Trafikutskottets betänkande 1980/81: 22

om flottning (prop. 1980/81:100)

Propositionen

Regeringen har i proposition 1980/81:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under avsnittet Särskilda frågor, punkt 2 Flottning (s. 108–116) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om flottning.

Motionerna

I motion 1980/81:452 av Curt Boström (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar begära att regeringen tillsätter en utredning om flottningsföreningarnas organisation och konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransporter i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att – i avvaktan på en utredning härom – åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottning i de tre älvar där sådan fortfarande pågår.

I motion 1980/81:572 av Gunnar Olsson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om flottningsföreningarnas organisation och konkurrensförhållanden mellan flottning och lastbilstransport i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att – i avvaktan på en sådan utredning – åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottning i de tre älvar där sådan fortfarande pågår.

I motion 1980/81:985 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att denna, i samband med nedläggningen av flottningen i Ångermanälven, närmare låter utreda möjligheten att till Rossön förlägga en reparationsverkstad för främst timmervagnar.

I motion 1980/81:1327 av Nils-Olof Grönhagen m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar begära att regeringen tillsätter en utredning om flottningsföreningarnas organisation och konkurrensförhållanden mellan flottning och lastbilstransport i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att – i avvaktan på en sådan utredning – åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen i Ångermanälven.

Utskottet

Riksdagen beslutade i juni 1979 med anledning av en motion om flottningen i Ångermanälvens flodsystem (TU 1978/79: 28, rskr 1978/79: 434) att frågan om konsekvenserna av en nedläggning av löstimmerflottningen i landet borde bli föremål för en allsidig bedömning. I sitt betänkande anförde utskottet bl. a. att 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.

Regeringen redogör för sin bedömning i bilaga 9 till budgetpropositionen 1981. Bedömningen baseras på studier som har genomförts av länsstyrelserna i Värmlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län inom ramen för den regionala trafikplaneringen samt remissyttranden över dessa studier.

Vad först gäller *trafikpolitiska* synpunkter på valet av transportsätt för virke framgår av redogörelsen följande. Investeringar i landsvägar och järnvägar är till nytta för både transportörer och resande, medan investeringar i flottleder endast kan utnyttjas för virkestransporter. De förbättringar och förstärkningar på väg- och järnvägsnätet som kan behövas vid en övergång till landtransport av virke kommer normalt även persontrafik och annan godstrafik till godo i form av bl. a. minskat fordonsslitage och minskad tidsåtgång. Framtidsbilden är inte entydig vare sig i fråga om skogsnäringens struktur eller kostnadsutvecklingen på skogsråvaror. Samhällets investeringar i trafikanläggningar bör göras där de kan göras mest effektivt. Uppbyggnad av dubbla transportsystem bör undvikas. En övergång till landtransporter ger inte bara kortare transporttider utan även möjligheter till att hålla mindre virkeslager och till att utföra transporterna under hela året. Landtransporterna kan också omfatta klenare virkesdimensioner och virkesavfall som inte lämpar sig för flottning.

En jämförelse mellan järnvägs- och landsvägstransporter visar att järnvägen erbjuder fördelar vid transport av stora kvantiteter virke på långa avstånd. Järnvägen ger också lägre energiförbrukning, mindre olycksfallsrisker och i regel mindre miljöstörningar. En kombination av transportmedel där järnvägen används på långa avstånd och lastbilen på kortare har på flera håll visat sig vara den mest rationella lösningen.

Av regeringens redogörelse av *sysselsättningspolitiska* aspekter på valet av transportsätt för virke framgår att länsstyrelserna och flera remissinstanser särskilt har betonat att konsekvenserna för sysselsättningen bör väga tungt vid en bedömning av flottningens framtid. Andra remissinstanser har framhållit att arbetskraft som frigörs vid en eventuell nedläggning av flottningen bör kunna användas för en ökad skogsvård. Föredragande departementschefen vitsordar att lösflottning är mer arbetskraftsintensiv än övriga metoder för virkestransport och att den ger, i huvudsak, säsong-

arbete. Han vitsordar även till viss del att en samhällsekonomisk bedömning talar för att reducera den företagsekonomiska kostnaden för berörd arbetskraft, som är lokalt bunden och som löper risk att bli arbetslös vid en nedläggning av flottningen. Föredraganden erinrar emellertid i sammanhanget om att det i vissa av de områden som är i fråga har varit svårt att rekrytera arbetskraft till flottningen. Detta faktum antyder att länsstyrelserna har överskattat den samhällsekonomiska nyttan av den säsongsysselsättning som flottningen ger.

Av redogörelsen framgår vidare att flottlederna kan tjäna som både ett trafikmedel och en *energiresurs*. Det erinras också om att drivmedelsåtgången ökar i ett landtransportalternativ, liksom att ett tillvaratagande av barken är av vikt för energiproduktionen. Lösflottning medför emellertid energiförbrukning vid virkestransporterna till resp. från flottleden. Dessa transporter utförs i de flesta fall med lastbil. Därtill förorsakar lösflottningen energiförluster i reglerade älvar genom att vatten måste släppas förbi kraftverken i särskilda timmerrännor. Värdet av den elkraft som går förlorad på detta sätt är betydande.

Vidare erinras om att tyngre virke barkas för att det skall flyta lättare vid lösflottning. Om inte barken tas om hand går industrin eller kommunala värmeanläggningar miste om dess energivärde.

Om buntflottning införs kan elkraftförluster undvikas. Virket behöver inte heller barkas innan det läggs i älven. Från energisynpunkt är därför buntflottning att föredra framför lösflottning. Buntflottning kräver dock lastbilstransporter till s. k. avlägg vid flottleden. Dessutom kan en del av det buntflottade virket behöva transporteras till förbrukare som inte ligger i anslutning till flottleden. En jämförelse mellan buntflottning och landtransporter är därför inte entydigt till buntflottningens fördel. I redogörelsen framhålls också att en övergång till buntflottning kräver investeringar i anordningar som lyfter eller drar timmerbuntar förbi kraftverken. Därigenom spars visserligen vatten för kraftproduktion i reglerade älvar, men denna typ av investeringar medför inga fördelar för annan trafik.

De olika alternativ för transport av virke som står till buds måste enligt redogörelsen bedömas i varje region för sig. Förutsättningarna varierar mellan de olika regionerna. På samhället ankommer främst att svara för vissa allmänna trafikanläggningar. Det måste sedan ankomma på berörda intressenter att själva välja det lämpligaste transportsättet. Flottningen administreras av flottningsföreningar, som består av säljare och köpare av virke. Förutsättningarna för flottningen bör bäst kunna bedömas av de olika intressenterna själva. Om ett bibehållande av flottningen har uppenbara samhällsekonomiska fördelar kan samhälleliga insatser liksom hittills bli aktuella för att underlätta flottningen. Föredraganden pekar i sammanhanget på de bidrag till vägar som kan lämnas samt att vissa arbeten i flottleder har kunnat utföras som beredskapsarbeten. Några särskilda medel härutöver anser han inte behövliga. Föredraganden tillägger att länsmyndigheterna har möjlighet att fortlöpande följa utvecklingen på transportområdet.

Regeringens redogörelse omfattar också en sammanfattning av var och en av de fyra länsstyrelsernas studier samt föredragandens kommentarer till dessa. Av redogörelsen i denna del framgår bl. a. följande.

I *Värmlands län* bedrivs flottning i Klarälven. Länsstyrelsens studie visar att flottningen f. n. är företagsekonomiskt motiverad och har positiva effekter på sysselsättningen. Länsstyrelsen anser det angeläget att staten medverkar till att effektivisera flottningen. Föredraganden anser att några särskilda insatser inte är påkallade.

I *Västernorrlands län* flottas i två av Ångermanälvens huvudgrenar, nämligen Faxälven och Fjällsjöälven. Länsstyrelsen föreslår att investeringar görs för övergång till buntflottning i Ångermanälven. Bl. a. länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län samt Sollefteå och Strömsunds kommuner avstyrker förslaget. Det gör även föredraganden. Han erinrar i sammanhanget om att i en annan del av årets budgetproposition har förordats att bandelen Forsmo–Hoting rustas upp till högre axeltryck och att han därvid har förutsatt att det virke som nu älvflottas i erforderlig utsträckning överförs till järnväg.

I *Västerbottens län* berörs Umeälven och Åseleälven i Ångermanälvens vattensystem av länsstyrelsens studie. I denna konstateras att fortsatt flottning på Åseleälven inte är motiverad. Umeälvens flottningsförening beslutade år 1979 att upphöra med flottning efter år 1980. Länsstyrelsen finner att både lösflottning och buntflottning är såväl samhälls- som företagsekonomiskt ogynnsammare än landtransporter. Vidare framhåller länsstyrelsen att en nedläggning av flottningen kommer att medföra arbetsmarknadsproblem för länets inland. En möjlig väg att kompensera inlandet är att staten inrättar en särskild fond för Västerbottens inland som skulle skaffa fram ersättningsarbeten genom ökad förädling av virket. Denna fråga bör enligt föredraganden ses i sitt sysselsättningspolitiska sammanhang. Erforderliga åtgärder måste vidtas inom ramen för regionalpolitiken och arbetsmarknadspolitiken. Han tillstyrker därför inte att fonden inrättas.

I *Norrbottens län* flottas i Pite älv. Enligt länsstyrelsens utredning är det samhällsekonomiskt motiverat med fortsatt flottning i Pite älv. För att på lång sikt möjliggöra fortsatt flottning krävs, menar länsstyrelsen, att samhället vidtar åtgärder som jämställer konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransport. Föredraganden erinrar i detta sammanhang om sin principiella inställning att såväl beslut som ekonomiskt ansvar för framtida flottning bör åligga den berörda flottningsföreningen. Statliga insatser för att finansiera flottningen är därför inte aktuella. Han erinrar också om att regeringen under hösten 1980, för att ge sysselsättningsfrågorna en rimlig lösning under kommande flottningssäsong, medgav att alla underhålls- och reparationsarbeten inom den berörda flottningsföreningens verksamhetsområde skulle få utföras som beredskapsarbeten.

I var och en av motionerna 1980/81:452, 1980/81:572 och 1980/81:1327 (alla s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen tillsätter en utredning om flottningsföreningarnas organisation och konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransporter. Vidare begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att – i avvaktan på sådan utredning – åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen. Sistnämnda yrkande avser i motionerna 1980/81:452 (s) och 1980/81:572 (s) de tre älvar där flottning fortfarande pågår, medan det i motion 1980/81:1327 (s) endast avser Ångermanälven.

I samtliga dessa tre motioner hänvisas till att de berörda länsstyrelserna och även flera remissinstanser har varnat för sysselsättningskonsekvenserna vid en nedläggning av flottningen. Motionärerna beklagar att dessa konsekvenser inte har gett anledning till en mera engagerad behandling i propositionen. Vidare framhålls att även bl. a. energi- och miljöpolitiska överväganden talar för fortsatt flottning i de tre älvar som är i fråga. Frågan har helt enkelt, understryks det, inte fått den allsidiga bedömning som riksdagen begärde i sitt beslut år 1979.

I motionerna 1980/81:452 (s) och 1980/81:1327 (s) framhålls dessutom att länsstyrelsens i Norrbottens län förslag om åtgärder från samhällets sida som jämställer konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransport inte har närmare belysts. Enligt dessa två motioner bör man också utreda möjligheten till en statlig, kollektiv organisation för virkestransporter inom en ådal eller flera.

Utskottet finner för sin del att flottningen är av stor betydelse för sysselsättningen i de områden som är i fråga. Oavsett riksdagens ställningstagande till motionsyrkandena om åtgärder mot en nedläggning av flottningen förutsätter utskottet att varje beslut om nedläggning föregås av överläggningar mellan flottningsföreningen och de berörda länsmyndigheterna. Möjligheterna att bereda berörd arbetskraft alternativ sysselsättning inom t. ex. skogsvården får dock inte överskattas.

Frågan om sysselsättningspolitiska åtgärder i övrigt, t. ex. inrättande av en särskild fond, får enligt utskottets mening bedömas inom regionalpolitikens ram.

Det kan vidare konstateras att det endast är i Klarälven som flottningen f. n. är företagsekonomiskt motiverad. Flottningen där är också en förutsättning för att norskt virke skall kunna tillföras området. Utskottet delar föredragandens uppfattning att några särskilda statliga insatser i fråga om flottningen i Klarälven inte är påkallade.

Utskottet har i annat sammanhang (TU 1980/81:19) behandlat frågan om en upprustning av bandelen Forsmo–Hoting till högre axeltryck. Upprustningen möjliggör virkestransporter året om på bandelen.

Förutsättningarna för flottning varierar mellan de olika regionerna i fråga. Utskottet delar föredragandens uppfattning att dessa förutsättningar

bäst kan bedömas av flottningsföreningarna. Beslut om nedläggningar bör dock, som redan har framhållits, föregås av överläggningar med berörda länsmyndigheter. Flottningsföreningarna bör också bära det ekonomiska ansvaret för flottningen.

Regeringens redogörelse utgör enligt utskottets mening en sådan bedömning av konsekvenserna av en nedläggning av löstimmerflottningen i Sverige som riksdagen begärde i sitt beslut år 1979.

Med hänvisning till det anförda finner sig utskottet kunna godta vad föredraganden anfört om flottning. Härav följer att utskottet inte är berett att biträda förslagen i motionerna 1980/81:452, 1980/81:572 och 1980/81:1327 (alla s) och att dessa avstyrks.

I motion 1980/81:985 (vpk) framhålls att en ökad verkstadskapacitet krävs för reparation och underhåll av vagnar och terminalutrustningar när bandelen Forsmo–Hoting kommer att användas för järnvägstransporter av timmer. Det finns därför anledning att på basis av tillgängliga resurser i Rossön, som ligger i anslutning till bandelen, pröva möjligheten att dit förlägga en verkstadsenhet för reparation och underhåll av de vagnar som används för timmertransporter på närbelägna bandelar.

Utskottet finner den typ av enklare reparationer, som motionen aktualiserar, böra kunna utföras vid lokala verkstäder och förutsätter att – om en sådan lokalisering bedöms lämplig – överväganden härom sker med beaktande av bl. a. regional- och sysselsättningspolitiska intressen. Motionen påkallar därför enligt utskottets mening inte någon riksdagens åtgärd.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
   a) godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen anfört om flottning,
   b) avslår motionerna 1980/81:452 (s) och 1980/81:572 (s) båda om flottningspolitiken samt motion 1980/81:1327 (s) om fortsatt flottning i Ångermanälven,
2. att riksdagen lämnar motion 1980/81:985 (vpk) om förläggning av en reparationsverkstad till Rossön utan åtgärd.

Stockholm den 7 april 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Eric Rejdnell (fp), Rune Johansson (s), Ivar Franzén (c), Erik Börjesson (fp) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservation

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Förutsättningarna för" och på s. 6 slutar med "dessa avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utöver vad nu sagts om flottningen i Klarälven synes konsekvenserna av en nedläggning av flottningen enligt utskottet vara särskilt allvarliga i fråga om två av Ångermanälvens huvudgrenar, Faxälven och Fjällsjöälven, samt Pite älv. En allsidigare bedömning än den av regeringen redovisade krävs därför, såsom motionärerna har framhållit, för att möjliggöra val av den samhällsekonomiskt lämpligaste lösningen för timmertransporter i Västernorrlands och Norrbottens län. En sådan allsidigare bedömning bör även innehålla ytterligare underlag för ställningstagande till frågan om införande av buntflottning på Ångermanälven samt närmare belysa länsstyrelsens i Norrbottens län förslag om åtgärder från samhällets sida som jämställer konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransporter. Frågan om konsekvenserna för råvaruförsörjningen vid övergång till landtransporter har enligt utskottet inte blivit tillräckligt belyst. Den bör vid en förnyad bedömning ges särskild uppmärksamhet. Möjligheten att skapa en statlig, kollektiv organisation för virkestransporter inom en ådal eller flera bör också utredas. I avvaktan på denna allsidigare bedömning och utredning bör, i enlighet med motionärernas förslag, åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen i Faxälven, Fjällsjöälven och Pite älv.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört, varigenom yrkandena i motionerna tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med anledning av vad föredragande departementschefen i propositionen anfört om flottning ävensom med anledning av motionerna 1980/81: 452 (s) och 1980/81: 572 (s) båda om flottningspolitiken samt 1980/81: 1327 (s) om fortsatt flottning i Ångermanälven som sin mening ger till känna vad utskottet i berörda frågor anfört,

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981