

Motion till riksdagen

1987/88:Jo305

av Nils G Åsling (c)

om skogsbilsvägbyggandet i Jämtlands län

Jämtlands län svarar ensamt för 1/10 av landets samlade skogstillgångar. Samtidigt är det inget län i landet från vilket så mycket vedråvara transporterats ut för förädling i andra län. En fortsatt gynnsam utveckling av inlands-sågarna är absolut nödvändig för att bevara ett levande inland. Konkurrensen om vedråvaran i länet är emellertid hård och trycket från framförallt skogsindustrin vid Norrlandskusten ökar. Länets sågverk visar trots detta hygglig eller god avkastning.

Tillgången på vedråvaran är för närvarande en starkt begränsande faktor för inlandssågarnas expansion. Utifrån dessa utgångspunkter är det angeläget att skogsvägbyggandet i länet väsentligt ökar i omfattning. Det finns — som framgår i det följande — en stor potential för inlandets utveckling genom ett väsentligt utökat skogsvägbyggande.

I Jämtlands län finns drygt 2,7 miljoner hektar produktiv skogsmark som i princip är fördelad över hela länets yta. Till detta kommer ca 1 100 000 hektar impediment och fjällbarrskog.

Vid upprättandet av "Vägplan -80" för Jämtlands län, räknade skogsvårdsstyrelsen med att det största terrängtransportavståndet (verkningsdjupet) från väg, som från skogsdrivningssynpunkt var rimligt, i medeltal låg på 740 meter. Tendenserna i dag pekar emellertid entydigt mot att när terrängkörningsavstånden till väg överstiger 500 meter betraktas den där befintliga vedråvaran som otillgänglig.

Enligt "Vägplan -80" ligger nära 1 miljon hektar dvs. 1/3 av all produktiv skogsmark i Jämtlands län utanför avståndet 740 meter från väg. Hela 75 % av denna enorma yta utgörs av äldre gallringsskog, slutavverkningsskog och s. k. restskog. Restskogen representerar då drygt 10 procentenheter. Detta innebär att inte mindre än ca hälften av all äldre gallringsskog, slutavverkningsskog och restskog i länet finns inom områden belägna mera än 740 meter från väg.

Enligt "Vägplan -80" finns för tiden 1980—1995 ett bidragsberättigat vägbyggnadsbehov om 38 mil/år varav hela 32 mil/år är behov av nybyggnad. Detta innebär att bidragsbehovet för Jämtlands län uppgår till hela 26 milj. kr./år. Vid skogsvårdsstyrelsen i länet fanns t. ex. i december 1987 vägensökningar och/eller redan stakade vägar om ca 80 mil. Bidragsbehoven bara för dessa vägar utgör hela 52 milj. kr. (65 % bidrag i inre zon, 50 % i yttre zon). Under de senaste tre åren har emellertid bidrag kunnat beviljas

till endast 10—11 mil/år i länet, eftersom bidraget till skogsvägbyggnad varit begränsat till ca 8 milj. kr./år.

Räknar man med ett så begränsat verkningsdjup från väg som 500 meter ger varje kilometer ny väg rationell åtkomst till 100 hektar produktiv skogsmark. I Jämtlands län beräknas denna skogsmark i medeltal vara bevuxen med 125—150 m³sk/ha. Det innebär att för varje kilometer skogsbilväg som byggs blir totalt 12 500—15 000 m³sk vedråvara tillgänglig att avverka inom ramen för skogsvårdslagens bestämmelser om slutavverkningsålder, tillåten slutavverkningsareal m. m. Om man räknar med ett utfall av massa/timmer om ca 60/40% åtkommes långsiktigt 5 000—6 000 m³sk timmer per kilometer väg.

Det har vidare visat sig att avverkningsbenägenheten blir relativt stor i anslutning till att skogsvägar byggs. Skogsstyrelsens "Undersökning av effekter av vägbidrag" (1986-06-10) visar att upp till 500 m³sk vedråvara per år och kilometer väg avverkas under de första 5—6 åren vid vägbyggnad. Därav följer också att om det bidragsberättigade skogsvägbygandet i Jämtlands län tredubblas och anpassas till ambitionerna i "Vägplan -80", så kommer redan de första 5—6 åren ca 100 000 m³sk vedråvara från vägarnas båtnadsområden att årligen kunna levereras till skogindustrin. Detta motsvarar ca 20% av den vedråvara som totalt blir tillgänglig för rationell skogsavverkning efter vägarnas utbyggnad.

Med hänsyn härtill och till inlandssågarnas stora behov av vedråvara för sin fortsatta och önskvärda expansion ligger det ett synnerligen starkt samhällsintresse i att ytterligare vedråvara görs rationellt tillgänglig inom länet. Därför måste också bidragen för vägbygandet öka avsevärt.

Om man utvärderar de direkta sysselsättningseffekterna av själva skogsbilvägbygandet i länet kan man bl. a. i nämnda "Undersökning av effekter av vägbidrag" finna att varje km väg under byggnadstiden ger underlag för ca 25 mekaniska dagsverken (maskin + förare) samt 12 manuella dagsverken, eller tillhopa bortåt 2 manmånader (2/3 utgörs av maskiner med förare och 1/3 av manuella arbetsinsatser). Detta belyser den stora sysselsättningspotential som kan tillskapas i länets glesbygder om "Vägplan -80" genomförs. Till detta kommer de sysselsättningseffekter som uppstår vid projektering, upphandling och kontroll under byggnadstiden samt transporten till industrin av det virke, som avverkas i väggatan m. m.

Eftersom en ökning av skogsvägbygandet i länet kommer att bli ett aktivt stöd för att påverka utvecklingen, är det angeläget att skogsvägsbidragen ökas väsentligt. I det sammanhanget bör man också räkna med de påtagliga möjligheter som ges för samhället att vid planläggning och byggande av dessa bidragsföretag även beakta naturvårds-, miljö- och turismintressena — möjligheter som inte alls är lika stora där vägar byggs utan statsbidrag.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar ställa ett extra anslag om 30 milj. kr. till förfogande för byggande av skogsvägar i Jämtlands län.

Stockholm den 26 januari 1988

Nils G Åsling (c)