

## Nr 880

Av herr Björkman m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 108, angående vissa investeringsanslag under försvarets fastighetsfond för budgetåret 1966/67.

(Lika lydande med motion nr 714 i Första kammaren)

I proposition nr 108 till årets riksdag angående vissa investeringsanslag under försvarets fastighetsfond för budgetåret 1966/67 har departementschefen — i anslutning till fortifikationsförvaltningens krav på att merkostnaderna för vägförbindelsen mellan fastlandet och Muskö skall anvisas utanför försvarets kostnadsram — uttalat att vägförbindelsen tillkommit för att i första hand tillgodose örlogsbasens behov av direkt vägförbindelse med fastlandet. Det förhållandet att vägförbindelsen givits en något högre standard än som skulle varit fallet om vägen endast skulle användas för militärt behov har departementschefen inte ansett utgöra tillräckligt motiv för att del av kostnaden för vägen läggs utanför försvarets kostnadsram.

De militära myndigheterna har hävdad att ca sex miljoner kronor utgör merkostnader för standardökningen för civil trafik och härför åberopat följande skäl.

En renodlad »arbetsväg» till Muskö — en enskild väg, enbart avsedd för den militära trafiken — skulle kunnat vara av tämligen enkel beskaffenhet med mindre vägbredd (enkelfilig väg med mötesplatser), mindre kurvradier, brantare lutning, enklare broar osv. I vägtunneln skulle relativt obetydliga arbeten erfordrats efter sprängningsarbetenas avslutande.

En dylik »arbetsväg» har emellertid icke ansetts godtagbar med hänsyn till att vägen — fortfarande förutsatt som enskild väg och enbart avsedd för militär trafik — skulle komma till användning under lång tid för det färdiga Muskövarvet. Härav motiveras vissa kvalitetsförbättringar, såväl beträffande vägen som vägtunneln, vilka ger förbindelsen viss »permanent» karaktär. De förbättringar som härvid närmast blir aktuella torde i första hand bära ta sikte på minskat framtida underhåll och minskat fordons slitage, dvs. en gynnsammare balanslinje, något större kurvradier, vissa takförstärkningar och förbättringar av övriga inbyggnads- och installationsarbeten i vägtunneln m. m.

I och med att vägen upplåtes jämväl för civil trafik upphör dess karaktär av enskild väg och den skall som allmän väg intagas till allmänt underhåll.

Redan detta förhållande innebär icke oväsentliga kvalitetsökningskrav, bl. a. beträffande släntutformning, bergrensning i skärningar, säkerhetsanordningar och övriga installationer i vägtunneln m. m. Till detta kommer att den avsevärt ökade trafikintensiteten ställer krav på större vägbredd samt ytterligare förbättring av balanslinje och kurvradier. Hänsyn får även tagas till sannolik trafikutveckling i framtiden.

Den utredningsman — generaldirektör Gunnar Svärd — som Kungl. Maj:t tillkallat för granskning av de av fortifikationsförvaltningen anmälda merkostnaderna anför i sitt utlåtande följande:

Den så kallade *Muskötunneln* med anslutningsvägar kostnadsberäknades ursprungligen till cirka 26 miljoner kronor i prisläge den 1 april 1965. Den färdigställdes till ungefär denna kostnad, ehuru ej enligt den ursprungliga planen. Därvid är emellertid att märka, att vid den översyn av Muskökostnaderna som gjordes år 1959 förslaget om *tunnelbygget* icke godtogs av statsmakterna. Inom den då beslutade totalkostnadsramen fanns emellertid ett belopp av cirka 15 miljoner kronor — också detta framräknat till 1965 års prisläge — för fast landförbindelse, dock icke som särskild anslagspost. Något senare medgavs tydligen, att en vägtunnel finge byggas, eftersom ekonomiskt utrymme också för denna uppgavs finnas inom en oförändrad totalkostnad. Så var uppenbarligen icke fallet. Det har emellertid uppgivits, att en väsentlig del av den stegring, cirka 10 miljoner kronor i förhållande till den kostnad som ursprungligen angivits för fast landförbindelse, beror på standardkrav som vägmyndigheterna uppställt för att tunneln skulle få upplåtas för civil trafik. Detta förefaller mig sannolikt, även om jag måhända finner, att fortifikationsförvaltningen i någon mån övervärderat skillnaden mellan de kvalitetskrav som måste ställas på en tunnel avsedd också för civilt bruk och på en uteslutande avsedd att tjäna de behov ett arbetande varv skapar. Till den *direkta* merkostnaden — föranledd av de civila anspråken — skall läggas en *indirekt*.

Muskötunneln skulle ha »betalats» av de besparingar i kostnaderna för anläggningarna på själva basen, som man — tack vare tunneln — skulle kunna göra bl. a. genom billigare och framför allt mer ostörd materialtillförsel. Ej oväsentliga sådana besparingar skulle säkerligen också ha kunnat nås, om tunneln verkligen varit färdig som planerats, den 1 juli 1961. Nu kunde den öppnas för trafik först på våren 1964. Att i detalj analysera vad som försakat den anmärkningsvärt förlängda byggnadstiden för Muskötunneln — den mer än fördubblades — har icke varit möjligt. Att nödvändigheten att ta hänsyn också till de civila anspråken är en av orsakerna förefaller mig emellertid säkert. Måhända har denna omständighet varit bland de tyngst vägande. Något sätt att med tillräcklig grad av exakthet räkna fram storleken av denna indirekta, civilt betingade merkostnad föreligger knappast. Att merkostnaden uppstått är emellertid ett faktum.

Det förhållandet att byggnadstiden för hela Musköprojektet förlängts och totalkostnaden väsentligt stigit har självfallet medfört, att tunneln trots förseningen givit utdelning i form av besparingar.

Det kontrakt som den 30 juni 1960 träffades mellan fortifikationsförvaltningen och huvudentreprenören för Musköprojektet förutsatte en fast landförbindelse, färdig den 30 juni 1961. Entreprenören synes emellertid icke ha gjort anspråk på särskild kompensation för att denna förutsättning icke kunde hållas.

Överslagsvis torde man dock kunna räkna med att den civila trafiken genom Muskötunneln föranlett en sammanlagd kostnadsökning som icke torde understiga 10 miljoner kronor.

1960 års försvarskommitté uttalade beträffande anvisning av medel utanför kostnadsramen bl. a. att kostnadsramen skulle ökas om nya fredsuppgifter tillkommer eller krigsmakten åvilande uppgifter till följd av åtgärder som statsmakterna beslutar måste lösas på dyrare sätt än hittills. Andemeningen i detta uttalande — som riksdagen godtagit — kan appliceras på föreliggande fall.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att av föreslaget anslag om 44 000 000 kronor ett belopp av 6 000 000 kronor skall belastas vägbudgeten och sålunda till *Flyttning av Stockholms örlogsbas (Muskövarvet)* för budgetåret 1966/67 anvisa ett investeringsanslag av 44 000 000 kronor, därav 6 000 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 13 april 1966

Folke Björkman (h)      Gunnar Oskarson (h)      Eric Krönmark (h)