

Nr 458

Av herr Jönsson i Ingemarsgården m. fl., om statsbidrag till byggande av skogsflygplats.

(Lika lydande med motion nr 845 i Första kammaren)

Statsbidrag till landningsstråk för skogsgödsling

Skogsmarksgödsling är ett utmärkt medel att inom skogsbruket reglera produktionsapparaten för att möta problem som kan följa med t. ex. ändring av avsättningslägen och efterfrågan, rationalisering av sekundärproduktionen m. m.

Tre spridningsmetoder kan förekomma — flygspridning, traktorspridning och handspridning. Kostnadsmässigt skiljer sig för närvarande inte metoderna särskilt mycket, men utvecklingen går ändå mot flygspridning som för närvarande dominerar starkt. Detta torde bero på vissa praktiska fördelar av kapacitets- och organisatorisk art sammanhängande med att stora kvantiteter skall spridas under en kort säsong.

En skogsflygplats kostar normalt 15 000—25 000 kr. och betjänar ett område på ungefär 10 000 ha. Stora besparingar kan göras om utbyggnaden sker samtidigt som vägen byggs. Normer för såväl översiktlig planläggning som teknisk utformning och byggande finns som är accepterade av myndigheter och skogsföretag.

Vid rationell flygspridning fördelar sig kostnaderna med ungefär $\frac{3}{4}$ på gödselmedel, $\frac{1}{4}$ på spridning och endast 2 à 3 % på skogsflygplatser. Den sistnämnda kostnadsposten kan emellertid snabbt öka om större andel av de gödslingsvärda bestånden inom båtnadsområdet sprids från marken eller förblir gödslade.

Ett objekt för flygspridning bör ha storleksordningen minst 1 000 ha för att kostnaderna inte skall stiga i höjden. Härav kan man alltså dra den slutsatsen att metoden kräver samverkan så snart man kommer utanför storskogsbrukets välarronderade block. Samverkan kan förekomma i många olika former alltifrån att skogsvårdsstyrelsen ombesörjer en gödsling när intresse finns hos tillräckligt många markägare till mera permanent samverkan genom samverkansområden och skogsbruksområden.

Även om gödslingen sker i samverkan är det emellertid mest praktiskt att skogsflygplatsen ägs av en vägsamfällighet eller en enskild markägare.

Skogsflygplatser kan vara en tillgång även för skogsbrandflyget och kan

användas också vid besprutning mot icke önskvärd lövvegetation, insekter eller annat. I regel är dock de andra tänkbara användningsområdena av sådan art att de inte nämnvärt påverkar planläggningen.

Ur samhällets synpunkt torde det vara ett önskemål att utbyggnaden av skogsflygplatser sker planmässigt efter ekonomiskt riktiga grunder samt med en ur säkerhetssynpunkt godtagbar standard. Från vägbyggnadsverksamheten är det känt att markägarna i regel är inställda på ett alltför tätt nät av anläggningar. Då det ekonomiska underlaget därigenom blir knappt söker man utnyttja alla möjligheter för att pressa kostnaderna, vilket när det gäller skogsflygplatser betyder minskade säkerhetsmarginaler. Erfarenheterna från skogsvägbyggnad är att skogsvårdsstyrelserna i statsbidragsgivningen har ett mycket gott medel att styra verksamheten på ett planmässigt riktigt sätt.

Eftersom lagfästa samverkansformer (efter mönster EVL e. d.) saknas och skogsflygplatserna av praktiska skäl bör ägas av endast en eller en mindre grupp av markägare, kommer de övriga av båtnadsområdet berörda i ett tämligen rättslöst läge. Tyvärr är detta redan vidimerat genom praktiska fall. Vid ett tillfälle begärde t. ex. ägaren av skogsflygplatsen så stor hyra att flygningen i stället måste utföras från en åker som var mindre lämpad som landningsplats.

Dylika situationer skulle lätt kunna förhindras med bidragsgivning genom att som villkor för bidraget föreskrivs viss skyldighet att upplåta anläggningen och att hyrestaxor skall godkännas av bidragsmyndigheten.

Även om flygplatskostnaden är liten i förhållande till den totala gödslingskostnaden så kan den bli betungande för den markägare eller samfällighet som får hand om bygget. Visserligen kan han genom hyrestaxor få täckning för sina kostnader, men eftersom taxorna bör sättas efter självkostnad med normal förräntning på investerat kapital och avskrivning på 10—15 år (3 gödslingsomgångar) är riskerna för förluster betydande. Man kan därför förutsätta att erforderlig täckning med skogsflygplatser inte erhålles med mindre än att statsbidrag kan lämnas.

De bidragsbelopp som kan ifrågakomma blir så små att de inte egentligen kan betraktas som stöd till skogsgödsling. Det torde dock vara troligt att en dylik bidragsgivning kommer att verka stimulerande för gödslingsverksamheten.

Den pågående skogsbruksutredningen har bl. a. till uppgift att göra en översyn över de regler som gäller för bidrag från skogsvägsanslaget. Utredningen har avgivit ett delbetänkande beträffande skogshuvudvägarna och avser enligt uppgift att inom den närmaste tiden ta upp övriga vägfrågor till behandling. Då vi menar att bidragsgivningen till skogsflygplatsbyggnad bör samordnas med bidragsgivning till skogsvägsbyggnader bör utredningen därvid även undersöka vilka kompletterande bestämmelser som erfordras för att bidrag skall kunna lämnas till skogsflygplatsbyggnader.

Åberopande det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att skogsbruksutredningen ges uppdrag att i samband med pågående översyn av statsbidragsbestämmelserna för skogs-
vägsbyggnader även ta i motionen upptagna spørsmål under
övervägande.

Stockholm den 28 januari 1969

Elias Jönsson (fp)

i Ingemarsgården

V. Wikner (s)

Erik Larsson (cp)

i Norderön

Birger Nilsson (s)

i Östersund|

Sven Lindberg (s)
