

**Motion****1978/79:2297****av Thorbjörn Fälldin m. fl.****med anledning av propositionen 1978/79:138 om vissa anslagsfrågor m. m. rörande försvaret**

Neutralitetspolitiken är ett uttryck för Sveriges strävan att stå utanför varje stormaktskonflikt. Den alliansfria och obundna ställningen gör det samtidigt möjligt att på ett aktivt sätt delta i det internationella solidaritetsarbetet. De svenska insatserna förbinds inte med några stormaktsintressen.

Neutralitetspolitiken grundar sig bl. a. på ett starkt försvar. Den obundna ställningen ställer större krav på försvarsinsatser än om vi hade satt vår lit till någon stormakt eller försvarsallians. Trovärdigheten i neutralitetspolitiken betingas inte minst av att vi upprätthåller en egen vapentillverkning. En nedläggning av exempelvis flygindustrin har därför inte bara ekonomiska och industripolitiska aspekter. Även säkerhetspolitiken berörs.

Den proposition (1978/79:138), som regeringen lagt fram om den framtida anskaffningen av attack- och skolflygplan, får av allt att döma till följd att den svenska flygindustrin på sikt måste läggas ner. Möjligheterna att i en kritisk situation på nytt bygga upp en egen tillverkning får i stort sett betraktas som obefintliga. Beroendet av andra stater, främst stormakterna, kommer därmed att öka. Samtidigt bortfaller den fond av avancerat teknologiskt kunnande, som en egen flygindustri alltid utgör.

Skandinaviens strategiska betydelse kommer under 1980- och 1990-talen sannolikt att öka. Samtidigt kommer en angripare att ha bättre resurser att genomföra en överraskande invasion över både landgräns och kust. I båda fallen kommer en invasion med stor säkerhet att kombineras med omfattande företag i luften. Det ställer krav på ett starkt svenskt luftförsvar med kvalificerat jaktflyg. Det behövs emellertid också stridskrafter, som från luften kan bekämpa mål på marken och havsytan. Det är bl. a. nödvändigt för att kunna beskära angriparens förbindelser bakåt.

En angripare kommer dessutom sannolikt att vara rörligare och besitta större eldkraft än i dag. Kvaliteten på stormakternas militärförband förbättras till stora delar i takt med den tekniska utvecklingen. Sveriges egna kvalificerade förband minskar däremot i antal. Denna utveckling ställer ökade krav på det svenska försvaret att snabbt kunna ta upp strid såväl vid kusterna och landgränserna som längre in i landet. Förband med alternativa användningsmöjligheter får därigenom ökad betydelse.

Attackflyget har sådana egenskaper. Attackflyget förenar hög beredskap med möjligheter till snabb insats mot mål i luften, till sjöss och på marken. Det kan t. ex. tillsammans med jaktflyget sättas in mot transporter till sjöss

och i luften, därmed fördröja ett fientligt invasionsföretag och på så sätt bidra till ökat rådrum för en allmän mobilisering.

Antalet flygdivisioner liksom antalet plan i det svenska flygvapnet har sedan 1960-talet ungefär halverats. Samtidigt har marinens förband minskat kraftigt. Armén har däremot i stort sett behållit sin omfattning. Denna urholkning av flygvapnets organisation och relativa styrka kommer att fortsätta, om man inte inom nära framtid fattar beslut om hur det nuvarande attackflyget skall ersättas.

Attackflyget består f. n. av totalt tio och en halv divisioner. Av dessa är fem och en halv utrustade med medeltunga attackflygplan av typ A 37 Viggen (Attackviggen). Dessa plan levererades till flygvapnet under perioden 1971–1978. De övriga fem attackdivisionerna är utrustade med det beväpnade skolflygplanet SK 60 (Saab 105). Detta lättare plan anskaffades åren 1966–1967.

Den tekniska livslängden hos Attackviggen medför att detta plan måste ersättas med något annat plan under senare halvan av 1980-talet. Om attackuppgifterna för SK 60 skall kvarstå, måste även detta plan bytas ut mot slutet av 1980-talet.

Alla nu använda strids- och skolflygplan i det svenska flygvapnet är svensktillverkade.

Den svenska flygindustrin etablerades under 1930-talet. Efter uppbyggnadsskedet under och omedelbart efter andra världskriget har den inhemska industrin varit i sådant förhållande till det svenska flygvapnet med alla vanliga typer av militärplan.

Tekniskt och ekonomiskt har den svenska industrin hävdats sig väl även internationellt. Begränsningarna beträffande handel med krigsmateriel, både på köpar- och säljarsidan, har dock gjort att det aldrig förelegat förutsättningar för export i större skala. Svensk flygindustri har alltså i första hand varit inriktad på att tillfredsställa det svenska flygvapnets behov.

Efter andra världskrigets slut byggdes det svenska försvaret i hög grad upp kring ett starkt flygvapen. Sverige kom under 1950-talet att inta en tät position i Europa vad gäller flygförsvaret. Det gäller både antalet plan och planens kvalitet. Planens antal och antalet förband har därefter, som redan nämnts, kraftigt reducerats. Försvaret har samtidigt fått en delvis ändrad struktur.

Dessa förändringar framvingades delvis av de tidvis mycket starka kostnadsökningarna för flygplanstillverkning. De betingades i sin tur bl. a. av ökade prestanda när det gäller fart, utrustning för målsökning m. m. Även andra faktorer, som ökade säkerhetskrav och tillkomsten av nya material, har bidragit till att driva kostnaderna i höjden.

Flygvapnet har därför vid varje nytt anskaffningstillfälle fått nöja sig med ett mindre antal plan än föregående gång. Industriellt har det bl. a. inneburit kortare serier. Militärt har planens ökade prestationsförmåga bara till en del kompenserat det minskade antalet plan.

Framtagningen av det senaste stora svenska flygplanssystemet Viggen

åtföljdes av en direkt kostnadsexplosion. Beslutet om att utveckla Viggen fick därför tas till priset av en medveten kraftig bantning av attackenheterna inom marinen. Fortsatta kostnadsökningar under projektets gång framtvängde senare även kraftiga begränsningar av antalet plan. Detta fick bl. a. till följd, att utvecklingskostnaderna per plan blev mycket stora.

Erfarenheterna av Viggen gjorde det allt angelägnare för den svenska flygindustrin att inrikta sig på något enklare och därmed också billigare plan. Försvarets intresse för sådana plan ökade samtidigt på grund av vapenutvecklingen. Tillkomsten av fler lätta kvalificerade robotar kunde nämligen på sikt väntas öka användningsmöjligheterna för lätta plan utrustade med avancerade vapen. En sådan ändrad inriktning av flygplanstillverkningen skulle också stå i samklang med Sveriges strävanden på nedrustningsområdet. Dessa har under 1970-talet bl. a. varit inriktade på att bidra till att bryta den s. k. teknologiska rustningsspiralen.

Det var mot denna bakgrund, som försvarsmakten och flygindustrin inriktade sitt utvecklingsarbete på bl. a. ett mindre attackplan, som möjlig ersättare till 1970-talets flygplan (Aj 37 och SK 60). Detta utvecklingsarbete påbörjades 1971 och har därefter haft i stort sett oförändrad inriktning.

Försvarsplaneringen under första hälften av 1970-talet utgick från att det skulle bli möjligt att under 1980-talet skaffa såväl ett nytt tyngre attackplan som ett nytt lätt sådant plan. Det tyngre planet skulle i så fall bli en vidareutveckling av Attackviggen. Det intensifierade utredningsarbete som sattes i gång omedelbart efter regeringsskiftet 1976 visade dock, att det av ekonomiska skäl måste bli fråga om ett val mellan det tyngre planet och det lättare. Det senare skulle då också fungera som skolflygplan.

Valet har emellertid komplicerats av att vare sig alternativ med vidareutveckling av Viggen (A 20) eller ett nyutvecklat lätt attackskolflygplan (B3LA eller A 38/SK 38) ryms inom tillgängliga ekonomiska ramar.

Regeringens proposition innebär heller inget ståndpunktstagande beträffande hur flygplansfrågan slutgiltigt skall lösas. Regeringen avvisar tanken på att vidareutveckla Viggen till A 20. Samtidigt deklarerar man sin avsikt att avbryta arbetet med att utveckla ett lättare plan.

Regeringen förespråkar i stället undersökningar av möjligheterna till vidareutveckling av Jaktviggen så att denna kan fylla ett väsentligt operativt behov på en godtagbar ekonomisk nivå. Man bör enligt regeringen vidare pröva, om de nya skolflygplanen som flygvapnet behöver "under senare delen av 1980-talet eller 1990-talet" kan beväpnas så att de kan användas för vissa attackuppgifter.

Det är som sagt omöjligt att på grundval av uttalandena i propositionen avgöra vilken lösning på flygplansfrågan, som folkpartiregeringen slutgiltigt tänker sig.

En möjlig tolkning är att regeringen är beredd att satsa på en variant av Viggen. Det skulle i realiteten innebära en maskerad A 20. Alla hittills gjorda utredningar tyder på att en sådan variant, om den skall bli operativt

acceptabel, kommer att spränga de ekonomiska ramarna. Det skulle därvid inte ens bli utrymme för ett svenskanskaffat skolflygplan, allra minst ett beväpnat sådant. Flygindustrins utvecklingskapacitet kommer under dessa betingelser att upphöra och flygplansanskaffningen till det svenska flygplanet måste i så fall i framtiden ske utomlands. Möjligheterna för den svenska industrin att ta upp tillverkning av lättare militära plan kommer att gå om intet.

En annan möjlig tolkning är att regeringen vill hålla frågan helt öppen. Det skulle innebära stora svårigheter för industrin och risk för betydande extra kostnader för det svenska försvaret.

När det gäller alternativet att skaffa flygplan från utlandet visar alla hittills gjorda undersökningar att köp ställer sig billigare än licenstillverkning. Flygindustrikommittén utgår exempelvis från att endast slutmontering kan bli aktuell i Sverige.

De rent praktiska svårigheter som är förenade med köp av så komplicerad materiel som flygplan och utrustning till dessa har bl. a. kommit till tydligt uttryck i samband med "århundradets vapenaffär" (Norges, Danmarks, Hollands och Belgiens köp av amerikanska F 16-plan). Kostnaderna har blivit betydligt större än beräknat. Planen måste på väsentliga punkter modifieras för att passa resp. lands försvarssystem. Teknologioverföringen till köparländerna har i praktiken enbart kommit att omfatta "känd" teknologi. Säljarnas löften att ta upp produktion i köparländerna har endast delvis infriats.

Ett svenskt köp av flygplan utomlands under 1980-talet måste i praktiken avse något plan som redan är i produktion. Något riktigt bra alternativ har dock inte gått att få fram under det utredningsarbete som bedrivits de senaste åren. Åsikten att det skulle råda köparens marknad vid den tidpunkt som kan bli aktuell för en svensk utlandsanskaffning vill vi också ifrågasätta. Enligt vår uppfattning är det därför angeläget att de för- och nackdelar som är förenade med köp utomlands av flygplan till det svenska försvaret blir ytterligare belysta.

Huvudalternativet måste dock enligt vår uppfattning vara att fortsätta att inom landet försöka utveckla ett lättare plan som fyller 1980-talets behov. Det redan genomförda utredningsarbetet visar att det inte går att rymma vare sig A 20, B3LA eller A 38/SK 38 inom nuvarande försvarssram. Vi föreslår därför att de fortsatta studierna och utvecklingsarbetet inriktas på en anskaffning av ett nytt skol- och övningsplan med attackförmåga.

Kostnadsproblemen beträffande A 20 hänger bl. a. samman med att detta är ett så tungt och avancerat plan. Det ursprungliga planets ålder gör det samtidigt nödvändigt att förnya vitala komponenter, antingen på grund av att de har blivit tekniskt föråldrade eller på grund av att tillverkningen har upphört. Driftkostnaderna, inte minst bränslekostnaderna, blir på grund av planets tyngd mycket höga. När det gäller underhållskostnaderna är uppskattningarna ännu osäkra. Men man kan befara att underhållskostnaderna för hela Viggensystemet blir mycket höga, om denna underhållsfunk-

tion inte längre kan kombineras med tillverkning av nya plan.

Det lätta planet (B3LA eller A 38/SK 38) har däremot förutsatts bli ett underljudsplan. Dess låga vikt bidrar också till att hålla driftkostnaderna nere. Bränslekostnaden har t. ex. bedömts bli ungefär hälften av bränslekostnaderna för Viggen (A 20).

Kostnadsproblemen är i detta fall i stället knutna till nyutvecklingen av stora delar av planet, inkl. vapen, utrustning för målsökning m. m. Dessutom måste det bli fråga om en serie i underkant av den ekonomiskt "tolerabla" serielängden.

Utgångspunkten för de fortsatta studierna bör därför vara att få fram ett ännu enklare flygplan än B3LA och A 38/SK 38. För att hålla nere utvecklingskostnaderna bör planet kunna baseras delvis på erfarenheter från flygplan Saab 105 (SK 60), delvis på det arbete som redan lagts ner på ett nytt attack- och skolsystem. En målsättning bör vara, att bl. a. sjömålsrobot skall ingå i utrustningen. För att planet skall kunna utnyttjas i attackuppdrag måste det kunna förses med erforderliga motmedel.

En fördel med ett flygplan med låg vikt är att baseringen kan spridas. Även länsvägar kan utnyttjas för start och landning. Sårbarheten på marken blir därigenom liten.

Jämfört med flygplan Saab 105 skulle man bl. a. kunna tänka sig att kabinen byggs om till tandemutförande. Därigenom förbättras bl. a. räddningsmöjligheterna. Modernt utförande av vinge och flygkropp samt användning av kompositmaterial bör ytterligare kunna bidra till goda flygtekniska prestanda. Valet av motor bör göras så att tillverkningen av denna kan ske i Sverige.

Ett modernt beväpnat skolflygplan av denna typ bör i samverkan med Jaktviggen kunna lösa relativt komplicerade operativa uppgifter. Antalet Jaktviggen i den svenska flygvapenorganisationen bör slutgiltigt bestämmas först i samband med 1982 års försvarsbeslut. Anskaffningen av nya flygplan bör dock planeras så att den ryms inom ramen för 1977 års försvarsbeslut.

Inom Sverige finns i dag en väl fungerande organisation för utveckling, produktion och drift av flygplanssystem för försvaret. Resurser av olika slag finns inom industri, förvaltning och militära verkstäder. Grunden för den arbetsfördelning som i dag finns mellan dessa kommer att förändras vid ändrat anskaffningssätt. Särskilt om beslut fattas att inte utveckla och producera något som helst nytt svenskt flygplan blir det nödvändigt att ompröva och minska den nuvarande organisationen. Hur stor minskningen kommer att behöva bli, beror i hög grad på vilket skol- och attackflygsystem som kommer att anskaffas. Produktionen av militära flygplan är f. n. säkrad till senare hälften av 1980-talet. Därefter kommer en drastisk minskning att inträffa, om beslutet blir att inte anskaffa svenska flygplan för försvarets räkning.

I denna situation är det naturligt att under alla förhållanden söka uppnå en avsevärd andel kompletterande civil produktion. Eftersom SAAB/SCA-

NIA:s flygdivision och Volvo Flygmotor utgör delar av stora koncerner bör egna satsningar från företagen kombinerade med statliga stödåtgärder kunna leda fram till en gradvis ökad civil produktion. På så sätt kan också sysselsättningen och det höga teknologiska kunnandet bevaras. I första hand är det naturligt att söka utveckla produktionen av flygplan och flygplansdelar för civilt bruk.

Vi anser att tillräckliga insatser hittills inte gjorts av industrin för att öka den civila verksamheten. Detta är delvis beroende på att klara direktiv om detta ej uttalades i samband med köpet av Viggensystemet.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi

att riksdagen beslutar

1. att studierna och utvecklingsarbetet rörande flygplansanskaffningen under 1980-talet i fortsättningen i första hand skall inriktas på en anskaffning av ett nytt skol- och övningsplan med attackförmåga i enlighet med vad som har anförts i motionen,
2. att begära att regeringen låter närmare belysa problemen i samband med eventuell svensk import av militära flygplan från utlandet,
3. att slutgiltigt beslut om antalet Jaktviggen i den svenska flygvapenorganisationen skall anstå till 1982 års försvarsbeslut,
4. att begära att regeringen låter närmare belysa kostnaderna för underhållsorganisationen för Viggensystemet, om nytillverkningen av flygplan upphör i Sverige,
5. att begära att regeringen inom ramen för en statlig flygkommission låter utforma förslag till en strategi på lång sikt för svensk flygindustri med sikte på att få till stånd ökad produktion av flygplan, flygplansdelar och närbesläktade produkter för civilt bruk och på så sätt bevara utvecklad teknologi och trygga sysselsättningen.

Stockholm den 26 mars 1979

THORBJÖRN FÄLLDIN (c)

KARIN SÖDER (c)

ANNA-LISA NILSSON (c)

OLOF JOHANSSON (c)

RUNE GUSTAVSSON (c)

ANDERS DAHLGREN (c)

IVAN SVANSTRÖM (c)

ELVY OLSSON (c)

MAJ PEHRSSON (c)

ERIK LARSSON (c)

ÅKE POLSTAM (c)

TORSTEN BENGTSO (c)

EINAR LARSSON (c)



