

Nr 15

Försvarsutskottets betänkande med anledning av motion om bättre utnyttjande av verkstäderna vid Ostkustens örlogsbas.

I motionen 1974:204 av herr Strömberg i Botkyrka (fp) har hemställts att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om utnyttjandet av verkstäderna vid Ostkustens örlogsbas på Muskö.

Verkstadsavdelningen vid Ostkustens örlogsbas

Musköanläggningen började byggas efter beslut av 1953 års riksdag om utflyttning av Stockholms örlogsvärv till Stockholms södra skärgård. Föreskrifter angående organisationen av Ostkustens örlogsbas utfärdades av Kungl. Maj:t första gången genom brev den 3 juni 1966. I örlogsbasens organisation ingick den utflyttade varvsenheten som en verkstadsavdelning.

I samband med en nyligen beslutad omorganisation av örlogsbaser och kustartilleriförsvaret har också Ostkustens örlogsbas fått en ny organisation. Enligt föreskrifter i brev den 14 december 1973 är örlogsbasen under en chef organiserad på sammanlagt 14 enheter med bl. a. en teknisk förvaltning, en intendenturförvaltning, en verkstadsavdelning, en byggnadsavdelning och en förrådsavdelning. Verkstadsavdelningen, som det här närmast gäller, har en verkstadsdirektör som chef och består av en driftteknisk enhet samt mekaniska verkstäder, varvsverkstäder och elektroverkstäder. Till avdelningen hör också en administrativ enhet och en planeringsenhet.

I 1966 års organisation hade verkstadsavdelningen en personaluppsättning bestående av 129 tjänstemän och 399 andra anställningshavare än tjänstemän. En kraftig reduktion av personalen vid verkstadsavdelningen företogs emellertid i samband med att Musköanläggningen togs i bruk den 1 juli 1969. I brev den 29 maj 1969 föreskrev Kungl. Maj:t att planeringen av verksamheten vid verkstadsavdelningen skulle inriktas på en personalorganisation av omkring 235 andra anställningshavare än tjänstemän (sedermera benämnda tjänstemän i verkstadsarbete) samt ett däremot svarande antal tjänstemän. Härutöver förutsattes ytterligare 14 andra anställningshavare än tjänstemän med s. k. indirekt produktiva arbetsuppgifter ingå i arbetsstyrkan. Övergångsvis skulle personalstyrkan få överstiga nämnda antal.

I den nu gällande organisationen skall antalet tjänstemän i verkstadsarbete vara högst 249. Antalet får inte överskridas med mindre än att meningsfull stadigvarande sysselsättning kan beredas en större personalstyrka. Om så är fallet skall chefen för marinen hos Kungl. Maj:t begära

att få disponera ytterligare personal. Antalet tjänstemän i administrativa funktioner skall vara anpassat till antalet tjänstemän i verkstadsarbete.

Sjöfartsverkets verkstadsresurser

Sjöfartsverkets centralförvaltning är organiserad på fem avdelningar. Den största enheten är driftavdelningen som svarar för farledsverksamheten. Denna innefattar lotsning, isbrytning, sjötrafikledning, farledsutmärkning samt byggande och underhåll av anläggningar m. m. Övriga fackavdelningar är sjökarteavdelningen och sjöfartsinspektionen. För underhåll och utrustning av sjömätningsflottan m. m. har sjöfartsverket egna verkstadsresurser i Stockholm.

Enligt beslut av 1971 års riksdag (prop. 1971:29, InU 1971:15, rskr 1971:196) skall sjöfartsverkets centralförvaltning flyttas från Stockholm till Norrköping. Beslutet har också kommit att beröra förråds- och verkstadsrörelsen som f. n. disponerar anläggningar på Skeppsholmen (verkstäder och varv för sjömätningsverksamheten), vid Rosenvik (elverkstad, huvudförråd, varv) och på Galärvarvet, Djurgården (typprovning). Omlokaliseringen planeras äga rum hösten 1975.

Sjöfartsverket anser det vara rationellt att driva vissa underhålls- och förbättringsarbeten i egen regi i fråga om fyrteknisk och teleteknisk utrustning samt på sjömätnings- och vissa lotsbåtar. De större fartygen – isbrytare, tjänstefartyg, byggnadsfartyg och sjömätningsfartyg – avses däremot i fortsättningen utlämnas till privata varv enligt avtal efter anbudsinfordran för alla större översynsarbeten. Verket anser sig också behöva driva viss förrådsverksamhet med anknytning till kajplatser. En kombination av förråds-, verkstads- och varvsanläggning inom samma område anses fördelaktig.

Byggnadsstyrelsen har fört förhandlingar med Norrköpings kommun om förvärv av ett markområde på Händelön med en areal av ca 52 000 m² och ett köpeavtal har träffats under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande. Styrelsen har också lagt fram förslag till byggnadsprogram för anläggningen. Kostnaderna beräknas till sammanlagt 29,5 milj. kr. I beloppet ingår kostnader för muddringsarbeten m. m. med 3,7 milj. kr.

Sjöfartsverket har i skrivelse till byggnadsstyrelsen den 31 januari 1974 påpekat att kostnaderna – bl. a. på grund av markens beskaffenhet – framstår som höga och väsentligt högre än vad sjöfartsverket för egen del räknat med. Sjöfartsverket konstaterar vidare:

Om verket skall betala de kostnader investeringen betingar kommer den årliga hyran enbart för kapitalkostnaden att uppgå till ca 3 milj. kr. F. n. betalar verket en hyra av endast 0,2 milj. kr. Den högre hyran påverkar verkets finansiering genom att vi själva får bestrida kostnaderna. Denna kostnadsökning kommer att belasta möjligheterna att göra verket självbärande utan höjning av avgifterna.

Eftersom de höga kostnaderna är en direkt följd av sjöfartsverkets utlokalisering bör merkostnaden enligt verkets mening inte i sin helhet

bäras av verket. I stället bör 50 % av investeringskostnaderna avskrivas och hyran därmed beräknas på en investering av förslagsvis 15 milj. kr.

Motionen

I motionen 1974:204 påpekas att verkstäderna vid Ostkustens örlogsbas på Muskö byggdes för att ge marinen skyddade resurser för reparationer i krig. Dessutom behöver flottan verkstadskapacitet i fred för underhåll och reparation. Muskövarvet har emellertid – framhåller motionären – sådan kapacitet att man skulle kunna ta emot utomstående kunder, även om detta av militära säkerhetsskäl måste ske med urskillning.

Kostnaderna på underhållssidan har stigit kraftigt under perioden 1962–1970 utan att försvaret erhållit full kompensation. Det är bl. a. av detta skäl angeläget att söka uppnå ett bättre utnyttjande av örlogsbasens verkstäder. Motionären anför härom bl. a.:

Lämpligt sätt att få ett bättre utnyttjande av basen vore att fartyg som tillhör andra statliga myndigheter underhålls vid Muskö. Exempel på sådana fartyg är isbrytare, sjömättningsbåtar och lotsbåtar. Om svårigheter uppstår med t. ex. dockning av isbrytare och därav beroende arbeten kan samarbete ske med civilt varv.

Motionären erinrar i detta sammanhang om sjöfartsverkets planer att, i samband med verkets utlokalisering, bygga nya verkstäder för verkets sjömättningsfartyg i Norrköping. Innan dessa verkstäder uppförs borde – framhåller motionären – en undersökning ske om förutsättningarna att använda verkstäderna på Muskö även för sjöfartsverkets behov. En eventuell ökning av antalet anställda vid Muskö skulle få en positiv effekt för södra delen av Södertörn som lider stor brist på arbetstillfällen.

Utskottet

Musköbasen är en modern anläggning med väl skyddade verkstads- och varvsresurser. Dessa är i första hand avsedda för marinens enheter. Anläggningen är dimensionerad för att ingå i krigsorganisationen. Härav följer att verkstäderna i fred har viss överkapacitet som kan utnyttjas för andra än rent militära ändamål.

Motionen 1974:204 tar fasta härpå och pekar samtidigt på den kraftiga stegringen av kostnaderna vid marinens underhållsverkstäder. När det gäller fartygsunderhåll har kostnaderna vid Ostkustens örlogsbas ökat med 100 % och vid Karlskronavarvet AB med 140 % under perioden 1962–1970. Under samma tid har försvarsindex ökat med endast drygt 40 % (jfr prop. 1974:1 bil. 6, s. 96).

I detta läge är det enligt motionären angeläget att söka åstadkomma ett bättre utnyttjande av örlogsbasens verkstäder. Han anser det möjligt att på den vägen förbättra driftekonomin högst väsentligt. Man skulle således uppnå en bättre balans mellan verkstadsresurserna och den

nödvändiga administrativt-tekniska delen av verkstadsavdelningen. Det skulle också bli lättare för verkstadsledningen att planera för en jämn sysselsättning av personalen.

Eftersom Musköbasen är en militär anläggning måste urvalet av kunder från den civila marknaden – som motionären påpekar – ske med viss urskillning. Det ligger därvid nära till hands att utnyttja basen för översyn av fartyg som tillhör andra statliga myndigheter. Som exempel på sådana fartyg nämner motionären isbrytare, sjömättningsbåtar och lotsbåtar. Han förutser svårigheter med t. ex. dockning av isbrytare och därav beroende arbeten, vilka dock enligt hans mening bör kunna bemästras genom samarbete med något civilt varv.

Sjöfartsverket, som under hösten 1975 skall flytta sin centralförvaltning till Norrköping, har en förråds- och verkstadsrörelse i Stockholm med anläggningar på Skeppsholmen, vid Rosenvik och vid Galärvarvet på Djurgården. Som framgår av redogörelsen i det föregående har sjöfartsverket för avsikt att även i Norrköping utföra underhålls- och förbättringsarbeten i egen regi. En anläggning härför är projekterad och kostnadsberäknad till 29,5 milj. kr. Frågan om igångsättning av byggnadsföretaget är föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Sjöfartsverket disponerar för sin verksamhet en flotta som består av större och mindre enheter. Till de större fartygen hör f. n. 6 isbrytare, 7 sjömättningsfartyg och 11 andra tjänstefartyg. Större översynsarbeten på dessa fartyg skall – liksom hittills – efter anbudsförfarande utföras på andra varv. Av det stora antalet mindre enheter eller närmare bestämt 58 sjömättningsbåtar, 132 lotsbåtar, 3 sjöräddningsbåtar och 9 fyrplatsbåtar skall i första hand sjömättningsbåtarna ses över i Norrköping samt därutöver så stor del av lotsbåtarna att en jämn sysselsättning erhålls sommartid, då sjömättningsbåtarna är färdigrustade och i verksamhet. Härtill kommer fyrtekniska och teletekniska arbeten.

Isbrytarna, som alltså inte berörs av den planerade nybyggnaden i Norrköping, har av gammalt en viss anknytning till marinen. Enligt isbrytarkungörelsen (1966:121) är det sjöfartsverket som utövar ledningen av statens isbrytarverksamhet. Bemanningen av statsisbrytarna svarar emellertid chefen för marinen för. Vidare har försvarets materielverk på uppdrag av sjöfartsverket hand om underhåll och teknisk drift av statsisbrytarna och utnyttjar därvid den tekniska förvaltningen vid Ostkustens örlogsbas som sammanhållande, beställande och kontrollerande myndighet.

Enligt gällande treårsavtal är underhållet av isbrytarna fördelat mellan Karlskronavarvet AB (Thule och Ymer) och AB Finnboda Varf (Oden, Tor och Njord). F. n. pågår ett anbudsförfarande avseende underhållet för en ny treårsperiod av de nuvarande isbrytarna utom Ymer som står i tur att utangeras. Ett tiotal varv – däribland Muskövarvet – har förklarat sig intresserade.

Muskövarvet intar härvid – som motionären framhåller – en särställning i konkurrenshänseende. Detta gäller inte bara isbrytare utan

även sjömättningsfartyg och övriga enheter vars underhåll läggs ut på entreprenad av sjöfartsverket. Verkstäderna på Muskö bär nämligen de speciella kostnader som uppstår genom långa personaltransporter till och från Muskö, lokalisering i berg, den särskilda maskinpark som erfordras i krig och den relativt stora tekniska ledning som erfordras för att behärska flottans komplicerade tekniska materiel m. m. Möjligheter finns dock, påpekar motionären, att särredovisa dessa speciella kostnader för att på så sätt kunna erbjuda eventuella utomstående kunder lägre priser. Enligt ledningen för Muskövarvet skulle en något större omfattning av verksamheten ge bättre möjligheter att utnyttja verkstadskapaciteten och erbjuda konkurrenskraftiga priser.

En viktig fråga är också vilka investeringar som krävs för att Muskövarvet skall kunna åta sig underhåll av isbrytare och sjömättningsfartyg. Utskottet skall inte gå in på en bedömning av varvets möjligheter att hävda sig i konkurrensen med andra varv. Samhällsekonomiska och andra skäl talar dock för att varvet bör sträva efter att bredda basen för sin verksamhet.

Inför utflyttningen till Norrköping har sjöfartsverket övervägt att lämna ut lots- och mätbåtar till andra varv för erforderliga av- och pårustningar, underhåll m. m. Verket har emellertid funnit detta mindre lämpligt och stannat för att uppföra en egen anläggning för ändamålet. Kostnaden för den färdigprojekterade förråds- och verkstadsanläggningen i Norrköping – 29,5 milj. kr. – är emellertid betydligt högre än vad sjöfartsverket tänkt sig och skulle för framtiden innebära en årlig hyra beräknad på kapitalkostnaden av ca 3 milj. kr. Årshyran för nuvarande anläggningar i Stockholm uppgår till 200 000 kr.

Utskottet anser för sin del att man i den uppkomna situationen bör ytterligare överväga behovet av en ny anläggning. Skäl kan föreligga att underkasta projektet en förnyad analys med beaktande av möjligheterna att utnyttja Muskövarvet och andra befintliga resurser i syfte att nå fram till en driftekonomiskt optimal lösning inom den samlade statliga verksamheten. Härvid måste självfallet regionalpolitiska faktorer vägas in.

Enligt sjöfartsverket är anläggningarna i Stockholm starkt nedslitna och föråldrade. Det är också en tidsfråga hur länge verket kan ha kvar sina anläggningar på Skeppsholmen. Verksamheten bör dock kunna bedrivas som hittills under en övergångstid, medan behovet av förråds- och verkstadslokaler övervägs på nytt.

Utskottet vill erinra om att riksdagen förra året hade att ta ställning till ett motionsyrkande om förläggning av sjöfartsverkets förråd till Oskarshamn. Trafikutskottet konstaterade i sitt betänkande TU 1973:1 (s. 24) att lokaliseringen i detta fall är beroende av ett flertal faktorer. Utskottet utgick från att jämväl regionala och lokaliseringsmässiga synpunkter skulle beaktas under den fortsatta prövningen av frågan.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer utskottet

att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till kännna vad utskottet har anfört med anledning av motionen 1974:204.

Stockholm den 26 mars 1974

På försvarsutskottets vägnar
PER PETERSSON

Närvarande: herrar Petersson i Gäddvik (m), Gustavsson i Eskilstuna (s), Gustafsson i Stenkyrka (c), Gustafsson i Uddevalla (s), Pettersson i Kvänum (c), Gustavsson i Ängelholm (s), Karl Bengtsson i Varberg (fp), fru Sundström (s), herrar Glimnér (c), Brännström (s), Virgin (m), Gustavsson i Nässjö (s), Gernandt (c), Olsson i Asarum (s) och Björk i Gävle (c).

Reservation

av herr Glimnér (c) som anser

dels att utskottets yttrande fr. o. m. det stycke på s. 5 som börjar med "Utskottet anser" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening avsåg riksdagsbeslutet år 1971 om utlokalisering av sjöfartsverket inte endast verkets centralförvaltning utan underförstått även de förråds- och verkstadsresurser varom här är fråga. Detta har också varit de ansvariga myndigheternas uppfattning. För Norrköpings kommun har det varit en utgångspunkt vid förhandlingar om markförvärv och andra åtgärder som redan vidtagits för att kommunen i tid skall kunna ta emot sjöfartsverket.

Utskottet har förståelse för de synpunkter på verksamheten vid Muskövarvet som förs fram i motionen. Beslutet om utlokalisering av sjöfartsverket är emellertid betingat av lokaliseringspolitiska skäl. Det finns inte anledning att nu ompröva detta beslut. Motionen bör därför inte i denna del föranleda någon riksdagens åtgärd,

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:
att riksdagen avslår motionen 1974:204.