

Motion till riksdagen

1989/90:Jo304

av Birger Andersson och Martin Olsson

(båda c)

Ökat stöd till byggande av skogsvägar

Skogsstyrelsen har år efter år hemställt om högre anslag för byggande av skogsvägar. Regeringen har kraftigt reducerat skogsstyrelsens anslagsframställningar. Detta är allvarligt. Många angelägna skogsvägsprojekt får allt längre väntetider.

Skogsvägarna är skogsbrukets pulsådor. De flesta transporter i skogsbruket, som är en areellt utspridd verksamhet, är beroende av vägnätet. Skogsvägnätet är därför en av de viktigaste förutsättningarna för en hög avverkning utan stora kalhyggesarealer. Skogsvägnätet är också en viktig förutsättning för att på ett effektivt sätt kunna vidtaga nödvändiga skogsbruksåtgärder kombinerade med skonsamhet mot naturen och med god arbetsmiljö för de i skogsbruket verksamma.

Utvärdering av vägstödet visar att det gjort skogsvägnätet mer rationellt med sänkta transportkostnader som följd. Indirekt har vägstödet alltså stimulerat till både ökad avverkning och ökad satsning på skogsvård. Numera är det också sörjt för att stödet inte skadar särskilda natur- eller kulturminnesvärden. I nu gällande bidragsregler finns krav på naturvårdshänsyn. Vägprojekt, som får ekonomiskt stöd, blir omsorgsfullt planlagda.

Under de senaste åren har dels bristen på nya skogsvägar, dels alltför låg vägstandard på många äldre skogsvägar, orsakat problem. Transportkostnaderna utgör en stor del av skogsbrukets kostnader. Avsaknaden av ett lämpligt skogsvägnät har därför minskat effekten av andra skogspolitiska åtgärder, bl.a. de som syftar till att öka avverkningarna.

Ett viktigt villkor för stöd är att vägutbyggnaden kan inordnas i en vägnätsplan för trakten och leda till en lämplig utformning av vägnätet. Eftersom det nuvarande anslaget inte motsvarar efterfrågan, blir väntetiderna ofta långa. I många fall tvingas då någon av markägarna ta saken i egna händer och bygga väg till den egna skogsmarken. Därmed kan möjligheterna till samverkanlösningar spolieras. Grannarna får för lång tid framåt leva med ett orationellt vägnät.

En del av investeringarna klarar markägarna själva. Därför är bidragsgivningen riktad, dels mot vägbyggnadsprojekt med framträdande samordningsbehov, dels mot projekt där den ekonomiska drivkraften inte är tillräcklig för att vägbyggnaden skall komma till stånd. Gynnsammare avskrivningsregler skulle kunna förstärka den ekonomiska drivkraften, men ej helt ersätta den stimulans och styrning som bidragsgivningen innebär.

Innevarande budgetår (1989/90) har anslagits 55 milj. kr. Sammanlagt ligger förmodligen det långsiktiga behovet på den dubbla nivån. Med hänsyn till det starka efterfrågetrycket som finns hos skogsvårdsstyrelserna, de långsiktiga behoven och tillgängliga resurser hos skogsvårdsstyrelser och hos många entreprenörer, vore det väl motiverat med en kraftig anslagshöjning. Den förestående kärnkraftsavvecklingen ökar också kraven på ett väl fungerande skogsvägnät. De transportsystem, som används vid tillvaratagande av träbränsle, förutsätter att vägen har viss minimistandard.

Skogsstyrelsen framhåller i sin anslagsframställning att en kraftfull förstärkning av samhällets insatser för byggande av skogsvägar bör inledas genom att rambeloppet räknas upp med 25 milj. kr. till 85 milj. kr. Regeringen borde tillgodosett skogsstyrelsens anslagsframställning.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen medger att under budgetåret 1990/91 statsbidrag beviljas med ett belopp av 25 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit som bidragsram eller högst 85 milj. kr. till byggande av skogsvägar.
2. att riksdagen till Stöd till byggande av skogsvägar anvisar ett förslagsanslag på 25 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 85 milj. kr.

Stockholm den 17 januari 1990

Birger Andersson (c)

Martin Olsson (c)