderna för flygplan SK 38/A 38 har utsatts för större press än kostnaderna för flygplan A 20. Överbefälhavaren anser det inte vara helt uteslutet att kostnaderna för flygplan A 20 – i en ny beslutssituation – skulle kunna minskas i förhållande till de värden som nu redovisas. En minskning ned till de för flygplan SK 38/A 38 angivna värdena för den första tioårsperioden torde dock inte vara sannolik.

Enligt regeringens anvisningar skulle överbefälhavaren lämna sina rekommendationer beträffande valet mellan flygplan SK 38/A 38 och flygplan A 20 med utgångspunkt i en ekonomisk ram som för perioden fram t. o. m. budgetåret 1981/82 följer 1977 års försvarsbeslut och för tiden därefter inte förutsätter nämnvärda höjningar av de reala ramarna för det militära försvaret.

För tiden efter budgetåret 1981/82 har överbefälhavaren mot denna

bakgrund räknat med två hypotetiska ramar.

Ram 1 utgår från att försvarsmaktens "köpkraft" för de kommande femårsperioderna efter budgetåret 1981/82 behålls på den nivå som 1977 års försvarsbeslut förutsatte för perioden 1977/78–1981/82. Den är ekonomiskt mer gynnsam för försvaret än de planeringsförutsättningar som f. n. gäller.

Ram 2 förutsätter enligt överbefälhavaren att försvarsmaktens ram efter budgetåret 1981/82 närmast motsvarar en förlängning av de ekonomiska förutsättningar som regeringen hittills har föreskrivit för programplaneringen intill budgetåret 1983/84.

Med hänsyn till den osäkerhet som nödvändigtvis är förknippad med den långsiktiga planeringen bedömer överbefälhavaren det nödvändigt att i första hand väga flygplansalternativen inom ram 2, även om denna – utdragen mot sekelskiftet – medför mycket stora negativa verkningar för försvaret.

SK 38/A 38-alternativet kan med de kostnader som försvarets materielverk har redovisat och med den översiktliga planering som chefen för flygvapnet har genomfört inrymmas inom gällande försvarsram de närmaste tre budgetåren, men ryms inte inom ram 2 för tiden därefter. Bristen uppgår till knappt 600 milj. kr. för perioden 1982/83–1993/94.

A 20-alternativet enligt flygindustrikommittén med tillägg för motmedel ryms inte i ram 2 under försvarsbeslutsperioden eller under tiden fram till budgetåret 1988/89. Bristen uppgår till knappt 1 400 milj. kr. för perioden 1979/80–1988/89 (950 milj. kr. om motmedel inte inräknas).

Överbefälhavaren har tidigare klarlagt att en anskaffning av flygplan SK 38/A 38 eller flygplan A 20 förutsätter en förbättrad försvarsekonomi efter budgetåret 1981/82. Denna slutsats gäller alltjämt.

Under praktiskt taget hela 1980-talet ryms sålunda varken flygplan SK 38/A 38 eller flygplan A 20 i en försvarsram med nuvarande planeringskonstruktion. För flygplan SK 38/A 38 fortsätter bristen in mot mitten av 1990-talet.

Kostnadsfördelningen över tiden i de båda flygplansalternativen är sådan att en minskning av antalet divisioner inte påverkar kostnadsutfallet under de närmaste tio budgetåren. Det är sålunda inte heller möjligt att inrymma ett mindre antal divisioner av flygplan A 38 eller flygplan A 20 i ram 2 för denna period.

Inom ramen för 1977 års försvarsbeslut ger nu presenterat underlag inte skäl till ändrad prioritering mellan attackflygsystemet och övriga vapensystem och funktioner.

Vid beslutet kan regeringen emellertid inte bara ta hänsyn till de ekonomiska förhållandena inom den närmaste tiden. Överbefälhavaren har i den perspektivplan del 1 som inlämnades i februari 1979 prövat alternativa avvägningar inom försvarsmakten och översiktligt granskat möjligheterna att genomföra dessa.

Den ram 1 som överbefälhavaren har redovisat kan närmast relateras till

den mellersta delen av det ekonomiska intervall som har gällt för perspektivplaneringen, medan ram 2 närmast kan relateras till den nedre delen av detta intervall.

Den lägre nivån skulle, som framgår av perspektivplanen, leda till mycket stora omstruktureringar av försvarsmaktens krigs- och fredsorganisation inför och under 1990-talet.

En sådan försvarsekonomisk utveckling skulle enligt överbefälhavaren antingen leda till att den allmänna värnplikten måste uppges med därav följande minskningar i krigs- och fredsorganisationerna eller till en mycket begränsad materielanskaffning och därav följande låg vapenteknisk effekt i krigsorganisationen samt reducering av försvarsindustrin.

Överbefälhavaren redovisar i perspektivplanen de stora säkerhetspolitiska risker som är förknippade med en sådan inriktning. Om statsmakterna trots detta vid sitt beslut vill upprätthålla handlingsfriheten inför 1982 års försvarsbeslut mot den nedre delen av det ekonomiska intervall som gäller för perspektivplaneringen, kan överbefälhavaren inte rekommendera en inhemsk anskaffning av flygplanssystem med hänsyn till de långsiktiga bindningar som detta skulle innebära.

Mot denna bakgrund och med beaktande av alla de värderade faktorerna förordar överbefälhavaren SK 38/A 38-alternativet endast under förutsättning att försvarsmakten efter budgetåret 1981/82 kan påräkna en sådan höjd ekonomisk ram att flygplanssystemen – inom ramen för en balanserad avvägning mellan skilda försvarsfunktioner – kan tillföras erforderliga resurser. Ram 2, som närmast motsvarar en prolongering av den nuvarande planeringsramen, tillgodoser inte en sådan utveckling.

Om statsmakterna avser ta ställning utifrån de ekonomiska förutsättningar som gäller för ram 2 kan överbefälhavaren sålunda varken rekommendera flygplan SK 38/A 38 eller flygplan A 20. Som överbefälhavaren har framhållit i yttranden i flygplansfrågan under år 1978 måste enligt hans mening fortsatt flygplansanskaffning då inriktas mot utländska alternativ. De säkerhetspolitiska och andra nackdelarna av en sådan inriktning är avsevärda.

I en sådan situation bör – parallellt med undersökningar av utländska flygplan – prövas på vilket sätt och i vilken takt produktionen av flygplan JA 37 skall slutföras utifrån samhällsekonomiska och försvarsekonomiska utgångspunkter. Därvid bör bl. a. såväl förkortning som förlängning av JA 37-serien prövas. Styrande för detta blir bl. a. tidpunkten för anskaffningen av det utländska attackflygplanet.

Sammanfattningsvis lämnar överbefälhavaren följande rekommendationer.

– Om försvarsmakten efter budgetåret 1981/82 kan påräkna en långsiktig ekonomisk ram som i erforderlig grad överstiger den nuvarande planeringsramen och dess prolongering, bör flygplan SK 38/A 38 utvecklas.

– Om en sådan försvarsram inte kan påräknas, bör fortsatt flygplansanskaffning inriktas mot utländska alternativ.

– Därvid bör också det lämpligaste sättet att slutföra produktionen av flygplan JA 37 utredas med hänsynstagande till operativa, samhällsekonomiska och försvarsekonomiska förhållanden.

Ärendet har behandlats i militärledningen. Härvid har cheferna för armén och marinen avgett särskilda yttranden och chefen för flygvapnet anmält avvikande mening. Militärledningens rådgivande nämnd har under handläggningen informerats om ärendet.

Chefen för armén ansluter sig till överbefälhavarens uppfattning och redovisar därutöver bl. a. följande motiv som grund för sitt ställningstagande.

Huvuduppgiften för både flygplan A 38 och flygplan A 20 är attackinsats mot sjö- och markmål. Båda flygplanssystemen kan därvid, som överbefälhavaren har angett, lösa betydelsefulla operativa uppgifter. Chefen för armén ifrågasätter emellertid om inte dessa uppgifter kostnads- och effektmässigt på lång sikt kan lösas bättre och säkrare av andra vapensystem som inte på samma sätt som flygplan påverkas av angriparens luftvärns- och jaktkapacitet. Markmål kan bekämpas av robotbeväpnade helikoptrar eller markrobotar och sjömål med sjörobotar antingen från land eller från robotfartyg som är baserade inomskärs. Det ekonomiska underlag för flygplan SK 38/A 38 som har presenterats torde enligt arméchefen vara så säkert som man rimligen kan begära med hänsyn till den mycket begränsade tid som har stått till förfogande för att kostnadsberäkna ett projekt som har denna omfattning och som befinner sig på nuvarande utvecklingsstadium. Chefen för armén framhåller dock att det för huvuddelen av kostnaderna bara finns ram- eller budgetpriser men inga bindande åtaganden från industrins sida. Erfarenheten visar enligt arméchefen att det är mycket svårt att beräkna kostnaderna för stora och komplicerade objekt. Det gäller här en utveckling av både ett kvalificerat flygplan och tekniskt komplicerade vapen. Chefen för armén anser att betydande kostnadsökningar inte kan uteslutas. Detta innebär att statsmakternas garanti för ekonomiska resurser till en balanserad försvarsmakt måste innefatta även sådana kostnadsökningar som inte har redovisats nu.

Chefen för marinen delar i allt väsentligt överbefälhavarens värderingar och slutsatser. Han anser dock att följande punkter måste förtydligas.

Genomförda studier och analyser inom perspektivplaneringen visar enligt chefen för marinen att Skandinaviens strategiska betydelse sannolikt kommer att öka under 1980- och 1990-talen. Samtidigt ökar en angripares tekniska och operativa möjligheter att genomföra en överraskande invasion – både över landgräns och kust. I båda fallen är invasionen med stor säkerhet kombinerad med omfattande företag i luften. En kraftig flygbekämpning av våra förband måste förutsättas. Detta ställer enligt marinchefen krav på ett starkt luftförsvar som även i framtiden måste innehålla ett kvalificerat jaktflyg. Den ökande risken för överraskning kräver en god underrättelsefunktion, i vilken spaningsflyget intar en vital plats. Av ekonomiska skäl

framtvingade reduceringar inom flygplanssektorn får därför enligt chefens för marinen mening inte drabba jakt- eller spaningsflyget. Dessa funktioner kan inte heller övertas av andra förbandstyper annat än i begränsad omfattning.

Chefen för flygvapnet anför bl. a. följande.

I regeringens direktiv för utredningen har förutsatts att den ekonomiska ramen för det militära försvaret inte höjs nämnvärt. Överbefälhavaren har ändå valt att slutligt värdera möjligheten att genomföra SK 38/A 38-systemet mot en ekonomisk ram som förutsätter en fortgående urholkning av försvarets "köpkraft" och som innebär att försvarsmaktens materielanskaffning minskas drastiskt. Denna ram motsvarar den lägsta ekonomiska nivån i den nyligen genomförda perspektivplaneringen. Chefen för flygvapnet anser att det är ologiskt att bedöma möjligheterna att genomföra projektet främst mot en sådan ekonomisk utveckling för försvaret och att det föregriper 1982 års försvarsbeslut. Regeringens direktiv visar enligt chefen för flygvapnet klart att ett bibehållande av reala ekonomiska resurser förutsätts. Chefen för flygvapnet har den uppfattningen att överbefälhavaren genom sitt val av ekonomisk ram har ställt SK 38/A 38-systemet i "strykklass" vid bedömningen av möjligheterna att på lång sikt bereda ekonomiskt utrymme för försvarets olika funktioner.

Chefen för flygvapnet påpekar också att överbefälhavaren har förutsatt en minskning av flygvapnets planeringsram för perioden 1982/83–1986/87 med ca 1 miljard kr. Chefen för flygvapnet har sedan länge invänt mot denna omfördelning. Trots omfördelningen krävs inte några ekonomiska tillskott för att utveckla och anskaffa SK 38/A 38-systemet i ram 1. I ram 2 krävs ett tillskott av ca 600 milj. kr. för en tolvårsperiod. Enligt flygvapenchefens uppfattning finns förutsättningar att inom försvarets planeringsram täcka denna merkostnad. Chefen för flygvapnet anser därför att överbefälhavaren har undervärderat möjligheterna att anskaffa SK 38/A 38-systemet.

Chefens för flygvapnet överväganden leder sammanfattningsvis till ett starkare förord för flygplan SK 38/A 38 än det som kan utläsas av överbefälhavarens förslag.

Föredraganden

Försvarsmaktens attackflyg består f. n. av fem och en halv divisioner medeltunga attackflygplan av typ AJ 37 Viggen (Attackviggen) som levererades under perioden 1971–1978 samt fem lätta attackdivisioner utrustade med skolflygplanet SK 60 som anskaffades under åren 1966–1967.

Den tekniska livslängden hos Attackviggen medför att det uppstår behov av att ersätta flygplanet under senare delen av 1980-talet. Tidpunkten för ersättning av flygplan SK 60 är beroende av hur systemet utnyttjas i fortsättningen. Om flygplanet används bara till flygutbildning, bör ett nytt skolflygplan anskaffas i början av 1990-talet. Om attackuppgifterna kvarstår,

behöver det ersättas under andra hälften av 1980-talet.

Frågan om ersättning av dagens attack- och skolflygplanssystem har varit föremål för mycket omfattande utredningar under de senaste åren. Därutöver har visst arbete påbörjats både när det gäller att vidareutveckla flygplan JA 37 (Jaktviggen) till ett medeltungt attackflygplan kallat A 20 och att utveckla ett nytt lätt attack- och skolflygplan med benämningen B3LA. T. o. m. budgetåret 1977/78 har sammanlagt ca 115 milj. kr. lagts ned på förberedande studier m. m. Därefter har ca 310 milj. kr. anvisats för fortsatta studier och utvecklingsarbete.

1974 års försvarsutredning rekommenderade i sitt betänkande (SOU 1977:1) Totalförsvaret 1977–82 att Jaktviggen skulle utvecklas till det medeltunga attackflygplanet A 20. Däremot ansåg utredningen att man, med det underlag som då var tillgängligt, inte kunde förorda den utveckling och anskaffning av det lätta attack- och skolflygplanet B3LA som överbefälhavaren hade föreslagit. Vidare framhöll utredningen att det skolflygplan som blev aktuellt för anskaffning, om B3LA inte utvecklades, skulle kunna beväpnas och organiseras i lätta attackförband.

I prop. 1976/77:74 om inriktningen av säkerhetspolitiken och totalförsvarets fortsatta utveckling (bil. 1) anslöt sig regeringen till försvarsutredningens rekommendationer att det medeltunga attackflygplanet A 20 borde utvecklas och att ett skolflygplan borde anskaffas och förses med lämplig beväpning, om B3LA inte anskaffades. Beträffande flygplan A 20 anfördes att det fortsatta utredningsarbetet också borde innefatta en noggrann prövning av hur många flygplan som behövdes och vilka prestanda dessa borde ha. Regeringen anslöt sig vidare till utredningens uppfattning att ett kompletterande underlag var nödvändigt innan beslut kunde fattas angående inriktningen av kommande anskaffning av attack- och skolflygplan. Riksdagen (FöU 1976/77:13, rskr 1976/77:311) beslöt enligt regeringens förslag.

För att nära följa och utvärdera det fortsatta arbetet med ett fördjupat beslutsunderlag tillkallades den s. k. B3LA-beredningen som lämnade sin rapport (Ds Fö 1977:7) i oktober 1977. Beredningen fann att valet borde stå mellan ett alternativ som innehöll sex divisioner av flygplan A 20 och 45 skolflygplan av utländsk eller svensk tillverkning och ett alternativ som omfattade nio divisioner av flygplan B3LA och två divisioner av Attackviggen som i sin nuvarande utformning behålls intill mitten av 1990-talet. Enligt de kostnadsberäkningar som B3LA-beredningen redovisade var totalkostnaderna för B3LA-alternativet något lägre än för A 20-alternativet. Kostnaderna för B3LA-alternativet hade därvid, till skillnad från kostnaderna för A 20-alternativet, minskats efter vissa förhandlingskontakter med de berörda industriföretagen. Enligt B3LA-beredningen var det en väsentligt större skillnad mellan alternativen när det gällde kravet på betalningsmedel under olika tidsskeden. Därför att B3LA-alternativet fordrade ett mera omfattande utvecklingsarbete beräknades det kräva ett tillskott till det militära försvarets planeringsram för perioden 1977/78–1981/82 av ca 350

milj. kr. per budgetår i prisläget februari 1977. Alternativet med flygplan A 20 beräknades kräva ett tillskott till ramen av ca 100 milj. kr. per budgetår under samma period.

Min företrädare anförde i prop. 1977/78:95 om anslaget Flygvapenförband: Forskning och utveckling att flera skäl talade för att man inte skulle fatta slutligt beslut i flygplansfrågan under våren 1978. B3LA-beredningen hade inte haft möjligheter att studera konsekvenserna för den svenska flygindustrin och för vissa av försvarets myndigheter och verkstäder av att inte utveckla och anskaffa flygplan B3LA. Det fanns en betydande osäkerhet om vad produktionen och driften av Jaktviggen skulle komma att kosta, om den måste ske utan stöd av så stora utvecklingsavdelningar som de berörda företagen har i dag. Vidare ansågs den version av flygplan A 20 som överbefälhavaren förordade inte kunna anskaffas inom planeringsramen. Det fanns därför anledning att närmare överväga om och i så fall hur Viggen borde utvecklas till ytterligare en attackversion eller om det fanns något utländskt alternativ till flygplan A 20. Det borde vidare undersökas på vilket sätt och i vilken utsträckning som det var möjligt att inom andra områden ta till vara det tekniska kunnande som flygindustrin representerar. Med hänsyn till frågans stora betydelse tillkallades med stöd av regeringens bemyndigande i januari 1978 en parlamentarisk kommitté, flygindustrikommittén (Fö 1978:01), för att ta fram ytterligare beslutsunderlag avseende alternativ för det fall att flygplan B3LA inte skulle komma att utvecklas.

Regeringen uppdrog vidare åt försvarets materielverk att förhandla med berörda industrier om villkoren för fortsatt utvecklingsarbete m. m. på flygplanen B3LA och A 20 för tiden intill den 1 juli 1979 inom en kostnadsram av 310 milj. kr. i prisläget februari 1977. Full handlingsfrihet att vid denna tidpunkt avbryta eller fullfölja utvecklingsarbetet på flygplan B3LA förutsattes. Om utvecklingsarbetet på flygplan B3LA avbryts den 30 juni 1979 skulle utvecklingsarbetet på flygplan A 20 enligt uppdraget till materielverket omgående kunna fortsätta utan merkostnad för staten.

Eftersom uppdraget till försvarets materielverk att förhandla om villkoren för utvecklingsarbetet på flygplanen B3LA och A 20 förutsatte en samtidig beställning av Jaktviggen, vill jag något beröra det avtal om tillverkning av de andra och tredje delserierna som ingicks i maj 1978 mellan försvarets materielverk och Saab-Scania AB. Detta avtal innehåller i huvudsak följande.

Om typarbetet på flygplan B3LA fullföljs efter den 1 juli 1979 gäller ett fast pris för de båda delserierna av Jaktviggen om 2 357 milj. kr. i prisläget första kvartalet 1977 med prisreglering. Kontraktet förutsätter också att detta pris skall granskas senare. Försvarets materielverk har rätt att avbeställa den tredje delserien av Jaktviggen före den 15 juli 1980. Priset för den andra delserien blir då 1 396 milj. kr. i samma prisläge. Härtill kommer kostnader för avveckling eller underbeläggning av produktionsresurserna, om fortsatt tillverkning av flygplan vid Saab-Scania AB inte kommer till stånd efter den

andra delserien av Jaktviggen. I detta fall skall separat överenskommelse träffas om kostnadsansvaret. Om typarbetet på flygplan B3LA avbryts, skall avtalet omformas om Saab-Scania AB begär det. Den andra delserien tillverkas då till ett fast pris av 1 381 milj. kr. Priset förutsätter att den tredje delserien beställs. Denna tillverkas i detta fall till ett preliminärt pris av 1 376 milj. kr. Därvid gäller således inte villkoren om fast pris. Enligt avtalet skall reglerna för samarbete mellan försvarets materielverk och Saab-Scania AB i detta fall bli föremål för ett särskilt avtal som skall anpassas till Saab-Scanias speciella arbetssituation.

Överbefälhavaren inkom i september 1978 till regeringen med en sammanfattning av det underlag som han hade lämnat till flygindustrikommittén. I detta underlag framförde överbefälhavaren i sina slutsatser bl. a. att fortsatta beställningar av flygplan vid svensk industri kräver dels att följderna av avvecklingssituationen vid berörd industri inte belastar den militära ramen, dels att industrins möjligheter att genomföra produktionen och stödja den fortsatta driften av flygplanssystem kan bedömas som rimligt säker. Vidare anförde överbefälhavaren att det underlag som hade presenterats inte gav skäl till någon annan prioritering mellan attackflygsystemet och övriga vapensystem och funktioner än den som lades fast genom 1977 års försvarsbeslut. En anskaffning av flygplan B3LA var enligt överbefälhavaren väl motiverad men förutsatte en höjning av försvarsmaktens ram.

Jag delar överbefälhavarens uppfattning att ingenting har kommit fram som ger anledning till en annan avvägning mellan det militära försvarets olika delar än den som lades fast genom 1977 års försvarsbeslut. Det finns alltså inte några förutsättningar för att göra sådana omplaneringar inom försvarsmakten att en utveckling av flygplan B3LA kan genomföras utan att planeringsramen för det militära försvaret höjs väsentligt. Utveckling och anskaffning av flygplan B3LA bör därför enligt min mening inte komma i fråga.

Som jag påpekat tidigare har flygindustrikommittén inte haft i uppdrag att lämna förslag om utvecklingsarbetet på flygplan B3LA skall fullföljas eller inte. Kommittén har haft till uppgift att utarbeta ytterligare beslutsunderlag för alternativ som innebär att flygplan B3LA inte utvecklas. Kommittén har inhämtat underlag från överbefälhavaren, försvarets materielverk och berörda industriföretag. Kommittén föreslår i sitt första betänkande (Ds Fö 1978:8) att anskaffningen av attackflygplan närmast bör inriktas mot flygplan A 20, om en anskaffning av flygplan B3LA inte kommer till stånd. Med hänsyn till möjligheterna att inrymma olika A 20-alternativ inom den gällande försvarsramen och med hänsyn till de operativa bedömningar som har redovisats för kommittén förordar den ett alternativ som omfattar åtta divisioner av flygplan JA 37 och sex divisioner av flygplan A 20. Denna anskaffning rymts dock inte helt inom det ekonomiska utrymme som överbefälhavaren har beräknat finns tillgängligt för ersättning av attackflygplan under perioden 1979/80–1983/84.

Kommittén har framhållit att offerter måste inhämtas från berörda industrier innan beslut om upphandling kan fattas. Om de förhandlingar som är nödvändiga i samband därmed skulle visa att den tekniska osäkerheten i fråga om produktionen eller driften av flygplanen blir för stor eller att kostnaderna inte ryms inom den ram som kan avdelas, bör ett utländskt flygplan väljas. Principbeslut om en sådan anskaffning bör i så fall fattas snarast möjligt. Kommittén anser dock att en anskaffning i utlandet har mycket större principiella och politiska nackdelar än alternativet med flygplan A 20.

Strax efter det att flygindustrikommittén hade avlämnat sitt betänkande inkom från huvudavdelningen för flygmateriel vid försvarets materielverk till försvarsdepartementet ett nytt underlag avseende ett lätt attack- och skolflygplan. Detta underlag avvek i ekonomiskt avseende väsentligt från underlaget för flygplan B3LA. Flygindustrikommittén hade inte haft tillfälle att ta del av underlaget. I det nya underlaget anfördes att förutsättningarna för att utveckla och tillverka flygplan delvis har förändrats under senare tid. Framför allt sades detta bero på en kraftigt ökad internationell efterfrågan på civila flygplan av olika storlekar. Genom att satsa på ett eget civilt flygplansprojekt och genom att delta i andra sådana projekt tillsammans med utländska industrier kan enligt vad som angavs i det nya underlaget en betydande del av personalen inom den svenska flygindustrin sysselsättas med andra flygplansprojekt än militära. Härigenom skulle kraven på betalningar för militära uppdrag kunna minskas samtidigt som en variant av flygplan B3LA med benämningen SK 38/A 38 skulle kunna utvecklas till en något senare tidpunkt. Underlaget remitterades omgående till överbefälhavaren. I sitt remissvar angav denne bl. a. att kravet på tillskott till försvarsmaktens ram under de första fem budgetåren enligt försvarets materielverks uppskattning kunde minskas från tidigare 350 milj. kr. per budgetår för flygplan B3LA till 60 milj. kr. per budgetår för flygplan SK 38/A 38. Underlaget var dock enligt överbefälhavaren av sådan karaktär att det inte kunde ligga till grund för ett beslut. Överbefälhavaren ansåg att det krävdes ytterligare några månaders arbete för att ett tillräckligt genomarbetat underlag skulle kunna redovisas för regeringen. Eftersom något omedelbart beslut i frågan inte behövdes, fanns enligt min mening skäl att utnyttja den ytterligare tid som stod till buds genom att uppskjuta ställningstagandet till en särskild proposition. Under denna tid slutfördes överbefälhavarens arbete med perspektivplanens första fas. Detta möjliggjorde att flygplansfrågan nu kan belysas i ett mera långsiktigt försvarsekonomiskt perspektiv.

Av de skäl som nyss har nämnts uppdrog regeringen i december 1978 åt överbefälhavaren att utreda de operativa och planeringsmässiga förutsättningarna samt att genom försvarets materielverk låta utreda de tekniska, ekonomiska och sysselsättningsmässiga förutsättningarna för en eventuell anskaffning av flygplan SK 38/A 38. Av uppdraget framgår att överbefälhavaren borde analysera de långsiktiga ekonomiska följderna för försvaret i dess

helhet av en anskaffning av flygplan SK 38/A 38 och att de operativa skillnaderna mellan flygplanssystemen SK 38/A 38 och A 20 borde belysas och värderas i olika ekonomiska alternativ. Vidare framgår att bedömningar av den tekniska och ekonomiska säkerheten i genomförandet av ett alternativ med flygplan SK 38/A 38 borde göras med den förutsättningen att detta projekt inte skulle följas av ett stridsflygplanssystem som helt utvecklades i Sverige.

Överbefälhavaren överlämnade i februari 1979 sitt svar på regeringens uppdrag.

Med utgångspunkt i regeringens uppdrag har överbefälhavaren beskrivit två hypotetiska eknomiska ramar för utvecklingen efter perioden 1977/78–1981/82. I den högre ramen har förutsatts att försvarsmakten vid varje försvarsbeslut från år 1982 och fram till sekelskiftet tillförs ekonomiska resurser så att "köpkraften" behålls på samma nivå som i 1977 års försvarsbeslut. Detta har förutsatts ske genom ramhöjningar som ger kompensation för pris- och löneökningar utöver den allmänna prisutvecklingen enligt nettoprisindex. I den lägre ramen har förutsatts att kompensation utöver nettoprisindex för prisökningar på materiel, förnödenheter och tjänster inte erhålls. Däremot har förutsatts kompensation för löneökningar utöver nettoprisindex. Överbefälhavaren anser att en sådan ram medför en fortgående minskning av försvarets "köpkraft" och innebär att försvarsmaktens materielanskaffning på lång sikt reduceras avsevärt.

De ekonomiska förutsättningar som överbefälhavaren har angett måste enligt min mening fogas in i ett försvarsekonomiskt och försvarspolitiskt sammanhang. Verksamheten i fred inom försvarsmakten har under senare år rationaliserats i snabb takt. Omfattande organisationsförändringar har genomförts. Ett flertal förband har lagts ned och andra kommer att läggas ned. Personalen har måst minskas i en takt av över 500 anställda om året. Trots detta har det inte varit möjligt att helt få ned kostnadsutvecklingen för den fredstida driften inom försvarsmakten till samma nivå som ökningstakten i den allmänna prisnivån. Det var därför nödvändigt att höja försvarsramen i 1977 års försvarsbeslut, bl. a. i syfte att undvika en fortlöpande minskning av den andel av försvarskostnaderna som går till ny materiel.

De framtida ekonomiska förutsättningarna för det militära försvaret har närmare analyserats inom regeringskansliet. Därvid har förutsatts att det militära försvaret även i framtiden erhåller kompensation för den allmänna prisutvecklingen enligt nettoprisindex och att särskilda höjningar av försvarets planeringsram övervägs i samband med försvarsbesluten. Om man tar till utgångspunkt att den nuvarande takten i rationaliseringar och personalminskningar inom försvaret skulle kunna hållas under åren fram till sekelskiftet, visar analysen att försvarsramen i de framtida försvarsbesluten måste höjas med belopp som väsentligt kan bedömas överstiga den höjning som vidtogs år 1977 om den reella "köpkraften" skall kunna behållas inom

materielområdet. För att en ännu snabbare takt skall bli möjlig i rationaliseringar och personalminskningar krävs väsentliga omstruktureringar av verksamheten inom huvudproduktionsområdet Ledning och förbandsverksamhet.

Den högre ekonomiska ram som överbefälhavaren har utnyttjat i sin utredning av attackflygplansfrågan förutsätter att realinnehållet i den verksamhet som bedrivs inom försvarsmakten vidmakthålls genom fortlöpande höjningar av försvarsramen vid de försvarsbeslut som återstår under 1900-talet. I den lägre ekonomiska ramen har förutsatts kompensation enbart för löneökningar utöver nettoprisindex. Den genomförda analysen tyder på att redan den lägre av överbefälhavarens båda ramar förutsätter höjningar av försvarsramen vid de försvarsbeslut som återstår under 1900-talet som är av samma storleksordning som den som genomfördes i 1977 års försvarsbeslut.

I direktiven till den utredning som överbefälhavaren nu har redovisat angavs att en av förutsättningarna för att alternativet med flygplan SK 38/A 38 skulle kunna övervägas var att tillfredsställande kostnadsåtaganden från flygindustrins sida kunde uppnås och att industrin utfäste sig att avsätta stora egna resurser för civil verksamhet. För flygplan SK 38/A 38 finns bindande offerter bara för huvuddelen av utvecklingsarbetet. Industrin har i särskild ordning anmält till regeringen hur stora resurser man tänker avsätta för civil verksamhet. Resultatet är enligt min mening svårbedömbart. Flera av de redovisade projekten förutsätter enligt flygindustrin statliga ekonomiska garantier för att de skall kunna genomföras. Några civila kontrakt som kan sägas belägga en väsentlig del av företagens utvecklings- och produktionsapparat finns inte redovisade. För det fall att flygplan SK 38/A 38 inte kommer att utvecklas saknas uttalanden från industrin om civil verksamhet.

När det gäller projekt av det slag som det här är fråga om är osäkerheterna stora i fråga om kostnader och tekniska möjligheter att genomföra projekten. Enligt min mening är det därför nödvändigt att förse kostnadsberäkningarna med säkerhetsmarginaler utöver dem som enligt praxis har lagts in i de redovisade kostnaderna. Även om man i likhet med överbefälhavaren utgår från de belopp som har presenterats, pekar den analys som har gjorts inom regeringskansliet på att ett genomförande av SK 38/A 38-projektet kräver betydande framtida ramhöjningar, om inte försvarsmakten samtidigt omstruktureras kraftigt. Bl. a. skulle detta kunna leda till starka ingrepp i den allmänna värnplikten och i fredsorganisationen. Enligt min bedömning är därför långsiktiga och omfattande ekonomiska åtaganden från statsmakternas sida gentemot försvaret nödvändiga, om flygplan SK 38/A 38 skall få rum i en balanserad försvarsstruktur. I detta sammanhang vill jag även peka på de konsekvenser som åtaganden av denna storleksordning kan få för våra möjligheter att på lång sikt skaffa oss ett luftförsvar som är anpassat till utvecklingen i vår omvärld. Vid en samlad bedömning kan jag inte finna det

försvarbart att statsmakterna binder sig för att utveckla ett projekt som kan komma att äventyra förutsättningarna för att på lång sikt upprätthålla ett balanserat försvar. Jag förordar därför att det pågående arbetet med att utveckla flygplan SK 38/A 38 avbryts.

Överbefälhavarens utredning tyder på att också en anskaffning av sex divisioner av flygplan A 20 med den kvalitet som överbefälhavaren har funnit önskvärd från operativa utgångspunkter skulle medföra problem när det gäller kostnaderna. Utredningen pekar också på vissa problem med ett sådant alternativ genom de osäkerheter som följer med omställningen av den del av flygindustrin som bedriver utvecklingsarbete. En vidareutveckling av Jaktviggen till denna kvalitetsnivå bör enligt min mening därför inte komma i fråga. Det är därför nödvändigt att undersöka om någon form av vidareutvecklad Jaktviggen kan fylla ett väsentligt operativt behov på en godtagbar ekonomisk nivå. Till dess att detta har klarlagts bör visst utvecklingsarbete på Jaktviggen fortgå under budgetåret 1979/80. Ett flygplan som vidareutvecklas på dessa grunder bör enligt min mening också ses i samband med frågan om det totala antalet divisioner av Jaktviggen som jag senare kommer att beröra.

Flygvapnet har behov av nya skolflygplan under senare delen av 1980-talet eller början av 1990-talet. Det bör prövas om dessa flygplan också kan ges en beväpning så att de kan användas för vissa attackuppgifter. Alternativ som omfattar anskaffning av sådana flygplan bör belysas i den fortsatta planeringen. Om svensk flygindustri kan lämna konkurrenskraftiga erbjudanden på detta område, anser jag att anskaffningen bör ske inom landet.

Innan ställning kan tas till frågan om utveckling och anskaffning av nya flygplan måste överbefälhavarens planering för perioden 1980/81–1984/85, i vilken ersättning för attacksystemet skall ingå, föreligga och offerter från industrin inhämtas. Därvid är det nödvändigt att inrikta anskaffningen så att den ryms inom det ekonomiska utrymme som överbefälhavaren har redovisat för anskaffning av attack- och skolflygplan inom ramen för 1977 års försvarsbeslut. Planeringen kommer också att påverkas av vilka kostnadsåtaganden som kan erhållas från industrin för det antal Jaktviggen som återstår att beställa. Hittills har en anskaffning av åtta jaktdivisioner och sex attackdivisioner planerats. Jag anser att alternativ med varierande antal jaktdivisioner och attackdivisioner kan behöva övervägas i avsikt att nedbringa kostnaderna.

Skulle det visa sig att kostnaderna för ett operativt godtagbart inhemskt flygplanssystem överstiger det disponibla utrymmet bör andra alternativ övervägas. Detta står i överensstämmelse med vad som har förordats av flygindustrikommittén. För att behålla denna handlingsfrihet är det nödvändigt att utländska flygplansalternativ studeras parallellt med en vidareutveckling av Jaktviggen. Jag delar överbefälhavarens tidigare bedömning att det torde komma att finnas utländska flygplan som uppfyller de operativa kraven vid den tidpunkt när en anskaffning skall ske.

I den planering som överbefälhavaren genomför bör förslag till fortsatt flygplansanskaffning ingå. Möjligheterna till och konsekvenserna av ett antal alternativ med varierande antal Jaktviggendivisioner, divisioner med vidareutvecklade Jaktviggen och divisioner med utländska flygplan bör granskas. Även olika alternativ till anskaffning av beväpnade och obeväpnade skolflygplan skall vägas in i det avdelade ekonomiska utrymmet.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att luftförsvaret kommer att utgöra en viktig förutsättning för försvarets krigsavhållande förmåga. Det ankommer på 1978 års försvarskommitté att granska alternativa möjligheter till anskaffning av jaktflygplan, luftvärnsrobotar och andra luftförsvarskomponenter och att lämna förslag om den framtida avvägningen av luftförsvaret. Det är väsentligt att underlag tas fram som belyser i vilken omfattning inhemska utvecklings- och tillverkningsresurser kan utnyttjas vid anskaffningen av olika komponenter i det framtida luftförsvaret.

Det avtal om beställning av de andra och tredje delserierna av Jaktviggen som har träffats mellan försvarets materielverk och berörda industriföretag innebär vissa komplikationer, om flygplanen SK 38/A 38 eller B3LA inte utvecklas. Trots att ett betydande utredningsarbete har lagts ned på att granska de anskaffningsalternativ som finns föreligger alltjämt stora osäkerheter. Till dessa hör bristerna i kostnadsunderlaget för alterntivet med flygplan A 20 och svårigheterna att värdera de samlade konsekvenserna av förändringar i industrins civila och militära verksamhet. Möjligheterna till en gradvis övergång till utveckling och tillverkning av civila produkter utreds dessutom i annan ordning. De förhandlingar med berörda industriföretag som bör föras om beställning av fortsatt utvecklingsarbete på militära flygplan och robotar kompliceras av dessa förhållanden. Jag finner det därför lämpligt att dessa förhandlingar fortlöpande följs av flygmaterielberedningen inom försvarsdepartementet.

Vi har i dag en organisation för utveckling, produktion och drift av flygplanssystem som i huvudsak är anpassad till de flygplan som f. n. ingår i försvarsmakten och till den metod för flygplansanskaffning som nu tillämpas. Beslutet att inte utveckla och tillverka flygplanen B3LA eller SK 38/A 38 medför att denna organisation bör omprövas och minskas. De resurser av olika slag som nu finns inom industrin och försvarsmakten för underhåll av flygplanssystem påverkas först på längre sikt och är bl. a. beroende av vilka beslut om flygplansupphandling som kommer att fattas i framtiden.

Strukturomvandlingen av de nödvändiga resurserna för utveckling, produktion och drift av flygplanssystem bör snarast påbörjas. Härvid är det, som flygindustrikommittén har framhållit, nödvändigt att resurserna inom industrin, förvaltningen och de militära verkstäderna samordnas. Enligt min uppfattning kommer personalminskningar att bli nödvändiga innan en ny och lämpligt avvägd organisation har uppnåtts. Förändringarna inom den statliga sektorn berör främst försvarets materielverk, försvarets forskningsanstalt, flygtekniska försöksanstalten och förenade fabriksverken. Det bör

enligt min mening vara möjligt att uppnå erforderlig kompetens vid försvarets materielverk till lägre kostnader och med mindre personal än vad som nu planeras.

Jag avser att ta initiativ till en utredning om en sådan samordning av resurserna som jag nyss har nämnt. Jag vill i detta sammanhang anmäla att jag också avser att ta upp frågan om relationerna mellan försvarets materielverk och industrin i ett vidare perspektiv. Bl. a. bör belysas om nuvarande ordning för materielanskaffning är lämplig och om förändringar i förenklande och kostnadsbesparande syfte kan göras. Även rollfördelningen mellan materielverket och industrin bör övervägas i detta sammanhang. Dessa frågor rör inte endast anskaffningen av flygmateriel. Försvarets materielverk utreder också sin organisation med anledning av regeringens uppdrag till överbefälhavaren i april 1978 angående försvarsmaktens centrala ledning m. m. Resultatet av denna utredning, som skall redovisas den 1 juni 1979, skall beaktas i det nyssnämnda arbetet.

Regeringen har tillkallat en delegation (I 1978:09) med uppdrag att i samverkan med berörda företag och fackliga organisationer undersöka möjligheterna för berörd personal till civil sysselsättning, både inom och utom flygindustrin. Delegationen skall i detta syfte först ta del av och analysera den inventering av möjligheterna att utnyttja de flygindustriella resurserna för civil verksamhet som bedrivs inom de berörda industrikoncernerna. Delegationen skall därvid undersöka i vad mån statliga insatser är nödvändiga och pröva de förslag som flygindustrikommittén har lagt fram. Delegationens arbete har inletts.

Valet av anskaffningsalternativ för attack- och skolflygplan har även stor betydelse för den svenska industrins förmåga att i framtiden utveckla och tillverka mer kvalificerade robotsystem än lätta pansarvärns- och luftvärnsrobotar. I SK 38/A 38-projektet, liksom i B3LA-projektet, ingick robot B 83 som var särskilt avsedd för dessa flygplan. En utveckling av denna robot skulle ha skapat vissa förutsättningar att i framtiden utveckla och tillverka kvalificerade robotar inom landet. Enligt min uppfattning är det önskvärt att inrikta en del av vår försvarsmaterielindustri mot utveckling och produktion av vissa av de mer kvalificerade robotar som planeras ingå i försvaret. Som har anförts tidigare (prop. 1976/77:74 bil. 1 s. 130) är en väl fungerande samordning mellan olika robotindustrier ett krav för att framtida produktion skall kunna säkerställas. I detta sammanhang är det enligt min mening väsentligt att granska i vilken utsträckning försvarets långsiktiga behov av robotar helt eller delvis kan täckas genom en inhemsk utveckling och produktion som är ekonomisk försvarbar. Detta förutsätter en långsiktig och samordnad planering av försvarsmaktens behov av robotar. Flygindustrikommittén kommer inom kort att avge ett betänkande i denna fråga. Härutöver studerar överbefälhavaren förutsättningarna för en gemensam anskaffning vid svensk industri av sjömålsrobotar för marinen och flygvapnet. Jag avser att återkomma i dessa frågor senare.

Min beräkning av det totala bemyndigande- och medelsbehovet framgår av sammanställningen över beställningsbemyndiganden och betalningsmedel. Bemyndiganden och medel har beräknats på grundval av det alternativ i chefens för flygvapnet programplan som innehåller flygplan A 20. Vid ingången av budgetåret 1978/79 fanns sammanlagt ca 945 milj. kr. i beställningsbemyndiganden som inte hade utnyttjats för att lägga ut beställningar. Jag räknar med att det vid utgången av budgetåret kommer att finnas outnyttjade bemyndiganden om ca 610 milj. kr. Dessa beställningsbemyndiganden kan enligt min mening planeras om för verksamheten under budgetåret 1979/80. Det totala bemyndigandebehovet uppgår vid denna beräkning till 320 milj. kr.

Verksamheten under budgetåret 1979/80 planeras omfatta bl. a. följande.

För gemensamma lednings- och strilförband fortsätter utvecklingen av materiel till rörliga indikatorrum. Vidare påbörjas utveckling av materiel för nya radarstationer och för modifiering av radargruppcentraler.

För attackförbanden fortsätter utvecklingen av Jaktviggen till ett flygplanssystem med attackuppgifter.

Huvuddelen av bemyndigandena för gemensamma produktionsresurser utnyttjas för drift och underhåll av försöksplatser.

Med utnyttjande av de belopp som har tagits upp i sammanställningen blir bemyndigandeskulden den 30 juni 1980 1 814 474 320 kr. Detta belopp bör emellertid justeras med hänsyn till den beräknade fördelningen av prisregleringsmedel för budgetåren 1978/79 och 1979/80. Den på detta sätt beräknade bemyndigandeskulden den 30 juni 1980 blir ca 1 600 milj. kr.

Liksom tidigare bör det få ankomma på regeringen att ta ställning till vilket utvecklingsarbete som bör ske inom ramen för det beställningsbemyndigande som riksdagen kan komma att lämna.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. bemyndiga regeringen att medge att utvecklingsarbete för flygvapenförband får beställas inom en kostnadsram av 320 000 000 kr.,
2. till *Flygvapenförband: Forskning och utveckling* för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 418 200 000 kr.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

GOTAB Stockholm 1979 60135