

Motion till riksdagen

1986/87:Jo303

Börje Hörnlund och Ulla Orring (c, fp)

Ökat statligt stöd till byggande av skogsbilvägar

Skogsbruket och skogsindustrin har en avgörande betydelse för sysselsättningen i de norrländska skogslänen. Skogsbruket med den förnyelsebara skogsråvaran och dess vidareförädling är och kommer för lång tid framåt att vara en av länens viktigaste basnäringar. För att avverkning och övriga skogsskötselåtgärder skall kunna ske i önskvärd omfattning och till rimliga kostnader, är skogsvägen i särklass den viktigaste förutsättningen. I norra Sverige är vägnätet fortfarande mycket glest, vilket utgör ett stort hinder för hög aktivitet i de norrländska skogarna. I Vägplan-80, som är en objektiv analys på detta område, framgår att 1980 låg 34 % av skogsmarksarealen i övre Norrland (4 nordligaste länen) på större avstånd från bilväg än vad som ur ekonomisk synpunkt är rimligt att acceptera. Trots pågående utbyggnad är läget oförändrat i dag främst beroende på stora kostnadsstegringar för terrängtransporter. Detta förhållande är starkt hämmande på avverknings-takten och därmed råvaruförsörjningen till industrin. Inom dessa väglösa områden består skogsmarken till hälften av avverkningsbar skog. Denna situation är otillfredsställande i synnerhet då det samtidigt råder obalans i tillströmningen av råvara till Norrlandsindustrierna.

Rationellt skogsvägnät

Den viktigaste förutsättningen för att god skogsvård och avverkning skall kunna utföras är ett väl utbyggt skogsvägnät. Det allmänna vägnätets standard måste också svara mot skogsbrukets behov. Ur samhällets synpunkt är det angeläget att skogstransporterna kan ske på ett väl fungerande vägnät från skogen fram till industrin. I den nu framlagda budgetpropositionen framgår att betydande satsningar kommer att ske på allmänna vägnätet och broarna.

Den föreslagna investeringen som uppgår till totalt 4 miljarder under en tioårsperiod är mycket betydelsefull för skogsbrukets vidaretransporter till industrierna. Som en logisk konsekvens och nödvändighet av upprustningen på allmänna vägar i Norrland måste också en kraftig satsning ske på skogsvägnätet för att den i budgetpropositionen aviserade investeringen skall få full effekt. För att den högre bruttovikten på 60 ton, som blir effekten av förslaget i årets budgetproposition skall kunna nyttjas i full omfattning av skogsbruket, är det absolut nödvändigt att skogsråvaran blir mera lättillgänglig. Detta kan ske genom en ökad utbyggnad av skogsvägnätet. Det är ju bekant att de många bäckarna små bildar en stor å.

Stödnivån till skogsbilvägar varierar normalt mellan 50 och 65 %. Detta innebär att varje bidragskrona som staten satsar på investeringar i skogsbilvägar får upp till dubbel effekt genom att markägaren med sin kostnadsandel satsar nästan lika mycket som staten, till skillnad mot investeringar i allmänna vägnätet.

I det statliga stödet till skogsbilvägar har under budgetåren 1980/81-1983/84 en viss del "öronmärkts som medel till sysselsättningsskapande åtgärder". Kostnaden för denna typ av åtgärder är mycket stor beroende på hög mekaniseringsgrad vid byggande av skogsbilvägar. Däremot är kostnaden per dagsverke långt under hälften för liknande åtgärder med exempelvis skogsvärd.

Den största sysselsättningseffekten uppstår dock i form av bl. a. ökad avverkning och skogsvärd, allt eftersom ytterligare skogsmark blir tillgänglig genom nya skogsbilvägar. Detta har kunnat konstateras i många undersökningar och utredningar som utförts både inom och utanför skogsvårdsorganisationen. Stödet bör därför så långt det är möjligt avse ordinarie verksamhet. Stödet förräntar sig bäst så.

Statligt stöd

Enligt gällande föreskrifter är i princip alla markägarkategorier berättigade till statligt stöd, och ofta under förutsättning att samverkan kan uppnås. Ur rättvisesynpunkt bör det fortsättningsvis också vara så. Behovet av samverkan är störst bland kategorin privata markägare. Deras andel av skogsmarksarealen i exempelvis Västerbottens län är 42 %. I Vägplan-80 för Västerbottens län har det årliga behovet av statsbidragsberättigade vägar (s. k. samverkansvägar) bedömts till 32 mil per år.

Det bör dock uppmärksammas att storskogsbrukets vägutbyggnad sker i stor omfattning utan statsbidrag. Uppskattningsvis torde det röra sig om lika många mil skogsbilvägar som enligt bidragsbestämmelserna är berättigade till statligt stöd. Det är således endast en bråkdel av storskogsbrukets skogsbilvägar som byggs med bidrag.

Konsekvenser

Under senare år har bidragsramarna för Norrlandslänen i stort sett halverats, vilket inneburit en kraftig negativ utveckling för skogsnäringen i sin helhet. Minskad tillgång på eller uteblivet statligt stöd till skogsbilvägar drabbar de privata skogsägarna hårdast. Det blir därför mycket svårt att få till stånd samverkanslösningar utan statligt stöd, vilket är en nödvändighet för att kunna skapa ett rationellt skogsvägnät.

Skogsstyrelsen har därför i sin anslagsframställning äskat 90 milj. kr. till stöd för samverkan och utbyggnad av skogsbilvägnätet.

Om inte stödet till skogsvägar får den omfattningen att målet i Vägplan-80 kan uppnås försämrar påtagligt möjligheterna att nå andra delmål i den av staten fastlagda skogspolitik. Det är allmänt känt att stödet till utbyggnad

av skogsvägnätet genererar ytterligare sysselsättning i skogen i form av ökad avverkning och skogsvård i sådan omfattning att denna stödform är mycket lönsam för staten.

Mot. 1986/87

Jo303

Hemställen

Med åberopande av det ovan anförda hemställer undertecknade

att riksdagen ställer ytterligare 30 milj. kr. till jordbruksdepartementets förfogande som statligt stöd till ordinarie verksamhet för byggande av skogsvägar.

Stockholm den 22 januari 1987

Börje Hörnlund (c)

Ulla Orring (fp)

