

Motion till riksdagen

1985/86:Jo305

Börje Hörnlund och Ulla Orring (c, fp)

Ökat statligt stöd till byggande av skogsvägar

Skogsbruket och skogsindustrin är av allra största betydelse för sysselsättningen i de norrländska skogslänen. 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 akvititet 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 beroende på kostnadsstegringar för främst terrängtransporter. Detta förhållande är starkt hämmande på avverkningstakten 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.

Problem och konsekvenser

De lönsamhetsproblem som skogsbruket under lång tid har brottats med blir än mer kännbara då möjligheten att investera i skogsvägar drastiskt minskat genom den kraftiga sänkning av det statliga stödet till skogsvägar som skett de senaste två åren. Dessutom föreslås ytterligare sänkning av stödet för nästa budgetår 1986/87 till 50 milj. kr. för hela landet. Ur regionalpolitisk synpunkt blir konsekvenserna av dessa neddragningar mest kännbara för Norrlandsläna.

Följderna blir förmodligen att vissa markägare bygger egna och enklare vägar av låg standard. På sikt raseras därmed möjligheterna till samverkanslösningar och trakten får för lång tid ett orationellt vägnät. Största vägbehovet i dag ligger i sådana skogsområden där samverkanslösningar är nödvändiga, dels för att över huvud taget komma till stånd, dels för att få optimala lösningar på behovet av väg. *Det statliga stödet har här sin största och avgörande betydelse.*

En annan följd av minskat skogsvägsbyggande är att vägentreprenörer drabbas hårt. I Västerbottens län har t.ex. utbyggnaden under tidigare år legat på, en, om inte tillräcklig, så dock någorlunda hög nivå. Detta har inneburit att en fast och kunnig entreprenörgrupp har haft en jämn sysselsättning. I dagsläget råder kris i gruppen på grund av den kraftiga neddragningen av vägbyggandet.

Genom minskat statligt stöd har under 1984/85 endast 14 mil mot 28 mil året innan kunnat beviljas bidrag för igångsättning. Denna situation råder fortfarande. Förutom att anställda inom branschen friställs kommer även en viktig resurs och kompetens att snabbt minska, som blir svår att bygga upp igen längre fram i tiden.

Mot. 1985/86
Jo305

Utredningar

I en PM från skogsvårdsstyrelsen i Västerbottens län den 5 september 1985 angående virkestillgång och virkesförbrukning i länet framhålls att bruttoavverkningen kan öka med 10 % i länet eller 500 000 m³ sk. Vissa hinder reducerar dock denna avverkningsökning, såsom hänsyn till naturvård, rennärning och andra intressen än virkesproduktion. Skador på skog, tekniska och övriga restriktioner gör att dessa hinder tillsammans reducerar kvantiteten med 40 %. Dålig lönsamhet, på grund av dåligt avsättningsläge, är ett annat stort hinder som hänger samman med bristande tillgång på permanenta bilvägar. Avsättningsläget påverkas starkt av skogsvägnätets utbyggnad.

Enligt Vägplan 80 föreligger i Västerbottens län ett utbyggnadsbehov av 480 mil skogsvägar eller 32 mil/år under perioden 1980—1995. Härtill krävs 15 milj. kr./år i bidrag i 1980 års prisläge. Effekten av detta utbyggnadsprogram innebär att andelen väglösa skogsmarker minskas med 320 000 ha. Under 1984/85 minskades stödet till utbyggnaden med hälften. Detta betyder att målet i Vägplan 80 om ökad tillgänglighet på avverkningsbara skogsmarksarealer minskas med hälften eller 160 000 ha. Denna minskning innebär ett virkesbortfall på ca 240 000 m³sk per år vid ett uttag av 1,5 m³sk/ha.

Ur sysselsättningsynpunkt kan detta uttryckas på följande sätt:

Minskad vägbyggnad 140 km à 50 dagsverken	7 000 dagar
Minskad avverkning 0,1 dagsverken/m ³ sk × 240 000	24 000 dagar
Summa minskad sysselsättning eller 150—160 årsarbeten.	31 000 dagsv./år

Det statliga stödet till byggande av skogsvägar har de senaste 4 åren varit följande:

1982/83	65 milj. hela landet	11,4 milj. AC län
1983/84	75 milj. hela landet	13,9 milj. AC län
1984/85	55 milj. hela landet	7,3 milj. AC län
1985/86	55 milj. hela landet	8,5 milj. AC län
1986/87	50 milj. hela landet (förslag)	8,0 milj. AC län (förslag)

Stödet och skogsmarksarealen fördelar sig enligt följande:

	Privata		Bolag		Domänverket		Övriga	
	Stöd %	Areal %	Stöd %	Areal %	Stöd %	Areal %	Stöd %	Areal %
1982/83	64	42	26	23	10	32	—	3
1983/84	59	42	25	23	15	32	—	3
1984/85	61	42	30	23	19	32	—	3

Länets skogsmark är fördelat på många ägarekategorier, vilket gör att tillkomsten av praktiskt taget alla skogsvägar bygger på den förutsättningen att markägarkretsen kan nå enighet härom. Skogsvårdsstyrelsen har här en mycket viktig roll i att lägga förslag till samverkanslösningar på vägsträckningar som tillgodoser vägbehovet för så många markägare som möjligt. Av ovanstående framgår också att statliga stödet fått inriktas på den ägarekategori där behovet av samverkan varit störst för att nå verkningsfulla resultat.

Mot. 1985/86
Jo305

Sammanfattning

Om stödet till skogsvägar fortsätter att minska eller helt försvinner, leder detta till att skogsvägnätets bärighet blir sämre och sämre och får dessutom en *oratio-nell utformning*.

Skogsindustrin är i dag på grund av tjällossningsproblem under 6—10 veckor per år avskuren från mer än hälften av sin råvarubas. En unik situation i svensk tillverkningsindustri, som kommer att förvärras i takt med att stödet till skogsvägar minskar.

Det är allmänt känt att stödet till och därmed utbyggnaden av skogsvägnätet genererar ytterligare verksamheter och sysselsättningar i skogsbruket i sådan omfattning att "bidragskronan" är en av de stödformer som ger *mest återbärning för staten*.

Regeringen föreslår att totalt 50 milj. kr. anvisas för byggande av skogsbilvägar. Därutöver står 10 milj. kr. till regeringens disposition för senare fördelning. Enligt min mening bör med hänsyn till de stora behov som dokumenterats i Västerbotten 5 milj. kr. av de medel som står till regeringens disposition avsättas för byggande av skogsbilvägar i länet. Detta skulle få en stor betydelse för möjligheterna att bereda sysselsättning i regionen.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar att av de medel som står till regeringens disposition för byggande av skogsbilvägar anvisa 5 milj. kr. för byggande av skogsbilvägar i Västerbotten i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 23 januari 1986

Börje Hörnlund (c)

Ulla Orring (fp)