



## Fördjupad redovisning avseende materiel och organisation

<b>1. MARIN UTVECKLING .....</b>	<b>2</b>
1.1. INLEDNING.....	2
1.2. REDOVISNING.....	2
<b>2. STRIDSFLYG .....</b>	<b>2</b>
2.1. INLEDNING.....	2
2.2. REDOVISNING.....	2
<b>3. FLYGUTBILDNINGSSYSTEM.....</b>	<b>2</b>
3.1. INLEDNING.....	2
3.2. REDOVISNING.....	3
<b>4. STATSFLYG .....</b>	<b>4</b>
4.1. INLEDNING.....	4
4.2. REDOVISNING.....	5
<b>5. MEDELRÄCKVIDDIGT LUFTVÄRN .....</b>	<b>5</b>
5.1. INLEDNING.....	5
5.2. REDOVISNING.....	5



## 1. Marin utveckling

### 1.1. Inledning

Inom det marina området pågår ett flertal utvecklingsprojekt, exempelvis rörande anskaffning av ubåtar och halvtidsmodifiering av korvetter.

### 1.2. Redovisning

Detaljer framgår av hemlig underbilaga 2.1.

./ubil 2.1

## 2. Stridsflyg

### 2.1. Inledning

Försvarmakten hemställde i december 2012<sup>1</sup> om regeringens medgivande att beställa utveckling och anskaffning av JAS 39 E, innefattande ombyggnad av 60 stycken JAS 39 C/D till JAS 39 E. Ombyggnationen innebär att numerären JAS 39 C/D kommer nedgå innan den första divisionen JAS 39 E är operativ. Utgående från det försvarspolitiska inriktningsbeslutet planerar Försvarmakten för att på kort och längre sikt öka den operativa förmågan och höja tillgängligheten för stridsflygsystemet, utöver vad som tidigare redovisats i budgetunderlaget för 2017.

Försvarmakten har initierat ett arbete som syftar till anskaffning av materiel och tjänster för att höja tillgängligheten i det korta perspektivet.

För att säkerställa tillgänglighet på längre sikt planerar Försvarmakten för att materiel från upp till 30 stycken JAS 39 A/B, som behållits som en strategisk reserv, nyttjas för att bygga JAS 39 E. Därmed skapas förutsättningar för att bibehålla numerären JAS 39 C/D på en operativt relevant nivå intill dess att JAS 39 E blir operativ.

### 2.2. Redovisning

Detaljer framgår av hemlig underbilaga 2.1.

./ubil 2.1

## 3. Flygutbildningssystem

### 3.1. Inledning

Försvarmakten har under lång tid baserat utvecklingen av flygutbildningssystemet på att nuvarande skolflygplan, SK60, ska ersättas. Utfasningen av SK60 är planerad att inledas under innevarande försvarsbeslutsperiod i en sådan takt att omfattande vidmakthållande- eller livstidsförlängande åtgärder undviks. En fundamental del i Försvarmaktens planering är att er-

<sup>1</sup> Hemställan om regeringens medgivande för beställning av flygmaterielsystem JAS 39 E, 2012-12-06, H/S 35 839:82692.



sättningen av SK60 sker som en verksamhetsinvestering (lånefinansiering) då det nya skolflygplanet avses nyttjas i utbildningssyfte, ej som en förbandssatt resurs inom Försvarmaktens organisation.

Försvarmakten har i redovisningar till försvarsdepartementet beskrivit nuvarande planering, kostnader för denna och konsekvenser om nuvarande planering av tidsmässiga, eller av andra, skäl inte kan innehållas. Mot bakgrund uppdraget till Försvarmakten att fortsatt nyttja flygsystem SK60<sup>2</sup> finner Försvarmakten anledning att ånyo uppmärksamma regeringen på att ett förlängt nyttjande av SK60, och de åtgärder som därmed måste vidtas för att vidmakthålla respektive livstidsförlänga systemet, kommer att medföra ekonomiska konsekvenser som inte är omhändertagna i Försvarmaktens planering. Försvarmakten återkommer om ökade ekonomiska behov senast i samband med svaret på uppdraget.

### 3.2. Redovisning

Försvarmaktens planering bygger i grunden på att det nya flygutbildningssystemet införs med början 2020 och att SK60 därmed skulle avvecklas i samband med att gällande avtal med Saab AB avseende helhetsåtagande för SK60 avslutas 2020-06-30. Ett förlängt nyttjande av SK60 till och med 2025 måste anpassas till infasning av ett nytt flygutbildningssystem där flygtiden med SK60 stegvis trappas ner.

Flygtidsbehovet SK60 efter år 2022-2023 är osäkert och kan komma att förändras med hänsyn till hur en framtida leverans- och införandeplan för ett nytt flygutbildningssystem utvecklas. Bedömningen av flygtidsbehovet är baserat på ett antagande om införande av ett nytt flygutbildningssystem med en tidsplan som medger avveckling av SK60 under år 2025. Därutöver bör en viss flygtidsreserv byggas in i systemet i syfte att säkerställa kontinuiteten i flygutbildningssystemet om det skulle uppstå förseningar eller friktioner i införandet av ett nytt system.

Tabell 1 Bedömt flygtidsbehov till och med 2025.

År (fh)	SK60 flygtid/år LSS/Flygskolan	SK60 flygtid/år F7, F17, F21	Summa flygtid
2017-2023	4 350	900	5 250
2024	3 500	--	3 500
2025	1 250	--	1 250

Om ett nytt flygutbildningssystem föreligger så sent som år 2022-2023 eller försenas i leverans bör optioner för fortsatt bruk av SK60 efter år 2025 byggas in så tidigt som möjligt för att skapa förutsättningar för att den fortsatta driften av flygplanflottan optimeras, kopplat till både kostnader och användningen. Ju tidigare ett beslut kan fattas om innehåll och införandetidpunkt för ett nytt flygutbildningssystem, desto större sannolikhet för att korrekta flygtidsbehov och därtill förknippade kostnader för SK60-systemet kan bedömas och planeras.

<sup>2</sup> Uppdrag till Försvarmakten att fortsatt nyttja flygsystem SK 60, regeringsbeslut 3 2017-02-02, Fö2017/00152/MFU.



Befintligt avtal med Saab AB avseende helhetsåtagande för SK60 gäller till 30 juni 2020. Baserat på en kostnadsuppskattning av Försvarets materielverk, redovisad till Försvarsmakten i augusti 2016<sup>3</sup>, är Försvarsmaktens bedömning att en förlängning av SK60 till 2025 kommer att innebära merkostnader om minst 350 miljoner kronor i perioden 2017-2025. Dessa är inte en del av Försvarsmaktens nuvarande planering.

Utöver osäkerheter avseende flygtid, möjlighet till förnyade avtal och kostnadsutveckling föreligger ett antal osäkerheter och risker även inom andra områden.

SK60 är ett åldrat flygsystem med en ökande risk för både strukturella problem och brist på reservdelar och utbytesenheter (som inte längre finns på marknaden), därmed finns risker för oförutsedda kostnader eller flygtidsproduktionsproblem som kan påverka genomförandet av flygutbildningen negativt. Avseende motorunderhållskostnaden påverkas denna av index- och valutakursutvecklingen. Tillgången till personella resurser med SK60-kompetens är över tiden en osäkerhetsfaktor. Nu gällande avtal med Saab AB är styrt mot en slutförbrukning av flygtid år 2020 och innefattar kostnader för avveckling av alla flygplanindivider. I en förhandling om fortsatt drift av SK60 kan en senarelagd avveckling innebära tillkommande kostnader för till exempel demontering. Dessa kostnader kan idag inte uppskattas och är därför inte inkluderade i uppskattade merkostnader.

Den tidigare planerade grundläggande flygutbildningen (GFU 1) i Trafikflyghögskolans regi riskerar att inte kunna genomföras på grund av kontraktfördröjningar. En förskjutning av tidplanen innebär även att behovet av systemträning fortsatt måste genomföras i de operativa flygsystemen istället för i flygutbildningssystemet, vilket ökar resursförbrukningen inom krigsförbanden intill dess ett nytt flygutbildningssystem är i drift.

## 4. Statsflyg

### 4.1. Inledning

I frågan om statsflyget, utöver vad som framgår av förordning med instruktion till Försvarsmakten (2007:1266) och statsflygförordningen (1999:1354), finns en ambition att mer detaljerat fastställa uppdrag till Försvarsmakten rörande tillhandahållande av resor med statsflyget. Försvarsmakten bejakar behovet av att snarast besluta om ett sådant mer detaljerat uppdrag.

Utöver avgiften per flygtimme och lokalisering av statsflyget är det vidare angeläget att fatta beslut om tillgänglighetskravet på statsflyget, vilket har såväl ekonomisk som personell effekt, samt vilka servicetjänster ombord som Försvarsmakten ska leverera.

Omlokaliseringen av statsflyget från Bromma till Arlanda är beroende av regeringens ställningstagande för att bland annat hyresavtal på Bromma flygplats ska kunna sägas upp. Lokaliseringsfrågan har en tydlig ekonomisk dimension vilket också gäller för den skillnad som föreligger mellan den avgift per flygtimme Försvarsmakten har rätt att ta ut enligt statsflygförord-

<sup>3</sup> FMV bedömda kostnader för fortsatt bruk av SK60 längst till 2025-06-30, 16FMV1432-5:2.



ningen och den avgift som skulle bli konsekvensen om till exempel principen om full kostnadstäckning utgjorde grund för avgiften.

## 4.2. Redovisning

Statsflyget är en verksamhet av strategisk betydelse då angelägenheten av den typ av transporter som genomförs bedöms kunna öka vid ett krisläge. Verksamheten sker i militär regi i syfte att säkerställa erforderligt stöd, hög säkerhet och flexibilitet för kundernas räkning, vilket inte nödvändigtvis kan erbjudas av civila leverantörer.

Under 2016 producerades inom statsflyget (TP102 C&D) 930 flygtimmar varav 746 flygtimmar debiterats Regeringskansliet till en total kostnad av 9 miljoner kronor. Den totala kostnaden för verksamheten relaterad till Regeringskansliet uppgår dock till cirka 100 miljoner kronor.

För att flygning ska kunna inledas och avslutas under hela dygnet och inledas utan fördröjning, förutsatt att diplomatiska tillstånd finns, är Försvarsmaktens bedömning att det krävs en ökning av personalvolymerna jämfört med dagens förhållanden. En grundförutsättning är dock att verksamheten är baserad på en flygplats som är öppen dygnet runt.

I normalfallet kan Försvarsmakten med befintliga resurser tillhandahålla två parallella flygningar. Erfarenhetsmässigt finns avvikelser från detta förhållande under cirka 16 veckor per år då planerat och avhjälpande underhåll genomförs.

Försvarsmakten föreslår att det genomförs en översyn av hur prioritering av beställningar från statsråd som inte omfattas av statsflygförordningen ska ske.

## 5. Medelräckviddigt luftvärn

### 5.1. Inledning

Medellångräckviddigt luftvärn är ett system som dels innefattas i försvarsberedningens rapport och det försvarspolitiska inriktningsbeslutet, dels är en förmåga vars betydelse ökar i takt med förmågeutvecklingen i omvärlden. Kravet på att tillföra ett nytt luftvärnssystem med medellång räckvidd framgår av inriktningsbeslutet. Behovet är tydligt utifrån operativa utgångspunkter. Planeringsmässigt finns sedan tidigare ett ekonomiskt utrymme för att påbörja införandet av systemet under inriktningsperioden. Den hittills genomförda beredningen indikerar dock att anskaffningen av denna typ av system är så omfattande att ekonomiska tillskott under perioden 2018-2020 erfordras.

### 5.2. Redovisning

Detaljer framgår av hemlig underbilaga 2.1.

./ubil 2.1