

Nr 110

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel m. m. för budgetåret 1965/66; given Stockholms slott den 2 april 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över försvarsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

BERTIL

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen begärs för nästa budgetår ett reservationsanslag av 1 042 995 000 kr. till Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel m. m. Bemyndigande begärs att utlägga beställningar på flygmateriel m. m. inom en kostnadsram av 1 100 milj. kr. Bemyndigandet omfattar bl. a. fortsatt utvecklingsarbete på flygplan 37. En redogörelse lämnas för föreliggande planer beträffande detta projekt.

Utdrag av protokollet över försvarsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 2 april 1965.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om *anslag till Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel m. m. för budgetåret 1965/66* och anför.

I statsverkspropositionen (bil. 6 s. 167) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel m. m. för budgetåret 1965/66 beräkna ett reservationsanslag av 1 042 995 000 kr. Beredningen i ärendet är numera avslutad och jag anhåller att få redogöra för det närmare.

För budgetåren 1947/64 har riksdagen medgett, att beställningar av flygmateriel m. m. får utläggas inom en kostnadsram av 10 138 975 000 kr., varav 417 550 000 kr. beviljats under anslaget Flygvapnet: Luftförsvarsrobot (jfr prop. 1963: 108 s. 65). I nämnda ram har inte beräknats bemyndiganden för medel, som överförts från anslag under tolfte huvudtiteln. Såsom betalningsmedel för ifrågavarande beställningar har under samma tid anvisats 8 407 333 000 kr., varav 134 250 000 kr. utgör medel, som under budgetåren 1959/64 överförts från prisregleringsanslag. I angivna bemyndiganden och betalningsmedel har inte inräknats vad som genom Kungl. Maj:ts beslut den 5 juni 1959 tillförts anslaget Marinen: Fartygsbyggnader m. m. och statens budgetutjämningsfond, (15,8 + 5,25 =) 21,05 milj. kr. Vidare har betalningsmedlen reducerats med det belopp om 16 milj. kr. som Kungl. Maj:t med stöd av riksdagens bemyndigande utnyttjat för prisregleringsändamål (prop. 1961: 110 s. 221). Bemyndigandeskulden den 30 juni 1964 uppgick alltså till ett belopp av (10 138 975 000 - 8 407 333 000 =) 1 731 642 000 kr. som inte är täckt av betalningsmedel.

För innevarande budgetår har riksdagen medgett, att beställningar må utläggas inom en kostnadsram av 1 140 milj. kr., samt anvisat 945,5 milj. kr. i betalningsmedel. Enligt hittills meddelade beslut kommer alltså den 30 juni 1965 beställningsbemyndiganden till ett belopp av (1 731 642 000 +

1 140 000 000 — 945 500 000 =) 1 926 142 000 kr. att inte vara täckta av betalningsmedel.

Den av riksdagen godkända kostnadsramen för budgetåren 1964/71 uppgår till 7 259,8 milj. kr. i prisläge maj 1963 (jfr prop. 1964: 136, SU 132, rskr 270).

Flygförvaltningen har — i anslutning till förslag av chefen för flygvapnet till flygmaterielanskaffningsplan för budgetåren 1965/72 — beräknat kostnadsramen för ifrågavarande ändamål för budgetåren 1965/72 till 7 916,1 milj. kr. enligt prisläget i maj 1964. Detta innebär en ökning med (7 916,1 — 7 259,8 =) 656,3 milj. kr. i förhållande till den för budgetåren 1964/71 godkända kostnadsramen. Vid ärendets beredning inom försvarsdepartementet har förändringen hänförs till delposter enligt följande (angivna belopp i milj. kr.).

	Förändring
1. Prisstegring.....	+ 240,0
2. Outnyttjat belopp under budgetåret 1963/64.....	— 18,2
3. Anpassning till flygvapnets totala kostnadsram.....	+ 192,0
4. Förskjutning av kostnadsramen ett budgetår.....	+ 242,5
	+ 656,3

1. Med hänsyn till försvarsindex, som uppvisar höjning i prisläget i maj 1964 med 3,4 % i förhållande till prisläget i maj 1963 i vad avser anslag för tygmaterielanskaffning (motsvarande), bör kostnadsramen för budgetåren 1964/71 uppräknas med i runt tal 240 milj. kr.

2. Årskvoten för budgetåret 1963/64 uppgår till 929,2 milj. kr. och nettoutgiften för samma budgetår (sedan hänsyn tagits till att 22 milj. kr. överförts från prisregleringsanslag) till i runt tal 947,4 milj. kr. Nettoutgiften överstiger således årskvoten med (947,4 — 929,2 =) 18,2 milj. kr.

3. Inom den av överbefälhavaren för budgetåren 1965/71 angivna totala kostnadsramen för flygvapnet beräknar flygförvaltningen, att årskvoterna för budgetåren 1965/71 kan ökas med sammanlagt 192 milj. kr. i förhållande till nu gällande kostnadsram.

4. Årskvoterna för budgetåren 1964/65 och 1971/72 utgör enligt ämbetsverket i prisläget maj 1964 resp. 977,5 och 1 220 milj. kr. Skillnaden mellan dessa årskvoter uppgår således till (1 220 — 977,5 =) 242,5 milj. kr.

Flygförvaltningen föreslår, att ett belopp av 1 015,0 milj. kr. anvisas i betalningsmedel för budgetåret 1965/66. Av betalningsmedlen anges 605 milj. kr. erforderliga för att täcka betalningsutfall avseende beställningsbemyndiganden som lämnats t. o. m. budgetåret 1964/65.

För nästa budgetår har flygförvaltningen i skrivelse den 14 augusti 1964 hemställt om ett beställningsbemyndigande av 1 320 milj. kr. och anfört att den för år 1965/66 föreslagna bemyndigandeplanen för anskaffning av flygmateriel skulle bearbetas ytterligare. I skrivelse den 15 december 1964 anmäler ämbetsverket, att revideringen av bemyndigandeplanen slutförts,

varvid planens totalbelopp för nästa budgetår samtidigt — i överensstämmelse med vad som påkallats i samband med beredningen av frågan inom försvarsdepartementet — minskats med 220 milj. kr. till 1 100 milj. kr.

Detta bemyndigande avses i huvudsak utnyttjas enligt följande (angivna belopp i milj. kr.).

1. Stridsledningssystem	119,4
2. Bassystem	86,5
3. Sambands- och navigationsmateriel	13,1
4. Motmedel	13,7
5. Ammunition	14,4
6. Flygplanrobotar	79,8
7. Luftvärnsrobotar	9,6
8. Flygplansystem 35	272,1
9. Flygplansystem 37	283,2
10. Övriga flygplansystem	33,3
11. Reservdelar och utbytesenheter	49,5
12. Forskning, försök och prov	33,4
13. Gemensamma kostnader	52,0
14. Prisstegringar	40,0
	1 100,0

Beträffande de olika delposterna må följande nämnas.

1. Det nuvarande stridsledningssystemet moderniseras och byggs ut enligt gällande långsiktplaner. Nu föreslaget bemyndigande avses för beställning av radarstationer av skilda slag för totalt ca 38 milj. kr. Ämbetsverket planerar vidare att anskaffa tråd- och radiolänknät och övrig materiel för överföring av data för ca 54 milj. kr. samt materiel för databehandling för luftförsvarscentraler m. fl. anläggningar för totalt ca 18 milj. kr. Beställning av övrig materiel (underhållsutrustning m. m.) inom luftförsvarets stridsledningssystem avses ske för ca 9 milj. kr.

2. Bemyndigandet för bassystemet avses bl. a. för anskaffning av underhållsutrustning för el- och telemateriel i flygplan, främst bussar utrustade för automatiserad kontroll och felsökning på flygplan i tjänst på förbanden. För nästa budgetår begärs för detta ändamål ca 31 milj. kr. I övrigt upptar planerad anskaffning ett stort antal artiklar av skilda slag, som tillsammans uppgår till ca 55 milj. kr. Denna anskaffning omfattar radiostationer och trådnät för kommunikation inom baserna, trafikledningsutrustning, strömförsörjningsutrustning, motorfordon samt serviceutrustning.

3. Anskaffningen av sambandsmateriel omfattar i huvudsak två sambandsystem; dels ett system för radiofjärrskrift, dels ett system för överföring av bilder, kartor, skisser m. m. Näten avses betjäna även andra delar av totalförsvaret än krigsmakten. Huvuddelen av beställningsbemyndigandet avses för denna anskaffning.

För anskaffning av navigationsmateriel, främst markradiostationer och pejlanläggningar, avses ca 1,7 milj. kr.

4. Anskaffningen av motmedel omfattar materiel för aktiv insats i telekrigföringen och innebär bl. a. att vissa av våra flygplantyper utrustas med teletekniska motmedel.

5. Anskaffningen av ammunition omfattar främst övningsammunition samt kapslar till automatkanoner och attackraketer.

6. Serieleveransen av jaktroboten typ Falcon, utrustad med endera radar eller infraröd (IR) målsökare, fortsätter. För nästa budgetår avses ca 53 milj. kr. för beställning av ytterligare ett antal robotar. Vidare erfordras bemyndiganden för att fortsätta utvecklingen av ny lätt attackrobot avsedd bl. a. för flygplan 37 och för att modifiera befintlig attackrobot.

7. Upptagna kostnader för luftvärnsrobotar avser dels smärre ändringar av robot typ Bloodhound II, dels anslutning av detta robotsystem till stridsledningssystemet.

8. Huvuddelen av kostnaderna, ca 264 milj. kr., avses för fortsatt anskaffning av flygplan J 35 F jämte utrustning. Ca 8 milj. kr. avses användas för förbättringar av flygplan 35 A-E.

9. Upptagna beställningsbemyndiganden för flygplanssystem 37 under nästa budgetår avser fortsatt typarbete m. m., ca 99 milj. kr., materielbeställning för första serieleverans av skol- och attackflygplan, ca 34 milj. kr., utveckling av motor typ RM 8 samt anskaffning av 30 seriemotorer, ca 89 milj. kr. Vidare planeras beställningar av flygplanutrustning för ca 60 milj. kr. Huvuddelen av denna summa avses för utveckling och konstruktion av sikteskalkylator samt navigeringsradio och -radar.

10. Huvuddelen av beställningsbemyndigandet under denna delpost (ca 26,5 milj. kr.) avser prisjusteringar m. m. för anskaffning av flygplan och motor till skolflygplanet Sk 60. Vidare erfordras ca 2 milj. kr. för fortsatt anskaffning av målroboten CT 20.

11. Utbytesenheter av olika slag (t. ex. motorer, landställ, roder, apparater, instrument etc.) anskaffas för att i första hand utnyttjas i samband med periodiska översyner av materiel i tjänst. När ett flygplan tas in på verkstad ersätts motorn med en redan översedd motor från förråd. Härigenom förkortas den tid flygplanet är ur tjänst och beredskapen ökas. Samtidigt vinner man den fördelen, att de vid översynen urmonterade enheterna kan inplaceras som en buffert för utjämning av verkstädernas belastning.

Reservdelar anskaffas till ett belopp som utgör vissa procentsatser av anskaffningsvärdet för olika materielslag. Procentsatserna är grundade på erfarenheter av reservdelsbehovet för olika materielslag och varierar mellan 5 och 20 %.

12. Under rubriken forskning, försök och prov tas i långsiktsplanen upp verksamheter och anskaffningar, som totalt omfattar belopp mindre än 4 % av den beräknade flygmaterielkostnaden under sjuårsperioden. Kostnaderna fördelar sig i stort enligt följande.

Försöksverksamhet	13 %
Försöksplatsernas driftkostnader	36 %
Försöksplatsernas mät- och provutrustningar	12 %
Forskningstekniska resurser	1 %
Allmän utveckling	22 %
Målbunden utveckling	16 %
	<hr/>
	100 %

Försöksverksamhet avser försök med ny materiel, huvudsakligen innan större serietillverkning igångsätts och innan materielen överlämnas till förband. De angivna kostnaderna för försöksplatsernas drift och för nya mät- och provutrustningar till dessa avser flygplanavdelningens försökscentral i Malmslätt samt robotavdelningens försöksplatser i Norrland och Karlsborg.

Medel för forskningstekniska resurser erfordras för komplettering av vindtunnlar och mätutrustningar till dessa vid flygtekniska försöksanstalten.

Allmän utveckling omfattar icke-typinriktad verksamhet vid forskningstekniska institutioner och industrier, främst inom flygplan-, robot- och radarområdena. Den målbundna utvecklingen omfattar f. n. främst förberedande utredningar rörande planerad modifiering och komplettering av stridsledningssystemet.

För budgetåret 1965/66 erfordras ett bemyndigande om ca 33 milj. kr. för angivna ändamål. Fördelningen av detta bemyndigande överensstämmer i stort med i det föregående angiven procentuell fördelning av kostnaderna för forskning, försök och utveckling under sjuårsperioden.

13. Under denna delpost redovisas dels kostnader för verksamhet eller anskaffning, som är gemensam för ett flertal system, dels kostnader för smärre anskaffningar m. m. Exempel på kostnader är provflygningar, motorprov, prov av teleutrustning vid industrier, resor, utbildnings- och säkerhetsmateriel, reproduktions- och förslagsverksamhet samt frakter. Kostnaderna uppgår regelmässigt till ca 3 % av anslaget för flygmaterielanskaffning m. m.

14. Detta bemyndigande avser att täcka prisstegringar på uteliggande beställningar och för nästa budgetår planerade beställningar.

Departementschefen

Inom den kostnadsram som jag räknat med för flygvapnet bör kostnadsramen för anskaffning av flygmateriel m. m. under budgetåren 1965/72 bestämmas till 7 591,1 milj. kr. och anslaget för budgetåret 1965/66 till 1 042 995 000 kr. i enlighet med följande sammanställning (s. 7). Under hänvisning till vad jag anfört i statsverkspropositionen (bil. 6 s. 17) rörande inriktningen av långsiktplaneringen upptar jag i sammanställningen för budgetåren 1967/72 jämväl den kostnadsram som bör ligga till grund för denna planering.

För nästa budgetår har flygförvaltningen föreslagit ett beställningsbemyndigande om 1 100 milj. kr. Av bemyndigandet avses ca 283 milj. kr. för fortsatt utveckling (typarbete) av flygplan 37 och påbörjad beställning av materiel för serietillverkning av ett antal skol- och attackflygplan 37.

I prop. 1964: 136 redogjorde jag för utvecklingsläge och beräknade kost-

	Outnyttjat belopp under tidigare budgetår	Budgetår (belopp i milj. kr.)								Summa
		64/65	65/66	66/67	67/68	68/69	69/70	70/71	71/72	
<i>1964 års kostnadsram (budgetåren 1964/71)</i>										
Årskvoter enl. prop. 1964:136	174,3	945,5	960	985	1 020	1 040	1 060	1 075		7 259,8
Justering till prisläge maj 1964		+32,2	+32,6	+33,5	+34,7	+35,4	+36,0	+36,5		+240,9
Outnyttjat belopp under budgetåret 1963/64 ¹	-18,2									-18,2
Anpassning till kostnadsram ²			+50,4	-63,5	-42,7	-20,4	-6,0	+18,5		-63,7
Förskjutning av kostnadsramen ett budgetår		-977,7							+1 150	+172,3
<i>1965 års kostnadsram (budgetåren 1965/72)</i>										
I prisläge maj 1964	156,1		1 043	955	1 012	1 055	1 090	1 130	1 150	7 591,1
Inriktning för långsiktplanering					1 043 ³	1 087 ³	1 123 ³	1 164 ³	1 185 ³	

¹ Årskvoten för budgetåret 1963/64 929,2 milj. kr. Nettoutgiften för sagda budgetår (sedan hänsyn tagits till överföringar till anslaget) i runt tal 947,4 milj. kr.

² Avser flygvapnets totala kostnadsram.

³ I alternativet 3460 är årskvoterna resp. 992, 1 035, 1 070, 1 110 och 1 130 milj. kr.

nader m. m. för flygplanssystem 37. Jag föreslog, att utvecklingsarbetet skulle fortsätta under innevarande budgetår. I anslutning härtill anförde jag, att flygplan 37 utgör ett i förhållande till våra resurser mycket betydande projekt. Med hänsyn härtill liksom till betydelsen av flygplan 37 för den totala försvarsplaneringen ansåg jag, att regeringen borde fortlöpande följa projektet. För detta ändamål borde en särskild beredning tillsättas inom försvarsdepartementet. I enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 mars 1964 har jag tillkallat en sådan beredning.

Beredningen, som antagit benämningen *flygmaterielberedningen*, har den 31 mars 1965 avlämnat rapport över hittills bedriven verksamhet och lagt fram förslag till handlingslinje beträffande anskaffning av attackflygplan.

Flygmaterielberedningen har sett som sin främsta uppgift att fortlöpande följa utvecklingen av flygplan 37 samt att granska de värderingar och bedömningar som legat till grund för hittills fattade beslut. För att bl. a. få underlag för jämförelse i fråga om främst utvecklings- och tillverkningskostnader för flygplan 37 har beredningen studerat andra tänkbara alternativ för anskaffning av attackflygplan.

Beredningen har tagit del av de operativa, tekniska, tidsmässiga och ekonomiska faktorer som ligger till grund för utvecklingen (typarbetet) av flygplan 37. Detta har skett genom föredragningar inför beredningen av representanter för försvarsstaben, flygstaben och flygförvaltningen. Beredningen har besökt Svenska Aeroplanaktiebolaget (SAAB), Svenska Flygmotor Aktiebolaget (SFA) och Telefonaktiebolaget L M Ericsson för att inhämta dessa industriernas synpunkter på tekniska, ekonomiska och administrativa problem som förelegat eller kan väntas i samband med typarbetet med flygplan 37. Vid sammanträden med representanter för en vid SAAB placerad central beredning för flygplan 37 (CB 37) har flygmaterielberedningen orienterat sig om hur arbetet med utvecklingen av flygplan 37 leds och hur informationer förmedlas mellan olika instanser. Speciellt har studerats hur planeringen av typarbetet har organiserats.

Beredningen har inhämtat ett tiotal svenska industriernas synpunkter på vad forsknings- och utvecklingsarbetet med system 37 kan beräknas ge i fråga om vidgat kunnande, erfarenheter m. m. som kan komma civil produktion inom landet till godo. De tillfrågade industrierna har därvid understrukit det stora värdet av att få arbeta med militär utveckling och produktion. Några företag framhåller nödvändigheten av militära beställningar för att kunna hävda sig i konkurrensen på civil internationell marknad. Å andra sidan framförs att den höga standard som vår civila teknik nått i dag utgör en nödvändig grund för en militär produktion.

Eftersom projekt 37 befinner sig i början av sin utveckling och ett projekt av denna art inte ger produktionen några erfarenheter förrän serieproduktionen börjat, åberopar många av de tillfrågade industrierna erfa-

renheter som erhållits vid tidigare militära projekt. Sålunda hänvisas i en del svar till det traditionella utbytet av kunskaper och erfarenheter mellan civil och militär produktion. I det sammanhanget anför, att den skolning av personal som militär produktion innebär även bör beaktas. Den militära produktionen medför nästan alltid, att industrin får syssla med modern teknik. Inte minst väsentligt är därvid det ständiga kravet på hög och jämn kvalitet. Den militära produktionen ger också, påpekar flera av de tillfrågade industrierna, erfarenheter från planläggning och administration av stora komplicerade system.

Beredningen har även inhämtat uppgifter om de personella resurser som tagits och kommer att tagas i anspråk vid de företag som är engagerade för utvecklingen och tillverkningen av projekt 37. Nämnade personaluppgifter redovisas i följande tabell, och dessutom anges det totala antalet anställda vid företagen. Värdena avser genomsnittliga antalet anställda per år.

	Civilingenjörer Akademiker	Institut- och gymnasieingenjörer	Tekniker Kollektivavtals- anställda
<i>Period 1958/63</i>			
Typarbete.....	35	90	75
Serietillverkning.....	—	—	—
Totalt vid företagen.....	490	2 205	8 440
<i>Period 1963/67</i>			
Typarbete.....	180	635	1 020
Serietillverkning.....	10	100	450
Totalt vid företagen.....	645	2 810	10 040
<i>Period 1967/71</i>			
Typarbete.....	95	495	705
Serietillverkning.....	20	335	3 755
Totalt vid företagen.....	620	2 690	10 160
<i>Period 1971/84</i>			
Typarbete.....	35	130	240
Serietillverkning.....	20	305	4 410
Totalt vid företagen.....	620	1 740	10 370

Av tabellen framgår att vad gäller den tekniskt mer kvalificerade personalen kulmen beträffande personalbehov för typarbetet med projekt 37 redan har nåtts. Personal för serietillverkningen är däremot inte f. n. engagerad i samma grad.

Beredningen har, som nämnts, studerat olika tänkbara alternativ för anskaffning av attackflygplan. Som underlag för värderingen av flygplan 37 i jämförelse med de alternativa attackflygplanen har beredningen inhämtat uppgifter om prestanda och kostnader för möjliga svenska och utländska attackflygplan. Vidare har beredningen låtit försvarets forskningsanstalt utföra vissa utredningar rörande attackflygets sårbarhet vid olika utform-

ningar av bassystemet och vid olika aggressionsfall, attacksystemets verkningsmöjligheter mot kustinvasionsföretag skyddat av luftförsvaret av olika styrka samt hur ett flygplanssystems prestanda påverkar duellen jakt—attack. Från överbefälhavaren har inhämtats dennes uppfattning om huvud dragen av utvecklingen på längre sikt inom luftförsvaret samt bedömning av framtida operativa krav på jaktförsvaret och fortsatt utbyggnad av flygbaser.

I sitt svar tar överbefälhavaren upp frågan om för- och nackdelar med en enhetsplattform, dvs. samma grundläggande flygplanutformning för attack-, spanings- och jaktversionerna av flygplan 37. En påtaglig fördel, framhåller överbefälhavaren, är att enhetsplattformen ger ökad likformighet avseende basutrustningen varigenom det blir bättre möjligheter att allt efter lägets krav utnyttja flygplanet för såväl ordinarie som alternativa uppgifter. Detta anser överbefälhavaren vara särskilt väsentligt.

Såvitt avser luftförsvarets utveckling på längre sikt och framtida operativa krav på jaktförsvaret framhåller överbefälhavaren, att kraven på vårt luftförsvaret inom överskådlig framtid kan lösas mest stridsekonomiskt genom en kombination av jaktflygplan och luftvärnsrobotar. Härvid är jaktflygplan det bästa vapensystemet utom på mycket hög höjd där jaktflyget måste kompletteras med luftvärnsrobotar. För luftförsvarsuppgifter som ställer krav på identifiering och därefter val av lämplig vapeninsats kan endast flygplanssystem ifrågakomma. Överbefälhavaren konstaterar, att jaktflygplan med de prestanda som f. n. avses för flygplan 37 kan lösa jaktuppgifterna även i den framtid som nu kan överblickas. Omsättning och eventuell nyanskaffning av luftvärnsrobotar bedömer överbefälhavaren inte komma att påverka utformningen av flygplan 37.

Beträffande den fortsatta utbyggnaden av flygbaser anför överbefälhavaren, att flygbassystemet bör utformas med en stomme av kvalificerade huvudbaser, som ger flygstridskrafterna insatsmöjlighet i alla riktningar och i stort oberoende av väder- och klimatförhållanden. Kring dessa huvudbaser bör skapas ett system av mindre kvalificerade reservvägbaser för att möjliggöra ytterligare spridning av flygstridskrafterna dels för att minska möjligheterna för fientlig bekämpning, dels för att öka möjligheterna till kraftsamling.

Sammanfattningsvis framhåller överbefälhavaren, att den verkställda utredningen enligt hans mening styrker riktigheten i hans tidigare ställningstaganden och beslut beträffande flygplan 37 som enhetsflygplan för versionerna attackjakt, spaning och jaktattack.

Försvarets forskningsanstalt har redovisat modeller för värdering av skilda attackflygplans slagkraft och sårbarhet. Dessa har inom beredningen utnyttjats vid den jämförande värdering av olika alternativa anskaffningar av ett nytt attacksystem som nämns i det följande.

Forskningsanstaltens utredning innehåller vidare prestandauppgifter

m. m. huvudsakligen för vissa utländska flygplan som bedömts kunna helt eller delvis lösa attackuppgifterna eller som av andra skäl ansetts tänkbara eller intressanta. Följande faktorer för skilda flygplan har därvid sammanställts och bearbetats, nämligen

- utvecklings- och produktionsförhållanden
- serieproduktionskostnader
- drift- och underhållskostnader
- lastförmåga och beväpningsmöjligheter
- start- och landningsrullsträckor
- fart- och räckviddsegenskaper.

De infordrade utredningarna från överbefälhavaren och försvarets forskningsanstalt har överarbetats inom beredningen. Med utnyttjande av det erhållna materialet har framtagits ett antal alternativ för anskaffning av attackflygplan. Alternativen har sedan studerats inom beredningen, bl. a. genom en jämförande stridsekonomisk värdering, främst avseende slagkraft och sårbarhet. Därvid har ur ett antal aggressionsfall valts ut några typiska stridssituationer, i vilka attackflygets effekt studerats. Studien har omfattat såväl gräns- som kust- och luftinvasioner.

Beredningen lämnar slutligen förslag till handlingslinje beträffande anskaffning av attackflygplan. Beredningen anför bl. a. att vårt invasionsförsvar är uppbyggt för att kunna bekämpa en angripare redan utanför vårt territorium. När det gäller *försvar mot kustinvasion* har attackflyget till främsta uppgift att genom attackanfall tillfoga invasionsstyrkan största möjliga förluster under överskeppningen, då angriparen är särskilt sårbar. För denna uppgift avses även marinstridskrafter. Den totala effekten av anfallen blir dock störst om anfallen sätts in i samverkan mellan de båda komponenterna. Vid *försvar mot gränsinvasion* skall flygstridskrafterna — förutom att skydda markstridskrafternas operationer — genom attackanfall försvåra angriparens tillförsel och försvaga hans framträngande. Vid bekämpning av *luftlandsättningsföretag* skall krigsmakten söka tillfoga angriparen största möjliga förluster redan före landsättningen. I detta fall kan även mindre kvalificerade luftförsvarsmedel — i förevarande sammanhang inryms bl. a. attackflyget — få god verkan.

En analys som beredningen utfört beträffande behovet av kvalificerat attackflyg inom det balanserade invasionsförsvaret har bestyrkt, att attackflyget kan väntas spela en viktig roll även inom nu aktuell period. I skilda sammanhang har hävdats, att de bemannade flygplanens uppgifter efter hand kan komma att lösas på ett stridsekonomiskt fördelaktigare sätt genom en kombination av dels olika typer av robotar för de kvalificerade uppgifterna, t. ex. kustrobotar mot kustinvasion och markrobotar mot gränsinvasion, dels enkla attackflygplan för övriga uppgifter, t. ex. av typ A 60. Med hänsyn till nu känt utvecklingsläge beträffande sådana robot-system bedömer dock beredningen, att det under livslängden för komman-

de generation flygplan inte kommer att finnas tillgängliga robotsystem som helt kan överta attackflygets kvalificerade uppgifter. Beredningen bedömer det därför vara säkrare att förordna en lösning som innebär anskaffning av kvalificerade attackflygplan för att ersätta nuvarande flygplan A 32, när dessa på grund av minskad modernitet och förslitning inte längre kan stå kvar i organisationen.

Beredningen har studerat de olika alternativen för anskaffning av attackflygplan. Förutom olika utvecklingsplaner för flygplan AJ 37¹ har beredningen undersökt möjligheten att återuppta tillverkningen av flygplan 32 Lansen. Bland utländska flygplan som närmare studerats kan speciellt nämnas F-4 Phantom (amerikanskt) och NA-39 Buccaneer (brittiskt). Beredningen delar överbefälhavarens åsikt att principen med enhetsplattform innebär fördelar för vårt försvar, eftersom med ett gemensamt grundflygplan snabba omDispositioner mellan flygbaser lätt kan verkställas. Dessutom torde enligt beredningen kostnaderna för underhållet med en enhetsplattform bli lägre än vid en organisation med flera olika flygplantyper.

Efter att noggrant ha prövat de olika anskaffningsalternativen har beredningen funnit, att valet bör stå mellan två huvudalternativ. Det ena är fortsatt utveckling av flygplan AJ 37, det andra innebär licenstillverkning eller inköp från USA av F-4 Phantom. Den inom beredningen genomförda stridsekonomiska värderingen visar, att flygplan AJ 37 och F-4 Phantom, som båda är enhetsplattformar och som även i övrigt har likartade egenskaper, har många fördelar framför andra studerade attackflygplan. Enligt beredningens mening är dessa två alternativ de bästa lösningarna, då det gäller att anskaffa attackflygplan till det svenska försvaret med hänsyn till den framtida stridsmiljön.

För att möjliggöra kraftsamling av våra flygstridskrafter till olika operationsriktningar beroende av krigsfallet krävs enligt beredningen ett väl utbyggt bassystem över hela landet. Det är därvid väsentligt, att tillgången på baser i aktuell del av landet är tillräcklig så att man kan undvika att koncentrera flygplanen till ett fåtal baser där de kan bekämpas lättare. Det är dock för dyrbart att anordna kompletta flygbaser i tillräcklig mängd över hela landet. Det är även svårt att finna tillräckligt antal lämpliga platser. Vårt flygbassystem utformas därför — som överbefälhavaren anför — med en stomme av kvalificerade huvudbaser. Kring denna stomme utbyggs efter hand ett system av mindre kvalificerade baser, reservvägbaser, som kan byggas ut i stort antal till en rimlig kostnad.

Eftersom flygplan 35 ännu under många år skall utnyttja huvudbaser och reservvägbaser måste dessa utformas med hänsyn till nämnda flygplans krav på start- och landningssträckor. Genom att välja ett flygplan med avsevärt lägre krav i nämnda avseenden skapar man enligt beredningens mening förutsättningar för att kunna operera även från delvis skadade

¹ Flygplan 37, primärt avsett för attackuppgift, sekundärt för jaktuppgift.

baser. Flygstridskrafternas uthållighet och operationsmöjligheter kan härigenom ökas. Efter hand som äldre flygplantyper ersätts av ny flygplantyp med bättre egenskaper kan baser, som behöver tillkomma som komplement till det utbyggda bassystemet, ges betydligt kortare banor.

De utredningar beredningen låtit genomföra har visat vilka stora insatser en angripare måste göra för att slå ut baser eller flygplan på marken. Förstörda baser kan även förhållandevis snabbt repareras, särskilt om våra flygplan endast kräver korta start- och landningssträckor. Konsekvensen härav kan bli, att en angripare i stället väljer att bekämpa ammunitionsförråden, som finns i anslutning till vissa baser, eller strilsystemet när det gäller luftförsvaret. Slås ett förråd ut torde samtidigt vapnen i detta bli totalförstörda. Med det sagda har beredningen velat peka på vikten av att antalet förråd innehållande beväpning görs så stort och förråden ges sådan motståndskraft, att bekämpning av dessa inte framstår som förmånligare än bekämpning av baser och flygplan på marken. Enligt beredningens mening är det därför av väsentlig betydelse för våra flygstridskrafter uthållighet, att det finns balans mellan antal baser och antal förråd inkl. beväpning.

Kravet att flygplanen skall kunna operera från reservvägbaser ställer inte bara önskemål om korta start- och landningssträckor. Flygplan AJ 37 och F-4 Phantom har i stort sett samma behov av startsträcka, medan landningssträckan för AJ 37 är påtagligt kortare än för F-4 Phantom. Minst lika viktigt är att landningshastigheten är låg och att föraren erhåller lämplig styrningspresentation så att han utan större avvikelse kan uppnå avsedd sättningspunkt. Reservvägbasens landningsbana är i normalfallet smal. Därför krävs även i sidled en hög precision i sättningspunkten. Flygplanet får inte heller vara för tungt, eftersom vägar lämpliga för reservvägbaser vanligen inte dimensionerats för höga hjultryck. För flygplan AJ 37 har dessa krav varit avgörande från första projekteringen. Enligt beredningens mening är det därför naturligt, att inget av de studerade attackflygplanen bättre fyller de svenska operativa önskemålen än flygplan AJ 37.

Beredningen anför vidare, att de förberedande modellprov som hittills utförts visar, enligt bedömning gjord av SAAB, att flygplan AJ 37 aerodynamiskt kommer att uppfylla specifikationskraven. Det första samkörningsflygplanet för elektroniken till flygplan AJ 37 flög — enligt uppgift från CB 37 — första gången den 10 februari 1965. Den hittills utförda flygutprovningen av elektroniska utrustningar, liksom redan tidigare igångsatta markprov, tyder enligt CB 37 klart på att specifikationskraven även för dessa kommer att uppfyllas. Motorn till flygplan AJ 37 har börjat provköras. Därvid har förväntade resultat uppnåtts enligt uppgifter från SFA. Vissa problem återstår dock ännu att lösa. Med hänsyn till det redovisade läget bedömer dock beredningen, att utvecklingsarbetet på flygplan AJ 37 tekniskt bör kunna slutföras till avsett mål.

Kostnaden för typarbetet fr. o. m. den 1 juli 1965 med flygplan AJ 37 enligt

nuvarande planer bedöms av flygförvaltningen — enligt vad beredningen inhämtat — uppgå till ca 930 milj. kr. (prisläge maj 1964). I denna kostnad ingår verktyg för serietillverkning.

I prop. 1964:136 (s. 9) angavs totala utvecklingskostnaden för attack- och skolflygplan 37 till ca 1 285 milj. kr. (prisläge hösten 1963). Av detta belopp hade den 1 juli 1964 utbetalats ca 265 milj. kr. Resterande belopp, ca 1 020 milj. kr., har flygförvaltningen uppräknat till följd av prisstegringar med ca 6 % till ca 1 085 milj. kr. Flygförvaltningen uppskattar således i dag den totala utvecklingskostnaden för attack- och skolflygplan 37 till ca 1 350 milj. kr. (prisläge maj 1964). Av detta belopp beräknar flygförvaltningen att ca 420 milj. kr. har utbetalats den 1 juli 1965. Resterande kostnad vid denna tidpunkt blir alltså ca 930 milj. kr.

På grundval av uppgifter från flygförvaltningen anger beredningen, att seriepriset för det första hundratalet flygplan kan beräknas till ca 8,4 milj. kr. per flygplan (prisläge maj 1964). Beredningen framhåller dock, att uppskattningen av seriepriset måste anses osäker. Många i dag okända faktorer kan komma att inverka höjande på detta pris. Vid en bedömning av den totala kostnaden för anskaffning av flygplan AJ 37 skall hänsyn tas jämväl till kostnaden för typarbetet. I detta sammanhang erinrar beredningen om att en stor del av typkostnaden för AJ 37 hänför sig till enhetsplattformen, som enligt planerna även avses utnyttjas för kommande jakt- och spaningsversioner av flygplan 37.

Det utländska flygplanet, F-4 Phantom, som beredningen tagit upp som det andra huvudalternativet, har vissa egenskaper som vi inte till fullo kan utnyttja men likväl vid ett inköp måste betala för. Flygplanets räckvidd och lastförmåga är sålunda väsentligt större än vad som ansetts nödvändigt för ett svenskt attackflygplan. Flygplan F-4 Phantom är försett med två motorer och är betydligt tyngre än flygplan AJ 37. Kostnaden för drift och underhåll av F-4 Phantom kan beräknas bli väsentligt högre (enligt flygförvaltningen ca 30 %) än för flygplan AJ 37. Flygplan F-4 Phantom har två mans besättning, varför personalkostnaderna blir högre än för flygplan AJ 37.

Beredningen har studerat de kostnader som ett inköp av flygplan F-4 Phantom skulle innebära. Med hänsyn till nödvändig anpassning till våra befintliga bas-, stril- och beväpningssystem torde flygplanet inte utan viss modifiering kunna användas inom vårt flygvapen. På grund av produktionsmetoderna vid långa serier torde priset för detta flygplan vara känsligt för även de minsta konstruktionsmodifieringar. Vid ett inköp till Sverige torde enligt beredningens bedömning i första hand vissa delar av den elektroniska utrustningen, bl. a. radiokommunikations- och navigeringsutrustningarna, behöva bytas ut.

Våra nuvarande attackflygplan måste ersättas med nya flygplan redan i början av 1970-talet. Svåra och ofta mycket tidskrävande förhandlingar

måste mestadels föregå avtal om licenstillverkning. Redan med hänsyn härtill anser beredningen, att alternativet med licenstillverkning av F-4 Phantom inte är realistiskt.

Med hänsyn till våra operativa krav har beredningen funnit, att flygplan AJ 37 är bättre än F-4 Phantom. Därvid har beredningen fäst speciell vikt vid önskemålet att kunna utnyttja reservvägbaser för våra flygstridskrafter. Dessutom torde den elektroniska utrustningen i flygplan AJ 37, speciellt radar och kalkylator, komma att stå på en modernare teknisk nivå än motsvarande utrustning i F-4 Phantom, då den svenska utrustningen representerar ett senare utvecklingsskede. Den modernare elektroniken hos flygplan AJ 37 gör det möjligt att bygga in ett bättre skydd mot elektronisk störning, något som i den framtida stridsmiljön kommer att få allt större betydelse.

Vid vägningen mellan de båda huvudalternativen har beredningen gjort en jämförelse mellan kostnaderna för anskaffning m. m. av de båda flygplantyperna. Beredningens slutsats blir, att någon ekonomisk fördel inte torde stå att vinna i dag genom inköp av flygplan F-4 Phantom. Beredningen anser dock att det är viktigt att jämväl i fortsättningen den internationella kostnadsutvecklingen vid flygmaterietillverkningen i främst USA följs noggrant för jämförelser med motsvarande utveckling i vårt land.

Inga tecken tyder enligt beredningen på att utveckling och eventuell tillverkning av flygplan AJ 37 kräver så stora personella insatser av ingenjörer, tekniker och kollektivavtalsanställda, att andra viktiga projekt inom svenskt näringsliv blir lidande. För typarbetet bedöms redan maximipunkten på personalbehovskurvan vara passerad. Beredningen har funnit, att engagerade industrier inom den militära flygtekniken i dag brottas med allvarliga sysselsättningsproblem i vad avser befintlig kvalificerad personal för utvecklingsarbete. För en kommande tillverkning av flygplan AJ 37 torde ingen större förstärkning av industriernas verkstadsresurser komma att erfordras.

Beredningen har vid sitt ställningstagande tagit hänsyn även till att flygplan AJ 37 vidmakthåller en »svensk profil» hos attackflyget. Detta innebär enligt beredningen, att bekämpningen av våra vapen och utrustningar försvåras genom att de inte utan vidare kan störas ut av de resurser som stormaktsblocken bygger upp gentemot varandra.

Mot bakgrund av vad som anförts i det föregående har beredningen funnit, att fortsatt utveckling av flygplan AJ 37 framstår som den lämpligaste handlingslinjen för att skaffa ersättare för nuvarande attackflygplan. Beredningen har emellertid ansett det vara nödvändigt att undersöka möjligheten att anskaffa flygplan AJ 37 inom en lägre kostnadsram än den nuvarande. Detta redovisas i det följande.

Flygvapnets bemyndigandeskuld för flygmaterielanskaffning — inkl. de bemyndigandebelopp som avsatts som garanti för ingångna avtal eller innehållits av Kungl. Maj:t — uppgår f. n. till nära två års anslag, medan den

genomsnittliga tiden från beställning till betalning är kortare än ett och ett halvt år. Med hänsyn härtill måste beställningsverksamheten under de närmaste åren begränsas i förhållande till föreliggande planer för att undvika en betalningskris.

I detta sammanhang erinrar beredningen om vissa uttalanden i samband med 1963 års försvarsbeslut. 1962 års försvarskommitté (SOU 1963: 5) underströk, att statsmakterna efter fyraårsperioden 1963/67 skulle vara helt obundna då det gällde försvarskostnadernas storlek. Jag anslöt mig till detta (prop. 1963: 108) och framhöll bl. a. att långsiktsplaneringen inte innebar någon bindning av kostnadsramen efter budgetåret 1966/67. Samtidigt underströk jag vikten av att handlingsfriheten effektivt upprätthålls efter utgången av den aktuella fyraårsperioden. Statsutskottet (SU 113, rskr 265) underströk likaledes vikten av att statsmakterna skulle vara obundna efter budgetåret 1966/67.

Tillgängligt utrymme för flygplananskaffning inom flygvapnets materielplaner kan vidare påverkas av kostnadsstegringar. I detta sammanhang erinrar beredningen om mitt uttalande i prop. 1965: 1 (bil. 6 s. 18), att det är nödvändigt att man reserverar medel för oväntade prisförändringar när man gör upp långsiktsplanerna.

Mot denna bakgrund anser beredningen att det är nödvändigt, att det fortsatta utvecklingsarbetet med flygplan AJ 37 planeras efter en kostnadsplan som innehåller marginaler för att möta dylika faktorer.

För att skapa förutsättningar för ett minskat betalningsutfall redan under de närmaste budgetåren så att handlingsfriheten i fråga om försvarskostnaderna kan bibehållas efter fyraårsperioden har beredningen funnit det vara nödvändigt, att seriestarten av flygplan AJ 37 senareläggs i förhållande till flygförvaltningens planer. Härigenom senareläggs också behovet av medel för inköp av materiel för serietillverkningen. För budgetåret 1965/66 behöver sålunda inte beräknas medel för att påbörja serietillverkning av flygplan AJ 37.

Beredningen anför vidare, att ett beslut om senareläggning av seriestarten för flygplan AJ 37 medför både för- och nackdelar. Det nuvarande utvecklingsprogrammet för flygplan AJ 37 är hårt pressat. De först levererade flygplanen kan sålunda komma att innehålla utrustningar, som måste modifieras vid senare tillfälle. Genom att senarelägga första serieleverans får man längre tid för den tekniska och taktiska utprovningen av systemet under förutsättning att nuvarande planer för typarbetet får gälla för framtagningen av provflygplanen. Härigenom skapas förutsättningar för att bättre utprovade serieflygplan erhålls från första leverans. Beredningen har — efter att ha studerat de nuvarande planerna — funnit, att första serieleverans bör ske omkring den 1 juli 1971. I förhållande till nu gällande planer innebär detta en senareläggning med ca ett och ett halvt år. Senareläggningen medför problem för engagerade industrier främst på verkstadssidan. Enligt gällande

planer räknar man med en ganska jämn övergång från tillverkningen av flygplan J 35 F till tillverkningen av flygplan AJ 37. Lämpliga omdisponeringar av andra beställningar inom den bestämda kostnadsramen bör emellertid kunna medverka till att industriernas problem i detta avseende minskas. En mer ingående prövning av denna fråga måste dock enligt beredningens mening föregå beslut om lämplig åtgärd.

Den totala kostnaden för typarbetet med flygplan AJ 37 torde med den föreslagna senareläggningen av första serieleverans bli något högre än vad som nu beräknats. Denna ökning motvägs dock enligt beredningen av att de flygplan som levereras bör vara bättre utprovade, varför de omedelbara kostnaderna för typförbättringar efter påbörjad serieleverans bör bli lägre än enligt nuvarande planer.

Den utsträckta typarbetstiden och det även av andra skäl minskande behovet av arbetskraft kan leda till problem rörande utnyttjandet av den kvalificerade arbetskraften för utvecklingsarbete vid de engagerade industrierna. Beredningen rekommenderar därför, att flygförvaltningen eftersträvar att låsa priset på resterande typarbete.

Senareläggningen av första serieleverans av flygplan AJ 37 medför, att flygplan A 32 A kommer att få vara i tjänst under längre tid än som tidigare beräknats. Beredningen har därför ansett det vara nödvändigt att söka skapa möjligheter att efter hand ersätta förslitna A 32 A. En sådan möjlighet är att till attackflottiljerna överföra de J 32 B som f. n. finns inom flygvapnets organisation. Även om attackflyget skulle erhålla detta tillskott kan det enligt beredningens uppfattning bli nödvändigt att minska attackflygets fredsorganisation, om kostnaderna för underhåll m. m. skulle stiga kraftigt till följd av flygplan 32 efter hand långa förbandstjänst.

Beredningen har även studerat hur möjligheten att anskaffa flygplan AJ 37 påverkas vid en reducerad kostnadsram för flygvapnet. Ett eventuellt beslut om minskning av försvarskostnaderna efter budgetåret 1966/67, som riksdagen kan träffa, skulle eljest kunna medföra, att system 37 skulle kunna inkräkta på andra vapensystem inom såväl flygvapnet som övriga försvarsgrenar. Beredningen har därför utformat en kostnadsplan för anskaffning av system 37 inom en anslagsram som medger vissa avvikelser från den som erhålls vid en utsträckt tillämpning av anskaffningsnivån enligt 1963 års försvarsbeslut. Vid utformningen av denna kostnadsplan har hänsyn tagits till den föreslagna senareläggningen av seriestarten av flygplan AJ 37. Inom kostnadsplanen har dessutom avsatts vissa medel för att möta oväntade prisstegringar. Beredningen anser det möjligt att utveckla och tillverka flygplan AJ 37 även inom denna lägre ram.

Om det visar sig nödvändigt att på längre sikt reducera det årliga medelsbehovet för flygmaterielanskaffning jämfört med aktuella planer måste leveranstakten för flygplan AJ 37 reduceras. Ett eventuellt beslut härom torde dock påverka materielplanerna först fr. o. m. budgetåret 1969/70. Med en

sänkt leveranstakt blir det inte möjligt att bibehålla flygvapnets nuvarande fredsorganisation. Förutom attackflyget måste enligt beredningens mening även jakt- och spaningsflyget reduceras, om den framtida leveranstakten måste anpassas till en lägre ram för flygmaterielanskaffning.

Under mars 1965 slöts vissa tilläggsavtal mellan flygförvaltningen och vissa av leverantörerna inom system 37. Tilläggsavtalen påverkar direkt gällande huvud- och medleverantörsavtal, bl. a. i vad gäller kontraktsform och insyn. De nya avtalsformerna kommer att framhäva de stora krav på flygförvaltningens organisation som upphandlingen av flygplanssystem 37 skapat. Skall den insyn och möjlighet till effektivitetshöjande påverkan som förvaltningen erhåller gentemot de engagerade industrierna enligt de nya avtalen kunna utnyttjas, måste förvaltningens projektledning förbättras. Väsentligt är därvid att beslutanderätten inom förvaltningen avseende projekt 37 blir koncentrerad. Ekonomiska synpunkter måste beaktas vid bedömningen av resultaten från den utprovning som förestår i utvecklingsarbetet. Beredningen föreslår därför, att det fortsatta arbetet med flygplan AJ 37 leds av en projektgrupp direkt under förvaltningschefen. Som chef för denna grupp bör enligt beredningens mening utses en projektledare, som skall vara flygförvaltningens representant i ekonomiska, tidsmässiga och tekniska frågor för projekt 37. Projektledaren skall bl. a. ansvara för budgeteringen och kostnadsuppföljningen av projekt 37. Inom projektledningen bör sakkunskap inom de skilda tekniska specialområdena vara företrädd. Ekonomisk och produktionsteknisk expertis liksom resurser för systemvärdering måste vidare enligt beredningen ställas till projektledarens förfogande. I projektledningen bör även inköpsfunktionen vara representerad. Det är nämligen nödvändigt att överblicka alla kontrakt inom projektet. Härigenom skapas möjligheter för att vid varje upphandling kunna utnyttja den kontraktsform som ger den lägsta kostnaden. Väsentligt är även att resurser för behandling av de data som CB 37 lämnar finns hos projektledaren. Enligt beredningens mening bör organisationen kring projektledaren utformas så att garantier vinnas för att en god och effektiv kontakt skapas mellan förvaltningen och de engagerade industrierna.

Genom beslut den 22 januari 1965 uppdrog Kungl. Maj:t åt flygförvaltningen att omedelbart ta upp förhandlingar med SAAB och SFA om förändringar i gällande huvudavtal mellan förvaltningen och bolagen. Flygförvaltningen skulle vidare ta upp förhandlingar om förändringar i det till huvudavtalet mellan flygförvaltningen och SAAB anknutna medleverantörsavtalet. Förhandlingarna skulle främst syfta till att öka förvaltningens möjlighet att kontrollera skäligheten i företagens anbud, kostnader och vinst samt stimulera företagen till kostnadssänkande åtgärder. I skrivelser den 24 och 29 mars 1965 har flygförvaltningen anmält resultatet av genom-

förda förhandlingar och hemställt om godkännande av tilläggsavtal till gällande huvudavtal och nytt medleverantörsavtal. I annat sammanhang denna dag har Kungl. Maj:t med visst tillägg godkänt ifrågavarande tilläggsavtal och medleverantörsavtal.

Under budgetåret 1964/65 har till flygförvaltningens förfogande ställts beställningsbemyndiganden om totalt 244,5 milj. kr. för beställningar avseende flygplan AJ 37. Det totala bemyndigandebeloppet, som Kungl. Maj:t fastställt för utveckling av flygplan AJ 37 under budgetåren 1958/65, uppgår till 555,5 milj. kr. med följande fördelning (beloppen i milj. kr.).

Typkostnader för skrov med apparater och tillverkning av provflygplan	225,0
Typkostnader för motorer till provflygplan, licenskostnader m. m. för motor till flygplan AJ 37	161,5
Typkostnader för utrustning (radar, central kalkylator, styrautomat m. m.)	165,4
Summa	555,5

Härtill kommer att i bemyndigandeplanen för flygvapnet reserveras varje budgetår ett belopp som svarar mot avbeställningskostnaden till Pratt & Whitney enligt licenskontrakt mellan flygförvaltningen och nämnda firma. För innevarande budgetår uppgår detta belopp till ca 31 milj. kr.

Vid slutet av år 1964 hade flygförvaltningen lagt ut beställningar och verkställt betalning avseende flygplan AJ 37 i följande omfattning (beloppen i milj. kr.).

	Beställningar	Betalningar
Skrov med apparater	214	142
Motor	121	93
Utrustning	160	86
Summa	495	321
Under första halvåret 1965 beräknas posterna öka med	45	100
Totalt den 1.7.1965	540	421

Flygmaterielberedningen har enligt min mening genomfört en omfattande och noggrann utredning. Problemen kring utvecklingsarbetet med flygplan 37 har blivit väl genomlysta, och man har härigenom fått en fastare grund för att bedöma projektet. Även om problem ännu återstår att lösa innan projektet är tekniskt slutfört, är det nu möjligt att med större säkerhet än tidigare ta ställning till den fortsatta utvecklingen. Självfallet måste dock projektet även i fortsättningen fortlöpande följas av regeringen. Det är därvid inte minst viktigt att — som beredningen anfört — kostnadsutvecklingen inom den militära flygplansindustrin, såväl den inhemska som den utländska, speciellt den amerikanska, följs med största noggrannhet.

I prop. 1964: 136 utvecklade jag närmare min syn på behovet av fortsatt

förnyelse av vår flygmateriel. Den ytterligare analys som flygmaterielberedningen gjort av denna fråga bestyrker min uppfattning, att behov av kvalificerat attackflyg torde kvarstå under livslängden för kommande generation flygplan. För att vårt försvar skall kunna verka effektivt fredsbevarande måste med de uppgifter som ett invasionshot ställer på krigsmakten — det må gälla gräns-, kust- eller luftinvasion — vårt flygvapen utrustas med attackflygplan anpassade till den framtida stridsmiljön.

Vid anskaffning av attackflygplan till det svenska försvaret bör enligt flygmaterielberedningen valet stå mellan två huvudalternativ, flygplan AJ 37 eller flygplan F-4 Phantom. Efter att ha värderat och jämfört de båda huvudalternativen från såväl operativa som ekonomiska synpunkter rekommenderar beredningen fortsatt utveckling av flygplan AJ 37.

I detta sammanhang vill jag understryka vikten av att vi inom landet upprätthåller industriella resurser för viss militär produktion. En fortsatt alliansfri och obunden politik underlättas genom att vi har möjligheten att anskaffa väsentlig materiel oberoende av utländska leverantörer. Härigenom erhåller vi även ökade möjligheter för en framtida handlingsfrihet vid utvecklingen av för våra krav mest lämpliga försvarssystem. Med hänsyn till vår inriktning på neutralitet i krig kan det vara av betydelse, att vi skaffar materiel med »egen profil». För denna principiella handlingslinje talar bl. a. det skälet, att stormakternas för insats mot varandras stridskrafter speciellt konstruerade materiel inte med full effekt skall kunna sättas in mot oss.

De förhandlingar som förts mellan flygförvaltningen och vissa av leverantörerna till flygplan 37 angående huvud- och medleverantörsavtalen har nu slutförts i de principiella frågorna. De ändringar som därvid överenskommits har bl. a. lett till att nya kontraktsformer, som sporrar till skärpt kostnadsmedvetande och vidgade rationaliseringar, har inskrivits i avtalen, att flygförvaltningen får bättre förutsättningar för sin koordinerande verksamhet, att försvarsprisindex utgör en av grundvalarna för prispförhandlingar för produkter som skall produceras och levereras under längre tidsperioder, och att beställaren erhåller rätt till vidgad teknisk och ekonomisk insyn för att möjliggöra en effektivare bedömning av kostnader och vinst. De avtalsmässiga förhållandena bör inte utgöra hinder för att fortsätta utvecklingsarbetet på flygplan AJ 37.

Med hänsyn till vad jag anfört i det föregående förordar jag, att utvecklingen av flygplan AJ 37 fortsätts under nästa budgetår. Under innevarande budgetår har kostnadsläget inte ändrats väsentligt. Fortfarande är det svårt att få någon bindande kostnadsuppgift om seriepriset för flygplan AJ 37. En ogynnsam kostnadsutveckling av såväl resterande utvecklingsarbete som seriepris måste få återverkningar på det antal flygplan som kan beställas.

Likviditetsläget under förevarande anslag gör det enligt flygmaterielberedningen nödvändigt att senarelägga första serieleverans av flygplan

AJ 37 ca ett och ett halvt år. I detta sammanhang bör bl. a. följande beaktas. Den genomsnittliga tiden från beställning till leverans och betalning för beställningarna under anslaget uppgår f. n. till mindre än ett och ett halvt år. Någon förändring i detta avseende är inte att vänta. Med hänsyn härtill bör bemyndigandeskulden inte överstiga en och en halv årskvot. Denna skuld beräknas emellertid vid utgången av innevarande budgetår uppgå till nära två årskvoter om vissa garantibelopp m. m. inkluderas. För att minska risken för likviditetssvårigheter, som kan leda till förlängda leveranstider eller avbeställningar, måste därför beställningsverksamheten begränsas under de kvarvarande budgetåren av försvarsbeslutets fyraårsperiod i förhållande till förvaltningens planer. Detta är inte minst väsentligt för att handlingsfriheten i fråga om försvarskostnaderna skall kunna upprätthållas efter utgången av fyraårsperioden.

Flygvapnets bemyndigandeplaner har hittills endast i vissa fall omfattat totala beställningsbemyndiganden för större sammanhängande anskaffningar. Vanligen har bemyndiganden begärts endast för de just aktuella beställningarna avseende del eller delar av ett objekt. Den redovisade bemyndigandeskulden återger därför inte den reella innebörden av statsmakternas åtaganden på längre sikt. I prop. 1965: 1 (bil. 6 s. 17) betonade jag vikten av att konsekvenserna av ett beslut om anskaffning av större objekt måste kunna överblickas i sin helhet innan statsmakterna binder sig. Arméns och marinens motsvarande planer är redan i huvudsak utformade enligt denna princip. Det är angeläget att efter hand utforma också flygvapnets bemyndigandeplaner enligt samma princip. För att kunna genomföra detta krävs under de närmaste åren större bemyndiganden än som i och för sig svarar mot avsedd beställningsverksamhet under ifrågavarande budgetår. Med hänsyn härtill är jag beredd tillstyrka ett beställningsbemyndigande av 1 100 milj. kr. för nästa budgetår. Jag har då tagit hänsyn till att anslaget torde komma att förstärkas med medel från prisregleringsanslaget. Den reella beställningsverksamheten efter hittills tillämpade principer måste dock få mindre omfattning och bör enligt min mening begränsas till ca 900 milj. kr. Denna begränsning av de beställningsbemyndiganden som bör få utnyttjas under nästa budgetår måste beröra flertalet planerade anskaffningar. För system 37 får det till följd, att bemyndiganden för beställning av materiel med lång leveranstid avsedd för serietillverkning inte bör medtagas under nästa budgetår. Jag ansluter mig sålunda till flygmaterielberedningens förslag att senarelägga första serieleverans ca ett och ett halvt år. Jag räknar däremot — i likhet med beredningen — med att typarbetet med flygplan 37 bör kunna genomföras i planerad omfattning, så att de första provflygplanen kan färdigställas i början av år 1967.

Den föreslagna senareläggningen av serieleveransen kan leda till att den totala kostnaden för typarbetet med flygplan AJ 37 ökar något. Jag delar

beredningens uppfattning, att denna ökning kan antagas bli motverkad av att flygvapnet erhåller bättre utprovade flygplan och därmed mindre behov av medel för omedelbara typförbättringar efter första serieleverans. Med hänsyn till senareläggningen och ifrågasatt minskning av antalet producerade flygplan per år torde det efter hand bli nödvändigt att minska attackflygets omfattning vilket återverkar på fredsorganisationen. Ställningstagande i denna fråga krävs inte f. n. men kan bli aktuellt under de närmaste åren.

Övriga föreslagna beställningsbemyndiganden för nästa budgetår måste som jag anfört i det föregående begränsas i förhållande till flygförvaltningens planer. Kungl. Maj:t bör äga att, inom ramen för det totala beställningsbemyndigandet, närmare reglera anskaffningsverksamheten.

Vid bifall till vad i det föregående föreslagits kommer den 30 juni 1966 beställningsbemyndigande till ett belopp av (1 926 142 000 + 1 100 000 000 — 1 042 995 000 =) 1 983 147 000 kr. att sakna täckning av betalningsmedel.

Flygmaterielberedningen har pekat på nödvändigheten att skapa en effektivare sammanhållning inom flygförvaltningen av flygplanprojekt 37. Jag ansluter mig till denna bedömning. Eftersom organisationen av krigsmaktens tygförvaltning i central instans utreds f. n. är jag endast beredd föreslå provisoriska åtgärder för att snarast skapa en projektledning för system 37 inom flygförvaltningen. Projektledningen bör ledas av en chef, som med ställning direkt under chefen för flygförvaltningen skall företräda denna i alla frågor rörande projekt 37. Till hans förfogande bör ställas behövligen expertis. Därvid finner jag det vara speciellt viktigt, att den ekonomiska sidan blir väl företrädd. I övrigt skall flygförvaltningens samlade kapacitet stå till projektledarens förfogande när det gäller arbete på system 37. Behovet av nya tjänster för projektledningen är föremål för fortsatta överväganden inom flygmaterielberedningen. Flertalet befattningar inom den föreslagna projektledningen torde kunna besättas genom omflyttning av tjänster inom flygförvaltningens organisation. För några befattningshavare torde dock erfordras nya tjänster.

Den nya organisationen bör enligt min mening tillämpas redan fr. o. m. den 1 juli 1965. Jag föreslår därför, att Kungl. Maj:t utverkar riksdagens medgivande att få inrätta högst fem tjänster med lönegradsbeteckningen Be eller Bg. Härigenom uppkommande avlöningskostnader bör bestridas från anslaget Flygförvaltningen: Avlöningar, anslagsposten Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, som med anledning härav för nästa budgetår bör få överskridas med belopp motsvarande grundlönerna för de tjänstemän som anställs på nämnda tjänster.

Aberopande det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) godkänna vad i det föregående föreslagits beträffande kostnadsram för anskaffning av flygmateriel m. m. under budgetåren 1965/72;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att medge att beställningar på flygmateriel m. m. får läggas ut inom en kostnadsram av 1 100 000 000 kr.;

c) till *Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel m. m.* för budgetåret 1965/66 under fjärde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 042 995 000 kr.;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att under budgetåret 1965/66 vid flygförvaltningen inrätta högst fem tjänster med lönegradsbeteckningen Be eller Bg;

e) bemyndiga Kungl. Maj:t att för budgetåret 1965/66 medge att anslaget Flygförvaltningen: Avlöningar, anslagsposten Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal får överskridas enligt vad jag förordat i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Berndt Bodin