

## Trafikutskottets betänkande

1978/79:28

### med anledning av motion om flottningen i Ångermanälvens flodsystem

Sedan talmanskonferensen förklarat sig inte ha något att erinra mot utskottets förslag angående uppskov till riksmötet 1979/80 med behandlingen av vissa ärenden hemställde utskottet i betänkandet 1978/79:26 under punkten 4 om sådant uppskov avseende motionen 1978/79:457 av Ivar Högström m. fl. (s) om flottningen i Ångermanälvens flodsystem. Riksdagen avslog den 22 maj 1979 denna utskottets hemställan. Med anledning härav har utskottet i föreliggande betänkande upptagit motionen i fråga till behandling.

#### Motionen

I motionen 1978/79:457 av Ivar Högström m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts i fråga om skogstransporterna i Ångermanälvens flodområde.

#### Remissyttranden

Över motionen har yttranden inhämtats från länsstyrelsen i Västernorrlands län, länsstyrelsen i Västerbottens län, länsstyrelsen i Jämtlands län, Svenska skogsarbetareförbundet, Ångermanälvens flottningsförening, Energisparkommittén och Skogsbrukets motortransportkommitté. Se bilaga till detta betänkande.

#### Utskottet

I motionen 1978/79:457 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts i fråga om skogstransporterna i Ångermanälvens flodområde. Motionärerna framhåller därvid att sedan sekler tillbaka har virkesfångst från Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län flottats på Ångermanälven och dess biflöden ner till kustindustrierna. Löstimmerflottning har emellertid efter hand blivit av allt mindre omfattning. Statens vägverk har i sina bedömningar av framtidens transporter inom skogsbruket kommit fram till att ingen flottning av betydelse kommer att existera år 1980.

Som tänkbara alternativ till löstimmerflottning anges i motionen s. k. *buntflottning* eller *landtransport*. Dessa alternativ utreds för närvarande av

Svenska Cellulosa AB, som svarar för en betydande del av flottningen i det aktuella flodsystemet.

Buntflottning har i jämförelse med löstimmerflottning vissa fördelar. Sålunda försvinner det spill som annars går bort i sjunktimmer, tiotals mil av s. k. bomlänsar erfordras ej längre och störningar i vattenföringen vid kraftverken undviks. Å andra sidan innebär buntflottningen problem därigenom att buntarna måste lyftas över kraftverksdammarna. Förfarandet medför därför krav på investeringar i vissa anläggningar vid kraftverken.

Det andra alternativet är som nämnts i det föregående att helt övergå till landtransport. Enligt motionen kan virkeskvantiteten beräknas till 870 000 ton per år. Vid landsvägstransport skulle det motsvara 20 000 lastbilslaster eller ca 100 sådana per arbetsdag året om. En sådan lösning innebär också enligt motionen att det blir samhället som får ta kostnaderna för vägarna och trafiksäkerheten. Dessa kostnader skulle komma att bli mycket höga eftersom vägnätet i det berörda området inte har en kapacitet för den belastning det då skulle bli fråga om.

Enligt motionen framstår därför, vid en nedläggning av flottningen, järnvägstransporter av skogsråvaran som det enda rimliga alternativet. Sett från både samhällsekonomins och trafiksäkerhetens synpunkt måste enligt motionärerna en sådan utveckling främjas. En förutsättning för att järnvägstransporter skall vara möjliga är emellertid att både linjen Forsmo–Hoting och inlandsbanan rustas upp för att kunna bära ett lägsta axeltryck av 20 ton.

Sammanfattningsvis framhåller motionärerna att frågan om flottningens bestånd i Ångermanälven och dess biflöden måste bli föremål för en samhällsekonomisk studie snarast möjligt. En nedläggning av flottningen får inte ske förrän man kunnat redovisa ett samhällsekonomiskt alternativ, ett alternativ som tar hänsyn till de anställdas berättigade krav på trygghet i sin anställning och som beaktar både de närings- och trafikpolitiska synpunkterna. Regeringen bör därför enligt motionen utan dröjsmål ta upp överläggningar med berörda parter, antingen direkt eller genom särskild utredning.

I remissyttrandena understryks den betydelse transportfrågorna har för skogsnäringen och därmed för hela näringslivet i de berörda länen. Mot bakgrund av behovet av en total samhällsekonomisk analys av alternativa transportlösningar instämmer samtliga remissinstanser i motionärernas krav på en utredning i frågan.

Även utskottet finner det angeläget att frågan om konsekvenserna av en nedläggning av löstimmerflottningen i landet blir föremål för en allsidig bedömning på sätt förordas i motionen. Först sedan frågan analyserats med beaktande av särskilt sysselsättnings-, energi- och trafikpolitiska intressen torde erforderligt underlag finnas för att kunna välja den samhällsekonomiskt lämpligaste transportlösningen. Det bör enligt utskottets mening

ankomma på regeringen att i samråd med berörda parter skyndsamt finna en lämplig form för den fortsatta behandlingen av frågan. Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet hemställer

att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:457 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om nedläggning av flottningen i landet.

Stockholm den 29 maj 1979

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Margit Sandéhn (s), Runc Jonsson i Husum (s), Bertil Jonasson (c) och Stina Eliasson (c).

### Särskilt yttrande

av Carl-Wilhelm Lothigius och Rolf Clarkson (båda m) som anfört:

Utskottet var enigt om att föreslå uppskov av rubricerade ärende till riksmötet 1979/80 och talmanskonferensen förklarade sig inte ha något att erinra däremot.

Motivet för vårt ställningstagande i frågan var de sent inkomna remissvaren, som inte gav oss tillräckligt underlag för en noggran prövning av ärendet samt önskemål om att i samband med resa i juni 1979 inhämta de ytterligare upplysningar som erfordrades för ärendets handläggning. Dessutom har vid utskottets behandling rapport från den arbetsgrupp, "Timmertransport-Ångermanälven", som tillsatts inom ramen för länsplanering 1980 inte färdigställts.

Vi anser att, i den mån ärendet för de anställda har sådana konsekvenser att arbetsnedläggelse snarast hotar, berörda länsstyrelse hos regeringen omedelbart bort begära en utredning i frågan. Så har inte skett. Vi har ingenting emot att de av motionärerna föreslagna åtgärderna vidtas men anser att det bort ske under sådana former att utskottet först haft tillgång till alla för ärendet nödvändiga handlingar innan riksdagen fattat beslut.

## Yttranden över motionen 1978/79:457

### Länsstyrelsen i Västernorrlands län (1979-04-17)

Trafikutskottet har begärt att länsstyrelsen yttrar sig över rubricerade motion. Länsstyrelsen vill med överlämnande av yttranden från arbetsutskotten i Kramfors och Sollefteå kommuner, Västernorrlands läns landsting, Västernorrlands och Jämtlands läns Handelskammare, vägförvaltningen i Västernorrlands län, Statens Järnvägars trafikdistrikt i Sundsvall och Ångermanälvens vattenregleringsföretag<sup>1</sup> anföra följande.

Enligt länsstyrelsens uppfattning är flottning i Ångermanälven en fråga av stor regionalpolitisk betydelse. Inom ramen för länsplanering 1980 har därför tillsatts en arbetsgrupp "Timmertransport – Ångermanälven". Gruppen, som har till uppgift att studera skogstransporterna längs Ångermanälven i framtiden, kommer i första hand att belysa de trafikmässiga konsekvenserna av olika transportalternativ. Vidare kommer gruppen att i huvudsak lämna företagsekonomiska aspekter på transportlösningar. Kostnader för upprustning av väg- och järnvägsnätet kommer dock om möjligt att redovisas. Arbetet i gruppen ska vara klart i slutet av maj månad.

Under arbetets gång har framkommit att en nedläggning av flottningen får – förutom trafikpolitiska effekter – även sysselsättnings-, närings- och energipolitiska konsekvenser. Med hänsyn härtill delar länsstyrelsen motionärens uppfattning att en samhällsekonomisk studie av flottningens bestånd måste komma till stånd.

Länsstyrelsen vill betona vikten av att utredningsarbetet sker skyndsamt. I annat fall kan en icke önskad utveckling erhållas. Helst bör utredningens resultat föreligga innan årets utgång. Studien bör även omfatta såväl lös- och buntflottning som järnvägs- och landsvägsalternativ.

### Länsstyrelsen i Västerbottens län (1979-04-17)

Västerbottens län berörs av de aktualiserade nedläggningarna av flottningen i Ångermanälvens flodsystem och i Umeälven. En övergång till landtransport av virke kommer att medföra stora problem vad gäller belastningen av vägnätet, nedslitning av vägbanor, försämrad framkomlighet och nedsatt trafiksäkerhet, med åtföljande stora kostnader för samhället. Till detta kommer de samhällsekonomiska konsekvenserna av den ökade energiåtgången för fordonstransporter.

Möjligheten att som alternativ till löstimmerflottning övergå till buntflottning eller frakt av skogsråvara på järnväg bör därför skyndsamt utredas. En övergång till järnvägstransporter skulle bl. a. innebära förbättrade möjligheter för utnyttjandet av inlandsbanan och andra svagt utnyttjade järnvägar i skogslänens inland. Dessa är emellertid i behov av upprustning för ökad bärighet. I samband härmed bör också frågan om en uppbyggnad av virkesterminaler belysas.

Länsstyrelsen avser att för sin del behandla dessa frågor inom ramen för länsplaneringsarbetet. Med hänsyn till den stora betydelse transportfrågorna

<sup>1</sup> Här ej bilagda

har för skogsnäringen och därmed för norrlänens hela näringsliv, krävs emellertid en total samhällsekonomisk analys av alternativa transportlösningar.

Länsstyrelsen delar synpunkterna som framförs i motionen, att en nedläggning av flottningen i Ångermanälven och dess biflöden inte får genomföras förrän de samhällsekonomiska konsekvenserna utretts och de närings- och trafikpolitiska aspekterna beaktats. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det ytterst angeläget att utredningen snarast kommer till stånd.

#### Länsstyrelsen i Jämtlands län (1979-04-18)

Länsstyrelsen har inhämtat yttranden från följande myndigheter, organisationer m. fl., nämligen kommunstyrelsen i Strömsunds kommun, statens vägverk, vägförvaltningen i Jämtlands län, statens järnvägar, Sundsvalls bandistrikt, Jämtlands läns åkeriförening, Ångermanälvens vattenregleringsföretag, Hotings Lastbilscentral ek. för. samt Graningeverkens Aktiebolag. Yttrandena överlämnas.<sup>1</sup>

Information har lämnats från Ångermanälvens flottningsförening och samråd har förekommit med länsstyrelserna i Västernorrlands och Västerbottens län.

Länsstyrelsen vill peka på några särskilt viktiga faktorer och konsekvenser av eventuella ändringar i pågående flottning, nämligen sysselsättningsaspekterna och vägnas kapacitet att möta en förändring av virkestransporterna mot ökade landsvägstransporter. I dessa avseenden hänvisar länsstyrelsen till kommunens respektive vägförvaltningens yttranden, vilka får anses tala för sig själva.

Det får således betraktas som helt oacceptabelt att i nuvarande bekymmersamma arbetsmarknadsläge eliminera de ca 80 årsarbetstillfällena, som flottningen och vissa biverksamheter (barkning m. m.) ger inom berörda delar av Strömsunds kommun. Det är vidare från vägsynpunkt inte möjligt att utan kraftigt ökade investeringar – och alltså inte med så korta varseltider som antyts i detta ärende – överföra betydande virkesmängder från flottled till biltransport.

Sammanfattningsvis talar dessa och andra omständigheter för att erforderlig bedömning *i sak* av frågan om fortsatt flottning i Ångermanälven måste baseras på en grundlig samhällsekonomisk studie. Länsstyrelsen föreslår att en sådan förutsättningslös utredning, innefattande olika tänkbara alternativa transportsätt, kommer till stånd, företrädesvis under ledning av länsstyrelsen i Västernorrlands län.

#### Svenska Skogsarbetareförbundet (1979-04-10)

I motionen ges en historisk återblick över flottningen i Ångermanälven fram till dagens planeringar på en total nedläggning av flodsystemet som flottled. Motionärerna har anfört att järnvägstransporter kan vara det bästa alternativet därest flottningen avvecklas. Man har dock slutligen krävt att en nedläggning av flottningen inte får ske förrän man kan presentera ett samhällsekonomiskt alternativ som även tar hänsyn till de anställdas krav på

<sup>1</sup> Här ej bilagda

trygghet i anställningen. Vi vill meddela att vi underrättats om att Ångermanälvens flottningsförening beslutat varsla om en snar nedläggning av flottningen efter övre delen av Åseleälven.

Skogsarbetareförbundet vill inledningsvis fastslå att flottningen som transportmetod under gångna tider varit en starkt bidragande faktor till att svensk skogsindustri kunnat hävda sig så väl i konkurrensen på världsmarknaden. Under de senaste årtiondena har dock flottningen stegvis minskat och många flottleder har helt nedlagts. Denna utveckling har ansetts vara ekonomiskt försvarbar; dels beroende på den snabbare virkestillförseln till industrin via landsväg och järnväg, dels genom att vägarna utbyggs och lastfordonen ständigt utvecklats till allt större enheter och dels genom att bensin- och drivmedelskostnaderna inte varit så höga.

I dagens läge är situationen avsevärt förändrad. Bensin- och drivmedelskostnaderna har under den senaste tiden stigit avsevärt. Den politiska oron i Mellanösterns oljeproducerande länder kan också medföra direkta stopp för oljeleveranser eller betydande nedskärningar i oljeutvinningen, som i sin tur får till följd att det blir chockartade höjningar på oljepriserna eller till och med stora svårigheter att få köpa olja, även om man är beredd att betala ett högt pris. Prisstegringar på drivmedel kommer att drabba skogsindustrin oerhört hårt. De senaste händelserna på energiområdet inom vårt land pekar också mot att man inte nu bör vidta åtgärder som tveklöst medför att skogsindustrins virkestillförsel äventyras genom omläggningar av transportmetoderna för virket.

Skogsarbetareförbundet finner att flottningen efter Ångermanälven inte får nedläggas. Därest energikrisen blir mera akut kan det till och med bli nödvändigt att återuppta flottningen i redan nedlagda flottleder.

Det är dock inte bara energipolitiken som motiverar att riksdagen bör vara försiktig när det gäller förändringar av transporter för virket till förädlingsindustrin. En sak som är av mycket stor vikt är sysselsättningsbortfallet vid en nedläggning av flottningen. Vidare kommer samhällsekonomin att påverkas, liksom regionalpolitiken och skogspolitiken.

När det gäller sysselsättningen är Ådalen och hela området upp till Vilhelmina-Dorotea och norra Jämtland en bekymmersam region. Sandslåns skiljeställe strax ovanför Kramfors ger idag sysselsättning åt ett betydande antal människor, även om huvuddelen av antalet är säsonganställda. Det är många kvinnor som arbetar på Sandslån och ett bortfall av skiljet kommer att få betydande negativa återverkningar för befolkningen på orten och även för Ådalsregionen som helhet. Hur skaffar man exempelvis alternativ sysselsättning för de berörda inom ett redan tidigare bekymmersamt område? Det är även värt att notera att det mekaniska skiljet i Sandslån inte är ner slitet. Gjorda investeringar kan med fördel utnyttjas under många år ännu.

I Rossön ovanför Backe har flottningsföreningen en verkstad som idag har drygt 20 helårsanställda. Även på denna plats betyder sysselsättningen i verkstaden mycket för ortens möjligheter att överleva. De flesta som arbetar på Rossöverkstaden har byggt sig egna hem och har därför stora svårigheter att flytta. När det sedan gäller alla dem som under sommarhalvåret är anställda som flottningsarbetare efter Åseleälven, Fjällsjöälven och Faxälven, blir en nedläggning kännbar. Vanligen återkommer samma mannar år efter år till flottningen. De arbetar under vintern inom skogsbruket. Även om denna arbetskraft skulle lyckas att erhålla arbete i skogen även sommartid, blir dock resultatet trots allt att ett betydande antal årsarbeten försvinner. Arbetsmarknadspolitiskt sett medför således en nedläggning av flottningen

stora bekymmer för hela det område som berörs av Ångermanälvens flodsystem.

Beträffande samhällsekonomin är det ofrånkomligt att en nedläggning av flottningen kommer att medföra ökade utgifter. Oavsett om man som transportalternativ väljer landsväg eller järnväg behövs en radikal upprustning av vägnätet. En sådan upprustning får samhället betala. Järnvägsalternativet innebär också att de befintliga bandelarna måste upprustas och förstärkas. Vidare blir det mycket längre biltransporter till järnvägsterminalerna än om man får lasta av virke vid flottled. Järnvägsnätet är ju ingalunda så tätt och välförgrenat som flottlederna. Skulle man eventuellt välja buntflottningsalternativet måste rätt kostsamma investeringar företas vid varje befintligt kraftverk och dessa investeringar kommer då på en enda gång. Mot buntflottningsalternativet talar dock främst att bortfallet av arbetstillfällen blir betydande.

Regionalpolitiken är samhällets styrmedel för att stödja produktion och sysselsättning inom utsatta områden. Vj anser det vara motsägelsefullt att å ena sidan tillåta att arbetstillfällen bortfaller och å andra sidan besluta om stimulansåtgärder inom ett område där alla parter är överens om att näringslivet och arbetsmarknaden behöver samhällsstöd – detta speciellt med hänsyn till att flottningen också är erkänd som ett konkurrenskraftigt transportsätt.

Slutligen vill vi något beröra skogspolitiken. Alla parter synes vara eniga om att skogsbruket i Norrlands inland behöver ekonomiskt stöd. Det är främst inom de fjällnära områdena som problemen är störst. Vad som händer om flottningen läggs ner är att virkesägarna får kalkylera med kostnader som ökar i och med att transportavstånden blir längre. Skogsråvaran från de övre delarna av området kan då visa sig betinga så höga transportkostnader, att det inte blir ekonomiskt lönsamt att bedriva skogsbruk inom fjällnära områden – detta trots att samhällsstöd utgår. Om virkestransporterna på längre avstånd sålunda blir allt för höga, kan stora områden bli ekonomiska impediment och detta innebär då att skogsarbetarna inom området friställes, varvid arbetsmarknads- och regionpolitiken blir ännu mera svårbemästrade. I det andra steget kommer även förädlingsindustrierna att påverkas och för det tredje minskar exportintäkterna för vårt land.

Med det anförda får Skogsarbetareförbundet framhålla att riksdagen inte nu tillåter en nedläggning av flottningen efter Ångermanälven. De av flottningsföreningen redan varslade inskränkningarna efter Åselcälven bör tills vidare upphävas genom lämpliga beslut i riksdagen. För att emellertid flottningens fortbestånd skall kunna bedömas utifrån samhällsekonomiska, arbetsmarknadsmässiga och övriga synpunkter, hemställer förbundet om att riksdagen beslutar att omedelbart utreda vilka förutsättningar som föreligger för fortsatt flottning inom berört område. Denna utredning bör därvid ta hänsyn till de skilda problem som vi beskrivit.

### **Ångermanälvens flottningsförening (1979-04-17)**

Trafikutskottet har hemställt om yttrande över rubricerade motion från bl. a. Ångermanälvens flottningsförening. Tiden har ej medgivit frågans behandling inom flottningsföreningens styrelse eller inom intressentkretsen. Följande yttrande avges på flottningsföreningens vägnar av undertecknade flottningsschef Axel Kamp, Sollefteå (0620/121 50), och föreningens ombudsman advokaten Gustaf Selander, Östersund (063/11 73 55), efter samråd med

styrelsens ordförande skogschefen Ulf Rongc, Holmsund (090/453 60). Det skall framhållas, att föreningens intressenter, beroende på skogsinnhavens och industriernas lokalisering, kan ha ur företagsekonomiska synpunkter skilda bedömningar rörande på sikt lämpligaste transportsätt.

Inom Ångermanälvens flodsystem har i de allmänna flottlederna, omfattande Faxälven, Fjällsjöälven, Åseleälven och Ångermanälven, under de senaste åren årligen framflottats storleksordningen 15 miljoner bitar. Flottningen bedrivs såsom lösflottning. Av flottgodsmängden förbrukas 6 à 7 miljoner bitar vid industrierna inom Ådalen medan övrig virkesmängd genom havsbogsering tillföres industrierna vid kusten norr om älvmynningen från Köpmanholmen upp till Obbola. Efter uppgörelse härom med vederbörande företrädare för vattenkraften har flottningsintressenterna inför Övre Åseleälvens utbyggnad beslutat att fr. o. m. år 1980 övergå från nuvarande lösflottning till landtransport vad beträffar Åseleälvens flottledsdistrikt uppströms Hällby kraftverk. Denna transportomläggning innebär att 4 à 5 miljoner bitar undandras flottleden för att i stället direkt tillföras kustindustrierna genom lastbilstransport. Anmälan om denna transportomläggning enligt 81 § flottningslagen har tillställts vederbörande länsstyrelser.

Då fortsatt lösflottning i blivande omfattning efter den beslutade transportomläggningen för Övre Åseleälven på grund främst av de under senare år väsentligt stegrade arbetskostnaderna på sikt bedöms alltför kostnadskrävande, har föreningens intressenter givit undertecknad Kamp i uppdrag att som underlag för fortsatta överväganden beträffande transportomläggningar inom flodsystemet utreda och framlägga förslag till en rationaliserad fortsatt lösflottning, begränsad till den virkesmängd, som förbrukas i Ådalsindustrierna. En sådan transportomläggning skulle innebära att ytterligare 3 till 5 miljoner bitar undandras flottlederna för att transporteras på annat sätt. Förslag till sådan transportomläggning kommer att framläggas för flottningsföreningens styrelse och intressenter vid sammanträde den 19 april i år.

Av vad ovan anförts framgår att överväganden beträffande fortsatt lösflottning inom de allmänna flottlederna i Ångermanälvens flodsystem är dagsaktuella men att frågorna ännu ej föranlett några utkristalliserade planer på total övergång från flottning till annat transportsätt.

Intressenternas blivande slutliga ställningstaganden torde komma att grundas på dels företagsekonomiska och virkespolitiska bedömanden dels eventuella bidrag från vederbörande vattenkraftintressenter. Det skall i detta sammanhang anmärkas att ett övergivande av lösflottningen medför betydande vattenvinster och därmed ökad kraftproduktion för vattenkraftintresset.

Motionärerna har sammanfattningsvis framhållit att frågan om flottningens bestånd i Ångermanälvens flodsystem måste bli föremål för en samhälls-ekonomisk studie och inte enbart bli avgjord utifrån strikt företagsekonomiska bedömanden. Denna ståndpunkt ter sig ur allmän och samhällelig synpunkt invändningsfri och självklar och överensstämmer helt med vad undertecknad Selander framhållit i föredrag vid Svenska Flottledsförbundets allmänna möte 1978-03-14; utskrift närslutes<sup>1</sup>.

Vi vill framhålla att ifrågasatt samhällsekonomisk utredning bör omfatta en förutsättningslös bedömning av alla tänkbara alternativa transportsätt såsom fortsatt lösflottning, s. k. buntflottning, lastbilstransport och järnvägs-

<sup>1</sup> Här ej bilagd



transport samt kombinationer härav. Resultatet bör sedan ställas i relation till vad som för intressenterna ter sig ur företagsekonomisk synpunkt lämpligast för att ge underlag för bedömning av den eventuella styrning som ur total synpunkt må anses önskvärd. I Finland har nyligen publicerats en utredning omfattande jämförande kalkyler för långvägstransport av vedråvara vid skilda transportsätt.

Det skall upplysas att alternativet buntflottning varit föremål för preliminära utredningar inom flottningsföreningen och vattenkraftintresset men av skilda anledningar ej slutförts. Lagtekniskt är buntflottning för närvarande att betrakta som sjöfart och omfattas ej av vad som enligt flottningslagen är att betrakta som flottning i allmän flottled. I vattenlagsutredningens år 1977 avgivna slutbetänkande med förslag till ny vattenlag föreslås på förekommen anledning att buntflottning skall få ske i allmän flottled och komma i åtnjutande av de förmåner som följer av egenskapen av allmän flottled (SOU 1977:27 sid. 230).

Slutligen skall erinras om att länsstyrelsen i Västernorrlands län inför länsprogram 80 tillsatt en arbetsgrupp med direktiv att utreda huruvida flottningen i Ångermanälven skall bestå och i så fall i vilka former (lösflottning eller buntflottning samt, i förekommande fall, konsekvenserna av övergång till annat transportsätt). Det förefaller lämpligt att den av motionärerna önskade samhällsekonomiska studien utföres genom särskild utredning som då bör samordnas med länsprogramarbetet under ledning av länsstyrelsen i Västernorrlands län.

### **Energisparkommittén (1979-04-18)**

Ivar Högström m. fl. behandlar i sin motion många av de förändringar som uppstår om timmertransporterna omdirigeras från älvtransport till landtransport.

Energisparkommittén har i detta yttrande över motionen enbart behandlat transportsystemen med hänsyn till energiförbrukningen för de olika systemen.

På Energisparkommitténs sammanträde 1979-02-25 beslöts att ge kansliet i uppdrag att göra en analys av olika system för timmertransporter ur energihushållningssynpunkt. Kansliets arbete i detta avseende är inte slutfört ännu men det kommer att presenteras för kommittén under våren/sommaren 1979. För detta yttrande svarar Energisparkommitténs kansli.

### *Dagens transportsituation*

Ångermanälvens flodsystem grenar sig i tre stora biflöden Faxälven, Fjällsjöälven och Åseleälven. I alla tre älvgrenarna bedrivs i dag löstimmerflottning. Totalt transporteras på detta sätt mellan 800 000–1 000 000 ton timmer per år. Av denna transportvolym levereras 40 % till Ådalens skogsindustrier, resten buntas och transporteras vidare, främst genom havsflottning, till Örnsköldsviksområdet och södra Västerbottens kustland.

Från den nordligaste flodgrenens, Åseleälven, fångstområde kommer från och med 1980 samtliga timmertransporter att ske med lastbil. Dessa transporter kommer i huvudsak att gå till Örnsköldsviks-Umeåområdet.

### *Översikt av aktuella timmertransportsystem*

De i motionen nämnda alternativen till löstimmerflottning är järnvägs-transport, lastbilstransport och buntflottning.

För alla dessa system gäller att innan någon fungerande lösning kan tagas i bruk fordras investeringar i maskinpark och/eller utbyggnad av väg- och järnvägsnätet.

Järnvägsalternativet är i detta fall en kombination av bil- och järnvägs-transporter. Biltransportdelen i detta system kommer in dels vid transport från avläggningsplats till järnvägsterminal, och dels mellan järnvägens slutterminal och skogsindustrin.

För järnvägsalternativet krävs ett utbyggt terminalsystem utefter både inlandsbanan och delen Hoting–Forsmo, samt förstärkning av bägge bandelarna till acceptabel bärlörmåga. Dessutom tillkommer den för lastbilstrafiken erforderliga utbyggnaden av vägnätet mellan avläggningsplats och järnvägsterminaler.

I det alternativ där timmertransporten sker med lastbil från avlägg vid skogs- eller landsväg direkt till industrin, krävs ett vitt förgrenat vägsystem särskilt i flodsystemets övre delar.

För att buntflottningsalternativet skall kunna genomföras fordras en ur kraftverkssynpunkt helt utbyggd älv. Detta förhållande råder i Fax- och Fjällsjöälvarna och kommer, om Statens Vattenfallsverks planer genomförs, inom några år att även omfatta Åseleälven. Någon utbyggnad av vägnätet krävs ej utöver vad i dag gäller för löstimmerflottningen, då framtransporten till älven kan ske på samma sätt i bägge flottningsalternativen.

### *Transportsystemens förutsättningar ur energisynpunkt*

För att kunna göra en jämförande studie över transportsystemens energiförbrukning, från avverkning till användningsindustri, erfordras en mer omfattande kartläggning av de olika systemens totala uppbyggnad. Framför allt gäller det utbyggnad av järnvägsterminaler och vägar i flodsystemets övre del, samt fördelningen av timmer från älvens, respektive järnvägens slut till skogsindustrier utanför Ådalsområdet, fördelningsterminaler och vidaretransporter.

Energiförbrukningen för dessa, i dag mycket osäkra, faktorer har i fortsättningen av detta remissvar ej behandlats. Energisparkommittén har som underlag för sin jämförande energiförbrukningsstudie använt den för de tre transportsystemen direkt jämförbara sträckan Hoting–Ådalsindustrierna.

En liknande studie som den som här redovisas för Ångermanälvens flodsystem, har tidigare gjorts för Indalsälven. Detta arbete har utförts av Rune Dahlén, Gustav Johansson och Leif Olofsson från Skogshögskolan i Garpenberg. Den transportsträcka som behandlades i denna undersökning gällde Östersund – Sundsvall.

Timmertransporterna i Indalsälvens flodsystem sker huvudsakligen på ett färdigutbyggt järnvägssystem liknande det som Ivar Högström skisserar i sin motion.

### *Jämförande av transportsystemens energiförbrukning*

Förhållandet mellan järnvägstransport och lastbilstransport antages i denna studie ha stora likheter med förhållandet som råder på sträckan Östersund–Sundsvall. Den detaljerade studie som där gjorts visar att lastbilstransport av timmer (27 kWh/ton) blev ungefär 1,6 gånger mer energikrävande än järnvägstransport.

Normala jämförelsesiffror mellan lastbil- och järnvägstransporter brukar vara 7–8 gånger högre energiförbrukning för lastbilsalternativet. De faktorer som i detta fall minskar förhållandet är de för järnvägsalternativet nödvändiga omlastningar och rangeringar.

Med ledning av dessa siffror torde förhållandet mellan lastbil- och järnvägstransporter i Ångermanälvens flodsystem inte vara mindre än 1,6, troligen något större.

I buntflottningsalternativet ingår följande energikrävande moment:

Ilyftning av landlagrat virke,

Bogsring,

Hjälpbogsring med småbåtar,

Passage av kraftverk,

Elförbrukning för belysning, uppvärmning av personalutrymmen o. dyl.

Vid studierna i Indalsälven blev energiförbrukningen i buntflottningsalternativet (4 kWh/ton). Konkurrerande alternativ – lastbil- och järnvägstransporter – använder 4,3 respektive 6,8 gånger mer.

Energisparkommittén har i detta yttrande valt att korrigera dessa förhållanden något. Det antagande som gjordes i Indalsälvstudien att timmerbuntarnas lägesenergi kan tillgodogöras vid vinschningsarbetet förbi kraftverken är såvitt Energisparkommittén kan bedöma ännu endast en teoretisk beräkning och inte något i praktiken fungerande system. Detta bör således utprovas och kan i framtiden utgöra en stor potentiell besparingsmöjlighet.

Med dessa korrigeringar gjorda och med hänsyn taget till de för Ångermanälven aktuella antalet kraftverk blir energiförbrukningens jämförelsesiffra för buntflottning (10 kWh/ton). Motsvarande siffror blir för järnvägstransporter 17 kWh/ton och för lastbilstransporter 27 kWh/ton.

Utöver de ovan nämnda timmertransportsystemen finns i dag ett fungerande transportsystem, löstimmerflottning. Denna flottning är ur energisynpunkt vad gäller transportarbetet de minst energikrävande systemet. Det som gör att löstimmerflottningen har dåligt konkurrensförhållande till övriga system är den elkraftsförlust som görs genom den vattenföring förbi kraftverken som erfordras, samt det sjunktimmer som täpper för kraftverkens intagsgrindar. Tillsammans förorsakar dessa faktorer en elkraftsförlust på 40–65 miljoner kWh/år.

### *Sammanfattning*

Ur energiförbrukningssynpunkt har Energisparkommittén funnit att *förhållandet mellan de i Ivar Högströms motion upptagna timmertransportsystemen i Ångermanälven torde vara i storleksordningarna:*

Buntflottning ca 10 kWh/ton

Järnvägstransport ca 20 kWh/ton

Lastbilstransport ca 35 kWh/ton.

Det osäkra förhållandet som i dag råder beträffande tillgång på olja och el gör att det även ur energihushållningssynpunkt kan vara av stort intresse att en utredning startas som tar upp övergripande samhälleliga aspekter på energisnåla timmertransporter från inländets avverkningsområden till kustlandets industriområden.

Energisparkkommitténs preliminära siffror visar således att ur energihushållningssynpunkt är buntflottning den lämpligaste transportmetoden. Många andra samhällsintressen bör dock vägas in för att en helhetsbild över timmertransporterna skall erhållas. Detta ökar ytterligare motiven för att starta den ovannämnda samhällsekonomiska utredningen.

#### **Skogsbrukets Motortransportkommitté (1979-04-10)**

Skogsbrukets Motortransportkommitté får härmed anföra:

Det synes lämpligt att den av motionärerna föreslagna utredningen kommer till stånd.

En sådan bör omfatta alla tänkbara transportsätt:

Lösflottning, buntflottning, järnvägstransport och landsvägstransport samt kombinationer av dessa.

Vidare bör den behandla problemen förutsättningslöst såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt.

Det förefaller kommittén lämpligast att utredningen sker regionalt under en länsstyrelses ledning, förslagsvis länsstyrelsen i Västernorrlands län, vilken redan vidtagit vissa förberedelser i samråd med intressenterna i flottningföreningen och handelskammaren.