

Nr 47

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för
Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) för
budgetåret 1962/63 m. m.; given Stockholms slott den
26 januari 1962.*

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

GUSTAF ADOLF

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen äskas till flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) för budgetåret 1962/63 ett investeringsanslag av 30 miljoner kronor. I anslutning härtill redovisas verkställda utredningar rörande lokalisering m. m. av en anläggning för underhåll av motortorpedbåtar m. fl. fartyg i anslutning till Muskövarvet samt rörande behoven av verkstadsutrymmen m. m. inom Muskövarvet. Förslag framlägges om begränsning av Musköanläggningen genom att utesluta anläggningen för underhåll av motortorpedbåtar m. m.

*Utdrag av protokollet över försvarsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 26 januari 1962.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga angående anslag för budgetåret 1962/63 till flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) m. m. och anför därvid följande.

Inledning

1953 års riksdag har efter ett av Kungl. Maj:t på grundval av 1948 års örlogsbasutrednings betänkande framlagt förslag i propositionen 1953: 200 angående flyttning av Stockholms örlogsbas beslutat att örlogsbasen skall flyttas till Stockholms södra skärgård, varvid örlogsvarvet skall förläggas till Muskö. Kostnaderna för anordnandet av varvet på Muskö angavs därvid till 189 miljoner kronor i 1950 års prisläge. Efter förslag av Kungl. Maj:t i 1954, 1956 och 1957 års statsverkspropositioner har riksdagen under investeringsanslaget Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) anvisat sammanlagt 900 000 kr. för vissa förberedelse- och utredningsarbeten. Vidare har riksdagen efter förslag i statsverkspropositionen B för 1958 för påbörjande av en första etapp av örlogsvarvets utbyggnad anvisat 1 000 000 kr. under förevarande anslag.

Enligt beslut vid 1959 års riksdag (prop. 1, bil. 25, p. 34; SU 44; rskr. 115) skall utbyggnaden av Muskövarvet ske i huvudsak enligt ett av chefen för marinen i skrivelse den 8 november 1958 framlagt förslag till utformning av varvet. Målsättningen är att varvet i krig tillsammans med övriga resurser inom marinkommando Ost skall tillgodose det erforderliga krigsreparationsbehovet för fartyg inom marinkommandot. I fred skall rutinemässig skötsel och arbeten, som motsvarar normalt årsunderhåll, kunna förläggas till varvet. Mera omfattande arbeten skall endast utföras om så påkallas för utfyllnad av sysselsättningen. I övrigt skall dylika arbeten utföras vid annat marint eller civilt varv.

Den av marinchefen föreslagna varvsanläggningen omfattade — förutom tunneldockor, två för jagare och en för ubåtar, vilka utförts med anlitan-

av medel under investeringsanslaget Anordnande av vissa fartygstunnlar — enheter för verkstäder, förråd, administration m. m. samt en skyddad anläggning för motortorpedbåtar och minsvepare, innefattande jämväl en slip, samt skyddad uppehållsplats för ett mindre antal motortorpedbåtar eller tilläggsplats för färja samt lastplats för reparationsgruppernas transportbåtar. I anslutning till varvsanläggningen skulle anordnas vissa kajer och pirar samt vissa friliggande byggnader för förläggningsändamål m. m. Förbindelserna mellan Musköanläggningen och fastlandet borde enligt marinchefen anordnas såsom färjled. Totalkostnaden för Musköanläggningen, utförd enligt marinchefens förslag, angavs enligt prisläget den 1 april 1957 till 106 miljoner kronor utöver de medel, som till och med budgetåret 1958/59 disponerats för utbyggnaden av varvsanläggningen. Utanför kostnadsramen skulle falla kostnaderna för bogserbåt och färjor. Utbyggnaden av varvsanläggningen förutsattes ske under budgetåren 1959/65. Sedan utbyggnaden slutförts kunde av Stockholms örlogsvarv disponerade anläggningar, byggnader och markområden på Galärvarvet, Skeppsholmen och Beckholmen friställas.

I anslutning till chefens för marinen förenämnda förslag anförde fortifikationsförvaltningen i skrivelse den 15 november 1958, att ämbetsverket bedömde det möjligt att bedriva utbyggnaden av den av chefen för marinen föreslagna varvsenheten på Muskö i sådan takt, att anläggningen kunde vara färdig att tagas i bruk under sjätte budgetåret räknat från och med budgetåret 1959/60, dock under förutsättning, bland annat, att erforderliga årskvoter ställdes till förvaltningens förfogande. De erforderliga årskvoterna angavs för budgetåren 1959/65 till $(13 + 18 + 21 + 23 + 20 + 11 =)$ 106 miljoner kronor.

Vid anmälan av det av chefen för marinen framlagda förslaget i 1959 års statsverksproposition (bil. 25, s. 42—43) tillstyrkte departementschefen, att utbyggnaden av Muskövarvet skulle fortsättas i huvudsak enligt det framlagda förslaget. Utbyggnaden borde verkställas under en sexårsperiod med början budgetåret 1959/60. Beträffande kommunikationsfrågan anförde departementschefen att han icke hade något att erinra mot att en av fortifikationsförvaltningen föreslagen landsvägsförbindelse komme till stånd.

Efter förslag i 1959—1961 års statsverkspropositioner har riksdagen under investeringsanslaget Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) till utbyggnad av varvet i enlighet med förenämnda plan anvisat $(13,0 + 15,5 + 20,0 =)$ 48,5 miljoner kronor. De av riksdagen sålunda anvisade medlen har enligt särskilda av Kungl. Maj:t meddelade beslut, senast den 30 juni 1961, utnyttjats för i följande sammanställning angivna byggnads- och anläggningsarbeten.

	Kostnad
Väg och färjläge vid Hammersta samt färjläge å Muskö	2 800 000
Landsvägsförbindelse fastlandet—Yxlö—Muskö	12 700 000
Kajer och pirar m. m.	11 500 000
Utsprängning av enheter för verkstäder m. m.	15 000 000
Inbyggnadsarbeten och installationer	6 000 000
Byggnader ovan jord	500 000
	Summa kr. 48 500 000

Genom beslut den 14 oktober 1960 har Kungl. Maj:t vidare medgivit, att armétygförvaltningens rörelsekapital må anlitas för att förskottsvis bestrida kostnader för anskaffning av ett parti spontplank samt maskinutrustning för arbetena å Muskövarvet intill en sammanlagd kostnad av 9 miljoner kronor, vilken kostnad slutligt skall bestridas av anslag som framdeles anvisas för utbyggnaden av Muskövarvet.

Vid anmälan av förenämnda investeringsanslag i 1961 års statsverksproposition (bil. 26, s. 34—35) framhöll departementschefen, att den minskning av det av fortifikationsförvaltningen för budgetåret 1961/62 äskade beloppet som föreslagits komme att medföra en försening av Muskövarvets färdigställande. Först sedan en inom fortifikationsförvaltningen pågående omarbetning av arbetsplanen för varvet slutförts kunde konsekvenserna av den minskade medelstilldelningen närmare angivas. En viss begränsning av det tidigare framlagda förslaget till utbyggnad av varvet borde emellertid företagas. Sålunda borde den i 1958 års förslag förutsatta anläggningen för motortorpedbåtar m. fl. fartyg icke komma till utförande.

Vid behandling av ifrågavarande i 1961 års statsverksproposition upptagna investeringsanslag Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) beslöt statsutskottet (utl. 1961: 43, s. 15—16) bland annat föreslå riksdagen att, med bifall till två i ämnet väckta motioner, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om det framtida ordnandet av en anläggning för motortorpedbåtar m. fl. fartyg snarast utreddes. Härvid borde även kostnaderna för erforderliga byggnadsåtgärder närmare angivas. Förslag i ämnet borde i en nära framtid underställas riksdagens prövning. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag. Genom beslut den 2 juni 1961 uppdrog Kungl. Maj:t åt chefen för marinen att, i samråd med fortifikationsförvaltningen och marinförvaltningen, undersöka på vilket sätt krigs- och fredsunderhåll m. m. av motortorpedbåtar borde anordnas, därest anläggningen för motortorpedbåtar m. fl. fartyg icke skulle komma till utförande inom Muskövarvet. Mot bakgrunden härav borde utredas drift- och anläggningskostnaderna vid skilda lösningar av ifrågavarande underhållsuppgifter. Särskild redovisning skulle lämnas för de ekonomiska konsekvenserna av att i fred förlägga huvuddelen av underhållsarbetet å flottans fartyg till det under byggnad varande varvet på Muskö och Karlskronavarvet Aktiebolags anläggningar i Karlskrona.

Resultaten av marinchefens med anledning av uppdraget verkställda utredning har med eget yttrande överlämnats av överbefälhavaren med särskild skrivelse den 9 december 1961.

Med skrivelse den 8 december 1961 har vidare godsägaren Edvin R. Håkansson¹ redovisat resultaten av en med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 september 1961 verkställd prövning av behovet av verkstadsutrymmen m. m. inom Muskövarvet.

I det följande upptar jag var för sig fortifikationsförvaltningens förslag till medelsäskanden under investeringsanslaget Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) för budgetåret 1962/63 samt marinchefens och Håkanssons utredningar.

Fortifikationsförvaltningens anslagsäskanden för budgetåret 1962/63

Fortifikationsförvaltningen erinrar om att ämbetsverket av Kungl. Maj:tt anbefallts att i samband med anslagsäskandena inkomma med fullständiga kostnadsberäkningar och tidsplan för beslutade arbeten å Muskövarvet. Ämbetsverket hänvisar till att det i skrivelse den 24 november 1960 anmält att konsekvenserna av att anslagen för Musköutbyggnaden anvisats med lägre belopp än som förutsatts ej närmare kunde överblickas förrän en omarbetning av arbetsplanen för varvets utbyggnad verkställdes. Som underlag för denna arbetsplan visade det sig emellertid nödvändigt att verkställa en översyn av kostnadsberäkningarna för arbetena i deras helhet. Fortifikationsförvaltningen anför i anslutning härtill följande.

Då arbetena på Muskövarvet igångsattes 1959 var projekterings- och konstruktionsarbetet endast i obetydlig grad påbörjat. En helt genomförd projektering av beskaftenhet att utgöra ett hållbart underlag för en fullständig kostnadsberäkning skulle bedömningsvis ha krävt en tid av tre år. Arbetena inom den av 1959 års riksdag beslutade kostnadsramen påbörjades sålunda efter en preliminär kostnadsberäkning. Efter hand som det därefter igångsatta projekteringsarbetet fortskredit, har ett stort antal problem av principiell och detaljnatur uppträtt, gällande såväl funktionsfrågor som fortifikatoriska och rent tekniska frågor, vilka var för sig krävt sin lösning under hänsynstagande till anläggningens totalsammanhang. Principdiskussionerna rörande anläggningens funktion har bland annat lett till viss omdisposition och omplacering av lokalerna. Förhållandena på platsen m. m. har givit anledning till vissa ändringar beträffande ingångar och inre kommunikationer, varför situationsplanen bör få ett i förhållande till 1958 års förslag icke oväsentligt avvikande utseende.

Fortifikationsförvaltningen anmäler, att den översyn av kostnaderna för arbetena på Muskö som igångsattes i början av år 1961, har verkställts så långt det varit möjligt vid tidpunkten för anslagsäskandenas ingivande. — Det underlag som nu står till förfogande är avsevärt fullständigare än

¹ Håkansson har tidigare varit teknisk direktör i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

vid tidigare kostnadsberäkningar. Fortfarande återstår dock stora delar av det projekterings- och konstruktionsarbete som är nödvändigt för en fullständig kostnadsberäkning. Med ledning av tillgängligt underlag bedömer emellertid fortifikationsförvaltningen att totalkostnaderna kommer att uppgå till cirka 160 miljoner kronor i samma prisläge (den 1 april 1957) som de år 1958 beräknade kostnaderna, 106 miljoner kronor. Kostnadsökningen synes enligt ämbetsverket i huvudsak vara att hänföra till fyra faktorer, nämligen *dels* standardhöjning till följd av bland annat ökade militära och tekniska krav, *dels* minskad årlig anslagstilldelning i förhållande till den år 1958 uppgjorda kostnadsfördelningsplanen, *dels* den omständigheten att i fråga om vissa större objekt antagna förutsättningar för de uppgjorda kostnadsberäkningarna visat sig icke vara hållbara, *dels* ock projekteringsläget vid tidigare kostnadsberäkningar.

I anslutning härtill anmäler fortifikationsförvaltningen, att en omarbetning av arbetsplanen för Musköarbetena icke kan utföras förrän förnyad ställning tagits till totalkostnaderna för arbetena samt till frågan i vilken utsträckning i de i det föregående antydda kraven bör tillgodoses.

Kostnadsökningar, som är att hänföra till standardhöjning, uppskattas till 10 å 20 miljoner kronor. Härom anför fortifikationsförvaltningen bland annat följande.

Liksom vid all annan projekteringsverksamhet har det beträffande Muskövarvet varit en naturlig strävan att åstadkomma en anläggning, som är i möjligaste mån modern vid den tidpunkt då den skall tagas i bruk. Därigenom undvikes nämligen ytterst kostnadskrävande arbeten för en senare modernisering — i den mån dylika arbeten av tekniska skäl över huvud taget kan genomföras. Arbetena för Muskövarvet, som började planeras år 1948 och påbörjades år 1959 med en då beräknad utbyggnadstid av 6 år, kommer att kunna färdigställas i slutet av 1960-talet, d. v. s. i stort sett 20 år efter planläggningsarbetets påbörjande, ett förhållande som torde få anses vara unikt. Med den ytterligt snabba militärtekniska utvecklingen som bakgrund och förutsättning är det uppenbart, att moderniserings- och standardhöjningsfrågor under dessa omständigheter kommer att få osedvanligt stor ekonomisk inverkan under det fortlöpande projekteringsarbetet, om anläggningen skall kunna fylla rimliga krav på modernitet vid 1960-talets slut.

Standardhöjningen i förhållande till de ursprungliga planerna, vilken är resultatet av ett flertal faktorer, tar sig uttryck i volymsökningar, mer komplicerade och/eller mer motståndskraftiga byggnads- och installationskonstruktioner ävensom en allmän kvalitetshöjning på arbetena i deras helhet. En stor del av standardhöjningen kan hänföras till ändringar i gällande lagstiftning och skärpta krav från tillsynsmyndigheter av olika slag. Bland annat har volymsökningar och kostnadsökande konstruktioner tillkommit för tillgodoseende av säkerhetskrav i verkstäder, drivmedelsförråd och ammunitionsförråd. Hälsovårdsmyndigheterna kräver numera trekammar-system i reningsanläggningen, vilken kommer att medföra en väsentlig volyms- och inredningsökning i nämnda anläggning.

En speciell och betydelsefull form av standardhöjning i moderniserings-syfte hänför sig till frågan om ökat skydd mot vapenverkan. Överbefälhava-

rens överväganden beträffande anläggningen har emellertid senare lett till att densamma — med hänsyn bland annat till dess betydelse för marinens krigsreparationsresurser på ostkusten — bör få ett kraftigare skydd än som ursprungligen planerats. Detta medför krav på helt andra konstruktioner än de ursprungligen avsedda, vilket i sin tur innebär att kostnaderna för Musköanläggningen avsevärt kommer att öka. Någon exakt kostnadsberäkning låter sig tills vidare icke göras eftersom praktisk erfarenhet på området hittills i stort sett saknas och konstruktionerna alltjämt är under utarbetande. Uppskattningsvis kan emellertid kostnadsökningen av denna anledning bedömas till storleksordningen 5 å 10 miljoner kronor.

Den inom alla tekniska områden kontinuerligt pågående utvecklingen med syfte på förbättringar i fråga om kvalitet, effektivitet, bekvämlighet, säkerhet, driftskostnader o. s. v. är från kostnadssynpunkt av väsentlig betydelse. Det gör sig gällande inom byggnadsbranschen i sin helhet och är speciellt påtagligt beträffande installationsfacken. På goda grunder kan kostnaderna för denna standardhöjning betecknas som automatiska på samma sätt som den indexmässiga kostnadsstegringen brukar benämnas automatisk. Eftersom en avsevärd tidrymd ligger mellan Muskövarvets skiss- och utförandestudier kommer den automatiska standardhöjningen att få ett relativt stort inflytande på anläggningskostnaderna.

I fråga om kostnadsökningar, som grundar sig på den minskade årliga anslagstilldelningen och som anger storleksordningen 6 å 8 miljoner kronor, anföres i huvudsak följande.

För arbetena på Muskövarvet skulle under budgetåren 1959/63 enligt fortifikationsförvaltningens år 1958 ingivna kostnadsfördelningsplan medelstilldelningen sammanlagt ha utgjort $(13 + 18 + 21 + 23 =)$ 75 miljoner kronor. Under förutsättning att riksdagen beslutar enligt fortifikationsförvaltningens förslag för budgetåret 1962/63 kommer den verkliga medelstilldelningen för samma tidsperiod att bli sammanlagt $(13 + 15,5 + 20 + 20,5 =)$ 69 miljoner kronor. I samband härmed är det emellertid att observera, att de beviljade anslagen jämväl haft att täcka den indexmässiga kostnadsökningen, varigenom den årliga byggnadsvolymen i motsvarande grad minskat. För de arbeten, som utförts intill den 1 juli 1961, utgör nämnda merkostnad cirka 3 miljoner kronor. För resterande arbeten intill den 1 juli 1963 är kostnadsökningen ännu okänd, men redan i dagens prisläge uppgår den till cirka 5,5 miljoner kronor och kan med säkerhet bedömas ytterligare stiga. Den totala minskningen av byggnadsvolymen under de fyra första åren representeras sålunda, lågt räknat, av beloppen $(6 + 3 + 5,5 =)$ 14,5 miljoner kronor. Beloppet motsvarar ungefärligen en årskvot och kommer sålunda i och för sig att medföra en förlängning av arbetstiden med cirka ett år.

Den minskade medelstillgången föranledde på hösten 1960 en nedskärning av arbetarstyrkan med 50 %, fördelad över en övergångsperiod under vintern 1960—61. Härvid tillvaratogs alla möjligheter att i motsvarande grad nedskära den administrativa personalstyrkan. Arbetsplanen måste samtidigt i väsentliga delar läggas om, vilket medförde allvarliga störningar i arbetsrytmen. Dessutom måste den stordrift som tidigare var planerad begränsas till drift i avsevärt mindre skala, vilket innebar betydande kostnadsökningar per arbetsenhet. De härigenom uppträdande sekundärverkningarna på arbetsvolymen gör att förlängningen av arbetstiden kan beräknas uppgå till två år.

Fortifikationsförvaltningen anmäler vidare att beträffande två av de större delobjekten, nämligen kajer och pirar samt vägförbindelsen fastlandet—Muskö, har förutsättningarna för tidigare kostnadsberäkningar visat sig icke vara hållbara. Enligt nu föreliggande beräkningar blir nämnda objekt betydligt dyrare än tidigare beräknats. Kostnadsökningarna bedömes till 8 respektive 15 miljoner kronor. Härom anföres i huvudsak följande.

Kostnadsberäkningen för kajanläggningen i 1958 års förslag var baserad på ett normalutförande med böjfast spont. De stora djupen till fast botten, ävensom de ogynnsamma bottenförhållandena i övrigt, omöjliggjorde dock ett tillämpande av den avsedda normalkonstruktionen. Förhållandena krävde en helt ny konstruktionstyp. Att denna måste bli dyrare än den ursprungligen avsedda var redan under konstruktionsarbetet uppenbart. Fortifikationsförvaltningen anlidade Stockholms Stads Hamnstyrelsens chefskonstruktör för att utreda frågan om lämplig konstruktion. Efter att ha prövat och jämfört användbara förslag, stannade fortifikationsförvaltningen slutligen vid den nu under utförande varande konstruktionen med s. k. cellspont såsom den tekniskt lämpligaste och från kostnadssynpunkt förmånligaste. På grund av de svåra förhållandena på platsen har förändringar successivt måst vidtagas i konstruktionen och först under den senaste tiden har möjlighet förelegat att närmare beräkna kostnaderna för kajens färdigställande. Det visar sig härvid, att slutkostnaderna kan beräknas komma att med cirka 8 miljoner kronor överstiga det för ett normalutförande beräknade beloppet, 10 miljoner kronor.

Vägförbindelsen fastlandet—Muskö beräknades — därest den snabbt kunde färdigställas — medföra ett mot kostnaden för vägen svarande förbilligande av de totala anläggningskostnaderna. Man ansåg också att vägen för framtiden skulle få stor betydelse för basens drift och för den personal, som skulle tjänstgöra vid Musköbasen, liksom även allmänt sett för öbefolkningen. På grundval av konsultutredningar kostnadsberäknades vägförbindelsen till ett totalt belopp av 11,5 miljoner kronor. Kostnadsöversynen utvisar emellertid en betydande avvikelse från konsulternas kostnadsberäkningar — delvis beroende på ovan antydd störning av arbetsrytmen och övergång till begränsad drift — och slutkostnaderna torde överskrida de beräknade med cirka 9 miljoner kronor. På grund av denna kostnadsökning och den minskade medelstilledningen för budgetåren 1960/63 har planen beträffande tidpunkten för vägens färdigställande måst frångås och vägen beräknas nu kunna öppnas för trafik först i mitten av 1963. Detta innebär i sin tur, att den tidigare beräknade besparingen beträffande kostnaderna för arbetena på Muskö avsevärt reduceras och nu av fortifikationsförvaltningen uppskattas till högst 5 miljoner kronor, innebärande en kostnadsökning med cirka 6 miljoner kronor. Det väsentliga värdet av vägen får under nuvarande förhållanden anses ligga i den stora betydelse för den färdiga Musköbasen och den personal, som skall tjänstgöra där, som den otvivelaktigt kommer att få. I detta sammanhang bör icke heller helt bortses från vägens värde för öbefolkningen, såväl den bofasta som sommargäster.

Den totala kostnadsökningen, uppgående till cirka 54 miljoner kronor, kan med till förfogande stående underlag beräknas mer exakt endast beträffande de delar som hänför sig till kajer och pirar samt vägförbindelsen fastlandet—Muskö. Beträffande övriga i det föregående omnämnda delposter kan på

dessa belöpande anpart i totalbeloppet endast angivas med mycket grov uppskattning. En under dessa förutsättningar gjord sammanställning av den totala kostnadsökningens fördelning skulle te sig på följande sätt.

Del post	Uppskattad kostnadsökning miljoner kronor		
	lägst	högst	genomsnitt
Ökad skyddsnivå	5	10	7,5
Övriga former av standardhöjning	5	10	7,5
Minskad anslagsstillelning	6	8	7
Kajer och pirar	8	8	8
Vägen fastlandet—Muskö	15	15	15
Projekteringsläget vid tidigare kostnadsberäkning	9	9	9
Summa	48	60	54

Under åberopande av den motivering, som återgivits i det föregående, föreslår fortifikationsförvaltningen att den tidigare beräknade kostnaden för Muskövarvet, 106 miljoner kronor enligt prisläget den 1 april 1957, uppräknats till nu bedömd kostnad i motsvarande prisläge, nämligen 160 miljoner kronor.

Fortifikationsförvaltningen anmäler, att härutöver erfordras medel för täckande av den indexmässiga kostnadsstegringen under tiden den 1 april 1957—den 1 maj 1961. Med utgångspunkt i kostnadsberäkningen för Muskövarvet enligt den av 1959 års riksdag fastställda kostnadsramen, 106 miljoner kronor, uppgår kostnadsstegringen till 13,83 miljoner kronor. Med utgångspunkt åter i den nu föreslagna kostnadsramen, 160 miljoner kronor, uppgår kostnadsstegringen till 21,48 miljoner kronor. Då riksdagen hittills anvisat 48,5 miljoner kronor för utbyggnad av Muskövarvet, erfordras således för fullföljande av arbeten (160 000 000 + 21 480 000 — 48 500 000 =) 132 980 000 kr.

Fortifikationsförvaltningen hemställer, att för budgetåret 1962/63 för fortsatt utbyggnad av Muskövarvet anvisas 20 500 000 kr.

Överbefälhavaren föreslår i yttrande, att anslagen till Musköarbetena uppräknas till en nivå av cirka 40 miljoner kronor från och med budgetåret 1962/63 och till dess arbetena är slutförda. En ökning av nuvarande anslagsnivå kan emellertid icke inrymmas inom nuvarande kapitalbudgetramen. Överskjutande del, cirka 20 miljoner kronor per år, bör utgå vid sidan av ramen med hänsyn till de besparingar som totalt sett därigenom skulle kunna göras. När Muskövarvet färdigställts frigöres mycket värdefulla markområden på Skepps- och Kastellholmarna samt på Djurgården. Utökad verksamhet i enlighet med vad som föreslagits skulle även medföra att dessa värdefulla markområden skulle kunna frigöras för andra ändamål inom överskådlig tid.

Chefens för marinen utredning rörande krigs- och fredsunderhållet av motortorpedbåtar m. m.

Chefens för marinen utredning har utförts i samråd med marinförvaltningen och fortifikationsförvaltningen i vad rör dessa ämbetsverks förvaltningsområden. Härvid har marinförvaltningen utrett frågorna om anordnandet av fredsunderhållet av motortorpedbåtar m.m., drift- och anläggningskostnaderna (utom byggnader) vid skilda lösningar av fredsunderhållsuppgifterna samt de ekonomiska konsekvenserna av att i fred förlägga huvuddelen av underhållet av flottan till Muskövarvet och till Karlskronavarvet AB. Frågor om drift- och anläggningskostnader för byggnader vid skilda utföranden av anläggningen har behandlats av fortifikationsförvaltningen.

Enligt chefens för marinen direktiv skulle undersökningarna hänföra sig till en beräknad tidpunkt för utflyttning från Stockholms örlogsvarv av den 1 juli 1967. Utgångspunkten skulle vara att i en separat anläggning för motortorpedbåtar m. fl. fartyg skulle kunna utföras arbeten av samma art och i samma omfattning, som avsetts kunna utföras vid Muskövarvet med däri ingående särskild sliptunnel. Såsom plats för förläggning av den separata anläggningen angavs fem alternativa platser i Stockholms södra skärgård.

Marinförvaltningen hävdar att det är nödvändigt att driva en separat anläggning i fred. I denna bör i princip allt underhåll av stridsfartyg av de aktuella typerna av fartyg (motortorpedbåtar, minsvepare m. fl.) äga rum. Övriga typer av fartyg (färjor, bogserbåtar m. fl.) bör däremot tillföras anläggningen endast i syfte att ge jämn sysselsättning åt arbetsstyrkan medan övrigt underhåll av dessa fartyg bör förläggas till Muskövarvet. Som motiv för sin uppfattning anför marinförvaltningen.

Enligt 1958 års plan skall till sliptunneln vid Muskövarvet förläggas allt underhåll av de aktuella fartygstyperna (motortorpedbåtar m. fl. fartyg) tillhörande marinkommando Ost samt dessutom service inklusive haverireparationer på rustade fartyg baserade inom Hårsfjärdsområdet.

Förläggandet av fredsunderhållet för ifrågavarande fartygstyper måste i många fall bli en kompromiss mellan driftsekonomiska synpunkter och beredskapskrav. Om sliptunneln icke kommer till stånd inom Muskövarvet utan en motsvarande anläggning förlägges till annan plats medför detta även behov av en separat verkstadsanläggning, som i viss mån dubblerar verkstadsanläggningen å Muskö. Det är uppenbart att det är oekonomiskt att i fred driva båda verkstäderna. Av de faktorer som bidrager till de högre driftskostnaderna kan nämnas:

a) Såväl driftövervakning som verkstadsledning måste finnas på den separata anläggningen. Om sliptunneln utföres vid Muskö, reduceras kostnaderna härför samtidigt som specialarbetare bättre kan utnyttjas.

b) »Stordriftens fördelar» kan inte utnyttjas, vilket medför bland annat att arbetarna inte kan ges samma service beträffande specialverktyg och material.

c) Svårigheter kommer att uppstå att planera bägge anläggningarna för full och jämn sysselsättning. Tillfällig omflyttning av arbetare och/eller arbetsobjekt ger större kostnader.

Med hänsyn härtill måste det sett ur enbart ekonomisk synpunkt vara

fördelaktigt att fördela alla de arbeten, som kan utföras i den separata verkstadsanläggningen, till Muskövarvet och Karlskronavarvet Aktiebolag, varvid Muskövarvet borde förses med tillräckligt stor ovanjordsslip och andra resurser samt förlägga den separerade berganläggningen i »malpåse». Det är emellertid inte möjligt att förlägga en verkstad med så mångskiftande arbetsuppgifter det här är fråga om i malpåse utan att åsidosätta kravet på krigsberedskap. I praktiken rör det sig om månaders intrimning innan en verkstad i malpåse överhuvudtaget kan fullgöra sina uppgifter i krig. En verkstad av detta slag kan inte inom rimlig tid bringas att fungera i krig utan att en arbetarstam i fred har sitt kontinuerliga arbete där. Den fredstjänstgörande personalen måste utgöra kärnan i den arbetarstyrka, som skall verka där i krig. Marinförvaltningen anser det med hänsyn härtill nödvändigt att driva den separata verkstadsanläggningen även i fredstid. Däremot kan fredsdriften begränsas utan att kraven på krigsberedskap åsidosättes. I princip bör detta göras genom att en relativt liten arbetarstyrka tilldelas verkstäderna inom den separata tunneln och principen bör vara att denna personal bör vara utvald, så att den i krigstid kan tjänstgöra i första hand som arbetande förmän.

Chefen för marinen delar marinförvaltningens ifrågavarande uppfattning. Han understryker, att det icke är möjligt att ta ställning till fredsunderhållets ordnande utan att koppla samman denna fråga med beredskapssynpunkter. Generellt gäller att den militära fredsorganisationen skall byggas upp med sikte på krigsorganisationens behov, vilket i sin tur betyder att fredsunderhållet skall ordnas på ett sätt som medger en snabb omställning och anpassning till krigsreparationstjänstens speciella krav.

Marinchefen hävdar, att oavsett om en anläggning för motortorpedbåtsunderhåll förlägges till Muskö eller till annan plats måste samma arbeten kunna utföras i anläggningen och samma skydd mot vapenverkan erhållas. Härom anföres bland annat följande.

Musköanläggningen är en underhållsanstalt, vars verkstadsresurser skall kunna tillgodose icke blott anstaltens och de spridda krigsreparationsplatsernas behov utan även kunna förstärka andra inom marinkommando Ost befintliga civila reparationsorgan enligt krigsplanläggningen. Dessa spridda resurser utgör ett betydelsefullt komplement till Muskövarvet och avses främst för fullgörande av mindre komplicerade reparationer. Mera kvalificerade uppgifter samt mera tidskrävande sådana måste av operativa och tekniska skäl förläggas till en anstalt av Muskövarvets kapacitet och skyddsnivå. Därav följer, att om en del i denna balanserade enhet brytes ut för att ersättas på annat håll, måste vid oförändrad målsättning ett ur alla synpunkter fullvärdigt substitut tillskapas. Genom enbart förstärkning av t. ex. de spridda resurserna är detta sålunda icke möjligt. Endast en anläggning, som kan utföra arbeten av samma art och i samma omfattning, som annars avsetts kunna utföras vid Muskövarvet med en däri ingående sliptunnel kan betraktas som mot målsättningen svarande alternativ. Lägre än så kan målsättningen ej sättas för ordnandet av ifrågavarande speciella fartygs krigsunderhåll, för vilket nu tillfredsställande resurser saknas.

Enligt marinförvaltningens utredning beräknas de årliga driftkostnaderna för det fall, att sliptunneln förlägges till Muskövarvet, till 3,3 miljoner

kronor. Om tunneln förlägges till annan plats antas driftkostnaderna med hänsyn till som nödvändig bedömd ökning den indirekt produktiva personalen m. m. komma att öka med cirka 1 miljon kronor för år. Ytterligare maskinutrustning till en bedömd nettokostnad av cirka 1,7 miljon kronor tillkommer också för den händelse anläggningar måste utföras för sig.

Fortifikationsförvaltningens kostnadsberäkningar har utförts i prisläget den 1 april 1957, d. v. s. samma prisläge som ligger till grund för kostnadsberäkningarna i 1958 års plan för utbyggnad av Muskövarvet. Sliptunneln vid Muskövarvet är i 1958 års plan upptagen till en kostnad av 12,7 miljoner kronor. Häri inkluderas vissa mindre utrymmen samt skyddad lastningsplats (tilläggsplats för färjor och lastningsplats för krigsreparationsgrupper). Kostnaden för lastningsplatsen beräknas till 0,6 miljon kronor och bör för att få en rättvisande jämförelse borträknas från totalkostnaden. Kostnaden för den del av anläggningen som är gemensam för olika alternativ blir sålunda ($12,7 - 0,6 =$) 12,1 miljoner kronor. Därest sliptunneln icke förlägges till Muskövarvet kan vissa tillfartstunnlar utgå, vilket innebär en kostnadsminskning för Muskövarvet av cirka 1,6 miljon kronor. Därest anläggningen förlägges till annan plats än Muskö måste för underhållsverksamheten nödvändiga verkstäder, förråd m. fl. utrymmen för en uppskattad kostnad av 11,3 miljoner kronor tillkomma. Den samtidigt möjliga minskningen av verkstadskomplexet på Muskö bedömes av marinförvaltningen icke kunna bli av sådan omfattning att den nämnvärt inverkar på merkostnadernas storlek. Vidare tillkommer kostnader för markförvärv, kaj, vägar, stängsel och friliggande byggnader för en uppskattad kostnad av 2,5 miljoner kronor. Slutligen beräknas kostnaderna för etablering av den nya arbetsplatsen till cirka 1 miljon kronor. Kostnaderna för anordnande av skyddad lastningsplats på Muskö, vilken blir erforderlig om sliptunneln där ej kommer till stånd, uppskattas till 4,5 miljoner kronor. Kostnadsjämförelse mellan de olika alternativen åskådliggöres av följande sammanställning.

	Kostnad
a) <i>Anläggningen förlagd till Muskövarvet</i>	
Sliptunnel (inklusive lastningsplats)	12 700 000
Tillfartstunnel	1 600 000
	Summa kr. 14 300 000
b) <i>Anläggningen förlagd till annan plats</i>	
Sliptunnel (exklusive lastningsplats)	12 100 000
Verkstäder, förråd m. m.	11 300 000
Markförvärv samt utvändiga anläggningar	2 500 000
Etablering av arbetsplats	1 000 000
Skyddad lastningsplats på Muskö	4 500 000
	Summa kr. 31 400 000

Placeras ifrågasvarande anläggning till annan plats än Muskö ökar således byggnadskostnaderna med (31 400 000 — 14 300 000 =) 17 100 000 kr. Till följd härav kommer också de årliga underhållskostnaderna att öka med cirka 200 000 kr.

Chefen för marinen som icke har något att erinra mot marinförvaltningens och fortifikationsförvaltningens beräkningar konstaterar, att en separat anläggning skulle medföra en stegring av de årliga driftkostnaderna med cirka 1,2 miljon kronor och av engångskostnaderna med 18,8 miljoner kronor.

Vad slutligen angår de ekonomiska konsekvenserna av att i fred förlägga större delen av underhållsarbetet på flottans fartyg till Muskövarvet och Karlskronavarvet Aktiebolag har marinförvaltningen vid utförandet av undersökningen valt att belysa frågan om underhåll jämte moderniseringar och ombyggnader av flottans fartyg och dessa arbetens förläggande till en eller annan underhållsanstalt, varvid även beaktats möjligheterna att utnyttja civila varv och verkstäder.

De årliga kostnaderna för underhåll av flottans strids- och trängfartyg med vapen och annan utrustning uppgår, framhåller marinförvaltningen, för närvarande till cirka 17 miljoner kronor. Nyttillkomna fartyg och övrig flytande materiel tilldelas visst marinkommando, varvid fartyget samtidigt överlämnas till vederbörande regionala förvaltning, som därvid bland annat erhåller i uppdrag att underhålla detsamma. Till grund för fördelningen ligger i första hand operativa bedömanden, varvid möjlig hänsyn tas till fredsmässiga synpunkter på underhållsverksamheten.

Marinförvaltningen lämnar härefter en redogörelse för de faktorer — bland annat beredskapskrav som utgör grunden för planläggningen i stort — som påverkar val av underhållsanstalt, ävensom synpunkter på lämplig principiell fördelning av underhållsarbeten till olika underhållsanstalter eller civila varv. Mot bakgrund härav skisserar marinförvaltningen sammanfattningsvis följande fördelning av underhållet av flottans fartyg och båtar mellan Muskövarvet, Karlskronavarvet Aktiebolag, Göteborgs örlogsvarv.

På Muskövarvet och Göteborgs örlogsvarv bör i huvudsak ankomma *dels* underhåll av inom respektive marinkommando beredskapsförlagda strids- och trängfartyg inklusive generalbesiktningar, *dels* årsöversyner på respektive marinkommando tillhöriga rustade strids- och trängfartyg, *dels* service åt rustade fartyg, när dessa opererar i anslutning till respektive varv, *dels* generalöversyner och mindre moderniseringar på respektive marinkommando tillhöriga mindre och medelstora stridsfartyg samt trängfartyg, *dels* ock underhåll av respektive marinkommando tillhöriga flytande transportmateriel och båtar inklusive generalöversyner .

På Karlskronavarvet Aktiebolag bör i huvudsak ankomma samma underhållsuppgifter på marinkommando Syd tillhöriga strids- och trängfartyg

som i det föregående angivits för Muskövarvet samt dessutom vissa generalöversyner och moderniseringar på andra marinkommandon tillhöriga fartyg, i första hand större enheter.

I anslutning härtill anför marinförvaltningen vidare.

En fördelning enligt vad som i det föregående angivits bedömes i fred ge en godtagbar underhållsekonomi och dessutom innebära en tillfredsställande rustningsberedskap vid mobilisering ävensom god underhållsberedskap för krig, bland annat genom lämplig uppbyggnad av de regionala förvaltningarna i fred. Ett förläggande av väsentligt större underhållsandel till Muskövarvet skulle med krav på jämn årsbelastning på verkstäderna med nödvändighet innebära en förskjutning av stora långtidsobjekt (generalöversyner och moderniseringar) från Karlskronavarvet Aktiebolag till Muskövarvet. Krav skulle härvid ställas på utökade verkstadsanläggningar med ökade investeringar som följd. Ett förläggande av väsentligt större underhållsvolym till Karlskronavarvet Aktiebolag än ovan föreslagits skulle innebära totalt ökade underhållskostnader, då örlogsvarvet på Muskö därmed skulle minskas till en för rationell fredsverksamhet oekonomisk storlek. Muskövarvets kapacitet skulle dessutom nedgå i sådan utsträckning, att den rustade flottans krav på underhållsservice inom Hårsfjärdsområdet icke skulle kunna tillgodoses. Det skulle medföra ökade kostnader på grund av fartygsförflyttningar eller materieltransporter samt i vissa fall försämrat utbildningsresultat. Beredskapskraven på anläggningen skulle ej heller kunna innehållas, varjämte en minskning av verkstadens fredskapacitet skulle medföra onormalt långa reparationstider vid utnyttjande av densamma för haverireparationer, generalöversyner eller årsöversyner på rustade fartyg.

Chefen för marinen biträder vad marinförvaltningen sålunda anfört. Marinchefen hävdar, att till grund för fördelningen av fartyg till marinkommandon ligger, och måste i första hand ligga, operativa bedömanden. All möjlig hänsyn tas dock därvid till fredsmässiga synpunkter. Den förvaltningsorganisation som i fred måste byggas upp kring sålunda fördelade fartyg kan därigenom anpassas till den organisation som verksamheten i krig påkallar. Marinchefen understryker, att beredskapskravet måste utgöra grunden för planläggningen i stort. Det är angeläget att löpande tillsyn, årsöversyner och generalbesiktningar på beredskapsförlagda fartyg, vilka så långt sig göra låter fördelats efter verksamhetsområdet (utgångsgrupperingen) i krig sker med utnyttjande av de till buds stående i första hand egna verkstadsresurserna inom respektive marinkommandon. Även generalöversyner på mindre och medelstora fartyg bör ske och sker också i regel på varv med utgångspunkt i fartygens marinkommandotillhörighet. Genom detta system, anför marinchefen, intrimmas underhållsanstalterna redan i fred på de objekt de skall betjäna i krig, varigenom nödvändiga förutsättningar föreligger för en snabb omställning till krigsreparationstjänst inom för just dessa fartyg aktuella baseringsområden. Härigenom undviks också kostnadskrävande och tidsödande bogseringar i fred, som dessutom innebär onödiga risktaganden.

Sammanfattningsvis anför chefen för marinen att den fråga som ur stats-

makternas synpunkt torde vara av avgörande betydelse vid valet mellan en tunnel vid Muskö eller en separat anläggning, synes vara om kostnadsskillnaden motsvarar mervärdet av en separat anläggning. Chefen för marinen vill härom uttala den åsikten, att det är tilltalande ur operativ synpunkt med en större spridning av de skyddade resurserna. Det måste dock påpekas, att en utslagning av den mot konventionella medel nära nog hundraprocentigt säkra Musköanläggningen skulle kräva en kärnvapeninsats av operativ betydande omfattning. Mot bakgrund av de avsevärt högre anläggnings- och driftkostnaderna för en separat anläggning synes denna operativa fördel ej stå i rimlig proportion till kostnadsskillnaden mellan de båda diskuterade alternativen. Vidare och inte minst angeläget att framhålla är, att Musköprojektet är genomtänkt och väl förberett. Det är en inplanerad del i en större anläggning, på vilken arbetet hunnit mycket långt. Det kan bland annat därför förverkligas inom rimlig tid, vilket inte torde kunna ske om annan tillfredsställande lösning på ifrågavarande fartygs krigs- och fredsunderhåll skall åstadkommas. Chefen för marinen förordar därför Musköalternativet.

Yttrande

Överbefälhavaren anför att den operativa planläggningen pekar hän mot ett ökat behov av underhållsanstalter i krig för motortorpedbåtar inom marinkommando Osts område. Den av chefen för marinen och marinförvaltningen nu framlagda utredningen om fördelning av underhållsarbeten i fred mellan Muskövarvet och Karlskronavarvet Aktiebolag synes ge underlag för att bestämma lämplig arbetsvolym vid de båda varven. En underhållsanstalt för motortorpedbåtar och andra lätta fartyg inom marinkommando Ost med den av marinchefen föreslagna fredskapaciteten tillstyrkes därför. Överbefälhavaren framhåller, att operativa synpunkter och beredskapskrav måste tillmätas avgörande betydelse för lokalisering av de marina underhållsanstalterna. Skulle det i framtiden uppstå svårigheter att hålla en för både Muskövarvet och Karlskronavarvet tillfredsställande beställningsvolym, bör detta icke tillåtas medföra minskning av kapacitet och beredskap för underhållsarbeten inom marinkommando Ost.

Vad härefter angår frågan om placering och utformning av ifrågavarande underhållsanstalt för motortorpedbåtar m. m. framhåller överbefälhavaren att det är av vital betydelse, att utflyttning av Stockholms örlogsvarv slutföres snarast möjligt. Med hänsyn till flottans fortgående strukturförändring, genom vilken motortorpedbåtar och liknande fartygstyper kommer att utgöra en i betydelse och antal ökande del av sjöstridskrafterna, är det likaledes av största vikt, att i underhållsanstalterna i Stockholms skärgård ingår en anläggning för service och reparationer i fred och krig för nämnda fartygstyper. Den föreslagna anläggningen för underhåll av motortorpedbåtar m. m. bör utformas som bergtunnel. En ovanjordsanläggning av det slag

som tidigare övervägts såsom ett alternativ bör icke komma till utförande vare sig på Muskö eller annan plats, då merkostnaden är relativt liten för erhållande av ett gott, ehuru i vissa avseenden begränsat skydd. Utöver en sådan anläggning bör krigsreparationstjänsten samtidigt säkras genom att Muskövarvet kompletteras genom fortsatt utbyggnad av krigsförtöjnings- och spridda krigsreparationsplatser. I valet mellan en anläggning vid Muskövarvet och en ersättning för denna på annan plats skall värdet av det skydd mot kärnladdningars verkan, som en delning av Muskövarvet medför, vägas mot väsentligt ökade kostnader. Skillnaden mellan erforderlig insats av kärnladdningar för att allvarligt skada eller helt slå ut ett samlat Muskövarv och att åstadkomma samma verkan mot två skilda anläggningar är — med den kunskap som numera erhållits om kärnladdningars verkan och om storleken av stormakternas innehav — icke avgörande för bedömningen av en angripares möjlighet att åstadkomma avsett resultat. Det väsentliga avgörandet i denna fråga torde vara, om angriparen över huvud beslutar att tillgripa kärnladdningar. Då ett uppförande av en separat anläggning dels skulle medföra en ytterligare kostnad av cirka 19 miljoner kronor samt dessutom medföra risk för ytterligare försening av örlogsvarvets utflyttning och därmed förlängning av det nuvarande svaghetstillståndet och därmed ökade driftskostnader, förordar överbefälhavaren att ifrågavarande anläggning för underhåll av motortorpedbåtar m. m. kommer till utförande inom Muskövarvet enligt 1958 års plan för utformning av varvsenhet på Muskö.

Utredning angående behovet av verkstadsutrymmen m. m. vid Muskövarvet

Utredningsmannen framhåller, att planerade verkstadsutrymmen för plåtslageri-, maskin- och televerkstäder med tillhörande underavdelningar är väl dimensionerade, placerade och utrustade för den arbetsstyrka, cirka 450 man, som avses att sysselsättas i verkstäderna under fredstid. Efter komplettering av maskinparken till en kostnad av högst 3 miljoner kronor bör verkstadskomplexet vara ett väl lämpat organ att utföra de flesta tänkbara arbeten i form av underhåll, reparation och ombyggnadsarbeten å fartyg tillhörande marinkommando Ost. Verkstädernas storlek anser utredningsmannen vara ett minimum för krigsbehov, då anläggningens kapacitet ökas till tredubbel produktion genom skiftarbete. Den tekniska utformningen av de omfattande anläggningarna för ventilation, vatten-, gas- och elförsörjningen är av ändamålsenlig och driftsäker standard. Genom att verkstadstunnlarna är lika utformade finnes möjligheter till flexibilitet. Vid behov kan alltså en avdelning i verkstaden utökas på bekostnad av en annan avdelning. Transport- och lyftanordningar inom verkstäderna samt transportvägar till dockanläggningar och utfarter är väl planlagda och dimensionerade. Utredningsmannen finner således, efter noga företagen kontroll av planeringen i verkstadsavdelningarna, ingen anledning att göra några tillägg eller ändringar. Planeringen är väl genomtänkt och effektiv och därigenom

mera lönande än vad som nu är förhållandet vid marinverkstäderna i Stockholm.

Dockanläggningarna anser utredningsmannen vara av stort värde och ett imponerande ingenjörsarbete. Med sina tekniska finesser och sin ändamålsenliga utformning utgör dockanläggningarna ett betydande tillskott till docksättningsmöjligheterna av marinens fartyg, samtidigt som arbetet i dessa bör kunna drivas mera rationellt och därmed snabbare än i tidigare dockanläggningar. Den planerade sliptunneln för motortorpedbåtar och minsvepare är ur verkstadsteknisk synpunkt riktigt placerad och därmed direkt inlemmad i verkstadskomplexet. Om sliptunneln av strategiska skäl skulle förläggas till annan plats, tillkommer en betydande merkostnad för anläggningen, samtidigt som den årliga driftkostnaden ökas. Samtidigt bortfaller de planerade anordningarna i denna tunnel för skyddad inlastning och utrustning av de rörliga reparationsgrupperna. Frågan om sliptunneln har den största betydelse för arbetets bedrivande på Muskö, varför den snarast bör avgöras.

Utredningsmannen finner, att utsprängnings- och anläggningsarbetena på Muskö borde kunna bedrivas rationellare om arbetsstyrkan kunde utökas. Härigenom skulle också varvets färdigställande påskyndas. För att så skall kunna ske måste emellertid anslagen för Muskövarvet ökas. Utredningsmannen förklarar slutligen, att han ansluter sig till den av chefen för marinen år 1958 framlagda planen för utbyggnad av Muskövarvet med däri ingående särskild sliptunnel för motortorpedbåtar.

Departementschefen

Riksdagen fattade år 1953 beslut om utflyttning av Stockholms örlogsvarv till Muskö. Totalkostnaden angavs då till 189 miljoner kronor i 1950 års prisläge. Till och med budgetåret 1958/59 anvisades emellertid endast relativt obetydliga belopp, vilka främst avsågs för fortsatta utredningar.

Till 1959 års statsverksproposition anmälde jag ett av chefen för marinen på mitt uppdrag utarbetat förslag om en mera begränsad utbyggnad av Muskövarvet. Jag tillstyrkte, att utbyggnaden av Muskövarvet skulle fortsättas i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget. Totalkostnaden för utbyggnaden uppskattades till 106 miljoner kronor enligt prisläget den 1 april 1957. Varvsanläggningen skulle omfatta — förutom tre tunneldockor — enheter för verkstäder, förråd, administration m. m., en skyddad anläggning för motortorpedbåtar och minsvepare, kajer och pirar m. m. samt tillfartsväg. Utbyggnaden av varvsanläggningen förutsattes enligt marinchefens förslag ske under budgetåren 1959/65 och de erforderliga årskvoterna för utbyggnad av varvsanläggningen under budgetåren 1959/65 angavs av fortifikationsförvaltningen till 13 + 18 + 21 + 23 + 20 + 11 eller sammanlagt 106 miljoner kronor.

För utbyggnad av varvet enligt angivna program har 1959—1961 års

riksdagar under investeringsanslaget Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) anvisat ($13+15,5+20=$) 48,5 miljoner kronor. Dessa medel har utnyttjats främst för utbyggnad av kajer och pirar samt landsvägsförbindelse fastlandet—Muskö, ävensom för utsprängning av verkstads-komplexet, inbyggnadsarbeten och installation m. m. Däremot har medel hittills icke anvisats för anläggningen för motortorpedbåtar m. m.

Vid anmälan av frågan i 1961 års statsverksproposition hävdade jag, att motortorpedbåtsanläggningen icke borde komma till utförande. På förslag av statsutskottet beslöt emellertid 1961 års riksdag att hos Kungl. Maj:t anhålla att frågan om det framtida ordnandet av en anläggning för motor-torpedbåtar m. fl. fartyg snarast utreddes, varvid även kostnaderna för erforderliga byggnadsåtgärder närmare borde angivas. Genom beslut den 2 juni 1961 uppdrog Kungl. Maj:t åt chefen för marinen att i samråd med fortifikationsförvaltningen och marinförvaltningen verkställa utredning rörande det sätt på vilket underhåll av motortorpedbåtar m. fl. fartyg borde anordnas, därest förutnämnda sliptunnel å Muskö icke skulle komma till utförande. Resultatet av marinchefens utredning har överlämnats av överbefälhavaren med särskild skrivelse den 9 december 1961.

I sina medelsäskanden för budgetåret 1962/63 har fortifikationsförvaltningen anmält, att ämbetsverket i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelat uppdrag såsom underlag för utarbetande av en ny arbetsplan för Muskövarvet verkställt en översyn av kostnadsberäkningarna i deras helhet. Totalkostnaderna har härvid bedömts komma att uppgå till cirka 160 miljoner kronor enligt prisläget den 1 april 1957 (oförändrat prisläge i förhållande till ursprungligen angivna 106 miljoner kronor) eller 181,48 miljoner kronor enligt prisläget den 1 maj 1961. Kostnadsökningen är alltså totalt drygt 75 miljoner kronor, varav 54 miljoner kronor icke är att hänföra till prisförändringar. För fortsatt utbyggnad av Muskövarvet äskar ämbetsverket enligt överbefälhavarens direktiv för nästa budgetår 20,5 miljoner kronor. Överbefälhavaren föreslår emellertid, att anslagen för Musköarbetena uppräknas till en nivå av cirka 40 miljoner kronor från och med budgetåret 1962/63 och till dess arbetena är slutförda. En förutsättning är dock att cirka 20 miljoner kronor får läggas utanför försvarets kostnadsram.

Fortifikationsförvaltningen har redovisat vissa faktorer, som enligt ämbetsverkets mening medverkat till den avsevärda kostnadsökningen. En av huvudanledningarna synes vara att vid den tidpunkt, då arbetena igångsattes, projekterings- och konstruktionsarbetet endast i obetydlig grad påbörjats. Vid den kostnadsöversyn som nu verkställts har underlaget för bedömandet av kostnaderna varit avsevärt fullständigare än vid tidigare kostnadsberäkningar men fortfarande återstår stora delar av det projekterings- och konstruktionsarbete, som är nödvändigt för en fullständig kostnadsberäkning. Den totalkostnad som fortifikationsförvaltningen nu angivit är sålunda fortfarande att anse endast som en uppskattad kostnad. Den torde

dock få anses mera realistisk än den som redovisades för 1959 års riksdag.

Faktorer som medverkat till kostnadsökningarna är enligt fortifikationsförvaltningen — förutom prisförändringar och ofullständigt projekteringsunderlag beträffande anläggningen i dess helhet — standardhöjning och ökad skyddsnivå, minskad anslagstilldelning samt icke förutsedda merkostnader för vissa delobjekt.

Det uppskattas, att standardhöjning och ökad skyddsnivå föranleder merkostnader i storleksordningen 10—20 miljoner kronor enligt 1957 års prisläge. Det är enligt min mening ofrånkomligt att anläggningen bör lämna visst skydd icke endast mot konventionella vapen utan även mot kärnvapen. I likhet med överbefälhavaren anser jag alltså, att anläggningen bör ges avsett skydd även om kostnaderna härigenom ökas. Jämväl de kostnadsökningar som hänför sig till övriga former av standardhöjning anser jag vara oundvikliga om anläggningen skall kunna fylla rimliga krav på modernitet vid 1960-talets slut, då anläggningen kan beräknas bli färdigställd.

Den totala kostnadsökningen på grund av minskad årlig anslagstilldelning i förhållande till den år 1958 uppgjorda kostnadsfördelningsplanen anger fortifikationsförvaltningen till i genomsnitt 7 miljoner kronor enligt 1957 års prisläge. Ämbetsverket hävdar, att medelstilldelningen under budgetåren 1959/63 vid bifall till ämbetsverkets förslag till medelsanvisning för budgetåret 1962/63 minskats med 6 miljoner kronor, vartill kommer att särskilda medel för täckande av prisstegring icke anvisats. Prisstegringen uppgår för arbeten som utförts intill den 1 juli 1961 till cirka 3 miljoner kronor och uppskattas av ämbetsverket för arbeten intill den 1 juli 1963 uppgå till cirka 5,5 miljoner kronor. Den totala minskningen av byggnadsvolymen under budgetåren 1959/63 skulle således representeras av beloppen $(6+3+5,5=)$ 14,5 miljoner kronor. Jag anser emellertid att i detta sammanhang endast den medelsanvisning bör tagas i betraktande som skett för budgetåren 1959/62 samt den prisstegring som kan ha uppstått under samma tid. Minskningen i medelstilldelningen för nämnda budgetår uppgår till 3,5 miljoner kronor, vartill kommer prisstegring intill den 1 juli 1961, cirka 3 miljoner kronor. Härtill bör läggas prisstegring intill utgången av budgetåret 1961/62. Denna torde icke komma att uppgå till mer än cirka 2,5 miljoner kronor. Den totala minskningen av byggnadsvolymen under budgetåren 1959/62 skulle sålunda representeras av beloppet $(3,5+3+2,5=)$ 9 miljoner kronor. Härvid är dock att märka, att Kungl. Maj:t genom beslut den 14 oktober 1960 medgav fortifikationsförvaltningen att, utöver nämnda medelstilldelningar, intill en sammanlagd kostnad av 9 miljoner kronor anlita armétygförvaltningens rörelsekapital för att förskottsvis bestrida vissa kostnader för arbetena å Muskövarvet. I förhållande till den år 1958 av fortifikationsförvaltningen framlagda kostnadsfördelningsplanen har således någon anslagsminskning, om hänsyn togs till förenämnda förskottrade medel, icke förekommit. Därest emellertid den av fortifikations-

förvaltningen i årets anslagsäskanden framlagda kostnadsberäkningen lagts till grund för uppgörande av en kostnadsfördelningsplan motsvarande den som år 1958 framlades av ämbetsverket, hade de årliga anslagsbeloppen måst upptagas med betydligt högre belopp. I förhållande till de årliga anslagsbelopp, som i så fall varit erforderliga, föreligger givetvis en avsevärd eftersläpning av medelstildelningen. Det är därför uppenbart att en tidsförskjutning i förhållande till det ursprungliga programmet är ofrånkomlig även om den sammanlagda medelsanvisningen under de första budgetåren uppgått till belopp som angivits i 1958 års plan. En sådan tidsförskjutning medför ökade kostnader, något som jag också påpekade vid anmälan av anslagsfrågan för budgetåret 1961/62. Mot fortifikationsförvaltningens uppskattning av merkostnaderna vid två års förlängning av utbyggnadstiden har jag icke funnit anledning till erinran.

Delobjekt som uppvisar betydande kostnadsökningar är dels kajer och pirar dels vägförbindelsen fastlandet—Muskö, vilka antas komma att bli cirka 8 respektive cirka 15 miljoner kronor dyrare än tidigare förutsatts, allt enligt 1957 års prisläge. Anledningen härtill synes i båda fallen vara att tidigare kostnadsberäkningar visat sig icke hållbara. Beträffande kostnadsökningen för kajer och pirar hänför sig denna till att de stora vattendjupen på platsen samt de ogynnsamma bottenförhållandena nödvändiggjort en i Sverige helt ny konstruktionstyp, vilken visat sig avsevärt dyrare än den avsedda normalkonstruktionen. Det borde enligt min mening ha varit möjligt att redan på planeringsstadiet konstatera de förhållanden som sedermera nödvändiggjorde ett frångående av normalkonstruktionen. Det är i hög grad otillfredsställande att härför erforderliga undersökningar icke utförts. Detta gäller även kostnadsberäkningarna för vägförbindelsen fastlandet—Muskö. I detta fall har två omständigheter medverkat till kostnadsökningarna. För det första har kostnadsuppskattningen avseende själva vägbygget visat sig icke hållbar till följd av ofullständigt beräkningsunderlag. För det andra beräknas nu de besparingar på byggnadskostnaderna i övrigt som man tidigare kalkylerat med komma att i betydande utsträckning utebli. Jag vill nämna att rimligheten av de ursprungliga beräkningarna i sistnämnda hänseende granskades av särskild expertis på hithörande område.¹ Enligt fortifikationsförvaltningen är emellertid nu redovisade kostnadsuppskattningar av ifrågavarande delobjekt någorlunda realistiska. Jag anser mig icke ha anledning ifrågasätta riktigheten av denna bedömning.

Enligt nu tillgängliga uppgifter kommer således totalkostnaden för utbyggnaden av varvet i enlighet med den av 1959 års riksdag godkända planen att överstiga 181 miljoner kronor. Jag har i det föregående redovisat mina synpunkter på några av de faktorer som enligt fortifikationsförvalt-

¹ Professorn i byggnadsekonomi och byggnadsorganisation vid Tekniska högskolan i Stockholm D. Österberg.

ningen bidragit till nu konstaterade merkostnader. Med hänsyn till att stora delar av projekterings- och konstruktionsarbetet alltjämt återstår, anser jag det icke möjligt att nu bedöma huruvida den av fortifikationsförvaltningen framlagda kostnadsangivningen kommer att visa sig tillförlitlig. Den bör emellertid kunna läggas till grund för någorlunda hållbara antaganden rörande de för anläggningens färdigställande erforderliga beloppen.

Omständigheterna i samband med Musköutbyggnaden belyser enligt min mening vådan av att statsmakternas beslut om påbörjande av en anläggning bygger på ofullständigt underlag. En fullständig projektering av hela anläggningen synes å andra sidan heller inte ha varit möjlig med hänsyn till de särskilda omständigheterna i förevarande fall, främst med hänsyn till omfattning, ändamål och svårighetsgrad. Flera av de omständigheter som medverkat till kostnadsökningarna borde emellertid ha observerats och studerats redan på planeringsstadiet om utredningsunderlaget varit fullständigt. I sammanhanget vill jag nämna att erfarenheterna i bland annat förevarande fall föranlett Kungl. Maj:t att i viss mån tillämpa ett tvåstegsförfarande även i ärenden rörande byggande av befästningar. I sådana fall tas inte slutlig ställning till frågan om en anläggning får komma till stånd förrän färdiga huvudhandlingar och fullständiga kostnadsberäkningar föreligger.

Redan i samband med arbetet på innevarande års budget framkom omständigheter som antydde att kostnadsberäkningarna för Musköanläggningen icke var hållbara och att kostnadsökningar kunde förutses. Som jag angav i föregående års statsverksproposition borde emellertid en begränsning av varvsanläggningens omfattning ske genom att den särskilda sliptunneln för motortorpedbåtar m. m. icke kom till utförande. Vid mitt ställningstagande beaktade jag även att överbefälhavaren uttalat bestämda betänkligheter mot den kraftiga koncentrationen till Muskö. Sedan riksdagen uttalat sig för ytterligare utredning i ämnet uppdrog Kungl. Maj:t åt chefen för marinen att utföra denna. Utredningen skulle belysa på vilket sätt krigs- och fredsunderhåll av motortorpedbåtar m. fl. fartyg borde anordnas, därest den särskilda sliptunneln icke skulle komma till utförande inom Muskövarvet. I övrigt angavs i uppdraget icke förutsättningar för utredningen. I syfte att med en annan utgångspunkt angripa möjligheter till begränsning av Musköanläggningen utverkade jag vidare Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en särskild utredningsman för att bedöma behovet av verkstadsutrymmen vid det blivande Muskövarvet.

Resultaten av marinchefens och den särskilde utredningsmannens — godsägare Håkansson — utredningar har utförligt redovisats i det föregående. Därvid har också överbefälhavarens yttrande över marinchefens utredning refererats.

Håkansson, som närmast haft att granska huruvida planeringen av verkstadsutrymmen m. m. vid givna utgångspunkter varit ändamålsenlig,

har konstaterat, att de planerade verkstadsutrymmena är väl dimensionerade, placerade och utrustade för den arbetsstyrka, cirka 450 man, som avses att sysselsättas i verkstaden under fred. Utrymmena i anläggningen får också enligt utredningsmannen anses vara ett minimum för krigsbehov under förutsättning att arbetsstyrkan då tredubblas. Utredningsmannen ansluter sig till den av chefen för marinen år 1958 framlagda planen för utbyggnaden av Muskövarvet med däri ingående särskild sliptunnel för motortorpedbåtar. Den verkställda utredningen utvisar således att, därest Muskövarvet skall utbyggas i den utsträckning som tidigare avsetts, några egentliga erinringar mot planeringen icke synes kunna göras.

Marinchefens utredning med därtill fogade delutredningar av fortifikationsförvaltningen och marinförvaltningen visar att såväl anläggnings- som driftkostnader för den avsedda sliptunneln blir avsevärt lägre om den anordnas på Muskö än på annan plats. Utredningen har emellertid gjorts med utgångspunkt i att anläggningen under alla omständigheter skall komma till utförande.

För egen del anser jag, att utredningarna i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelat uppdrag bort bedrivas förutsättningslöst såvitt gäller sättet för anordnande av motortorpedbåtsunderhåll m. m. Såväl de avsevärda kostnaderna för sliptunnelanläggningen som numera vunna kunskaper rörande möjligheterna att anordna skydd mot kärnvapen för anläggningar av här ifrågasvarande slag ger enligt min mening anledning till tveksamhet rörande lämplighet att bygga en dylik anläggning. Jag hänvisar härutinnan till vad överbefälhavaren tidigare uttalat i ämnet.

Vad rör fredsförhållanden är det enligt min mening uppenbart att möjligheter finnes att på ett tillfredsställande sätt ordna underhållet av flottans fartyg även utan tillgång till ifrågasvarande sliptunnel. Detta kan ske genom en fördelning mellan marinens anläggningar på Muskö samt i Göteborg och Fårösund, Karlskronavarvet AB anläggningar i Karlskrona samt enskilda varv på ost- och västkusterna. Marinförvaltningens i det föregående redovisade undersökning jävar på intet sätt riktigheten av detta påstående. Ämbetsverket redovisar nämligen endast den med givna utgångspunkter optimala fördelningen av fartygen på olika underhållsanstalter. En fördelning enligt av mig antydda riktlinjer kan måhända medföra vissa ökade kostnader för transporter av personal och materiel m. m. Dessa merkostnader torde emellertid i jämförelse med räntekostnader för kapital som investeras i en sliptunnelanläggning inte vara av mera betydande storlek.

När det gäller reparations- och underhållsbehov i krig borde förebragt utredningsmateriel ha givit ett fullständigt underlag för bedömning av reparationsbehoven och anstalter för dessas tillgodoseende. En prognos över antalet fartyg, det sannolika antalet reparationsfall och en studie över möjligheterna att omhänderha samma antal reparerter i befintliga fartygstunlar och på spridda krigsreparationsplatser hade härvid varit önsk-

värd. Med hänsyn till den sannolika utvecklingen av flottans fartygsbestånd och till önskemålet om en såvitt möjligt spridd gruppering av fartygsförbanden anser jag emellertid övervägande skäl tala för att Musköanläggningen begränsas på det sätt jag föreslog redan i 1961 års statsverksproposition. Den ifrågasatta anläggningen för motortorpedbåtar bör alltså inte ingå i Musköanläggningen. Jag vill påpeka att överbefälhavaren i sitt senaste avgivna yttrande i första hand har vägt mot varandra merkostnaderna för en separat anläggning och det ökade skyddsvärdet hos en dylik anläggning. När det gäller fördelning mellan skyddade reparationsanläggningar i berg och utspridda reparationsplatser utan bergskydd bör man också hålla i minnet att berganläggningar för fartygsreparationer endast i undantagsfall torde förekomma utomlands. Denna omständighet tyder enligt min mening på att värdet av dylika anläggningar åtminstone bör bedömas med försiktighet.

I detta sammanhang bör inte heller glömmas bort att förutsättningarna för att inom rimlig tid färdigställa anläggningen blir större om den kan begränsas i enlighet med mitt förslag.

Jag övergår här efter till frågan om medelsanvisning för nästa budgetår. Kostnaderna för en anläggning enligt mitt förslag — utan sliptunnel för motortorpedbåtar men med särskild skyddad lastplats — anser jag kunna uppskattas till cirka 170 miljoner kronor enligt prisläget den 1 maj 1961. Hittills har 48,5 miljoner kronor anvisats för Musköarbetena. Återstående medelsbehov utgör alltså $(170,0 - 48,5 =) 121,5$ miljoner kronor. Den återstående byggnadstiden bör beräknas till cirka 5 år. Om medelsanvisningen begränsas till i riksstatsförslaget preliminärt beräknat belopp, 20,5 miljoner kronor, kommer detta att medföra ytterligare förlängning av byggnadstiden. En sådan kommer i sin tur att leda till att kostnaderna för byggnadsföretaget stiger ytterligare, något som i sin tur kan medföra än längre byggnadstid. På anförda skäl och under beaktande av att återstående medelsbehov vid en optimal utbyggnadstakt inte fördelar sig jämnt på återstående budgetår föreslår jag, att anslaget uppföres med ett till 30 miljoner kronor avrundat belopp. Angivet belopp som med 9,5 miljoner kronor överstiger det preliminärt beräknade bör ligga inom försvarets kostnadsram. Till denna fråga torde jag få återkomma då jag framlägger förslag beträffande övriga utbrutna anslagsfrågor för nästa budgetår. — Det är självklart att om byggnadsprogrammet skulle inrymma särskild sliptunnel för motortorpedbåtar skulle antingen medelsbehovet öka eller också byggnadstiden förlängas med därav följande konsekvenser för kostnadsutvecklingen.

Åberopande vad jag sålunda anförut hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

- a) besluta att örlogsvarvet på Muskö skall utbyggas enligt de riktlinjer som angivits i det föregående;

b) till Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet) för budgetåret 1962/63 anvisa ett investeringsanslag av 30 000 000 kr.

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:

Hugo Grimlund