

Nr 162.

Av herr **Sederholm m. fl.**, om anslag till statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader.

I årets statsverksproposition har under nionde huvudtiteln redogörelse lämnats för frågan om statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. Såsom framgår av denna redogörelse har centralrådet för skogsvårdsstyrelsernas förbund för budgetåret 1936/1937 för ändamålet äskat ett belopp av 350,000 kronor. Sedan läget på arbetsmarknaden förändrats till det bättre anser emellertid departementschefen att ifrågavarande verksamhet bör avvecklas, varför han ej funnit sig kunna tillmötesgå denna centralrådets framställning.

Enligt vårt förmenande vore det olyckligt, om ifrågavarande bidragsverksamhet nu skulle bringas att upphöra. Till motivering av denna vår uppfattning vilja vi anföra följande.

I stort sett får nog den meningen anses riktig, som gör gällande, att under senare år vården av landets skogar gjort betydande framsteg. Till detta resultat torde icke minst vissa statliga åtgärder hava bidragit, vilka äro allmänt kända och därför icke behöva här närmare angivas. Samtidigt med den utveckling mot intensivare skogsvård, som ägt rum, ha emellertid vissa brister med avseende på skogsbrukens organisation alltmera kommit att träda i förgrunden. Vi syfta härvid på skogsbrukets transportförhållanden, som överhuvud taget äro otillfredsställande om än icke i samma grad i de områden, vilka åtnjuta fördelarna av ett naturligt, väl utbyggt flottledssystem. Till ett framhävande av bristerna i nu ifrågavarande hänseende har motortransporternas ökade betydelse bidragit ävensom de för landets skogshushållning ytterligt viktiga strävandena att finna vidgad avsättning för i kvalitativt avseende mindervärdigt virke. I stora delar av vårt land föreligger sålunda behov i mycket betydande omfattning av för motortransport användbara vägar för virkesprodukternas utforsling liksom i viss utsträckning även av flottleder för samma ändamål. Vad särskilt beträffar Norrland har även där under senare år på grund av särskilda omständigheter behovet av dylika vägar gjort sig alltmera gällande. Orsakerna härtill äro, bland annat, den allt rikligare förekomsten av smärre sågar inne i landet, för vilkas förseende med råvaror flottlederna icke kunna komma till användning samt, å andra sidan, behovet av att förbinda flottlederna med skogsvägar för ett underlättande av flottledernas virkestillförsel. Enligt vårt förmenande kan man icke räkna med att det nu pågående omfattande arbetet för förbättrad skogsvård och för ett bättre utnyttjande av skogarnas avkastning skall lämna önskvärda resultat, med mindre skogsbrukets trans-

portleder i stor utsträckning bliva utbyggda och kompletterade samt överhuvud taget sätta i ett bättre skick, än vad som nu i allmänhet är fallet.

Vi hålla före, att denna fråga är av den vikt även för det allmänna, att en verksamhet, som tar direkt sikte på att åvägabringa för skogsbruket förbättrade kommunikationsleder, bör av staten understödjas. Visserligen är sant, att utförandet av dylika väg- eller flottledsföretag komma att gagna enskilda intressen. Många, ja kanske flertalet skogsägare sakna emellertid de ekonomiska resurser, som krävas för att inom rimlig tid sätta för skogarnas rationella utnyttjande erforderliga transportleder i skick, varjämte det förhållandet att statsbidrag till arbetena kunna påräknas alltid stimulerar dessas igångsättande.

Ur dessa synpunkter har det av riksdagen, första gången för budgetåret 1933/1934, anvisade anslaget till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo fyllt ett betydelsefullt ändamål. Sammanlagt har för ifrågavarande verksamhet ställts till förfogande ett belopp av 1,000,000 kronor, varav, därest senast gjorda ansökningar beviljas, endast 92,084 kronor återstå odisponerade. Efterfrågan å bidrag från anslaget, vilka endast utgå med 25 % av de godkända kostnaderna för företagen, har sålunda successivt stegrats, vilket visar, att anslagets inrättande haft viss så att säga uppfostrande betydelse vis å vis skogsägarna.

Sedan bidragsverksamhetens början har sammanlagt anvisats bidrag till 532 väg- och flottledsföretag med en total längd av 113.5 mil och med en genomsnittlig kostnad av kronor 2:72 per meter. Enligt lämnade uppgifter komma dessa företag att tillgodose behovet av transportleder för c:a 185,000 hektar skogsmark samt för sitt färdigställande kräva utgörandet av c:a 550,000 dagsverken.

Av de rapporter, som regelbundet lämnas till socialdepartementet angående antalet utgjorda dagsverken vid under varje månad avsynade företag, till vilka bidrag utgått från ifrågavarande anslag, framgår, att statens kostnad per dagsverke, inklusive förvaltningsbidrag till skogsvårdsstyrelserna, hittills i genomsnitt uppgått till c:a kronor 1:60.

Av nu lämnade uppgifter lär framgå, att man även med jämförelsevis begränsade medel kunnat och alltjämt kan, med de villkor, som gälla för anslaget i fråga, vinna en icke obetydlig rationaliseringseffekt beträffande skogsbruket, samtidigt som man på ett för staten billigt sätt skapar arbetstillfällen.

Som i statsverkspropositionen framhålles har anslagets tillkomst utgjort ett led i statens åtgärder för arbetslöshetens bekämpande. När denna arbetslöshet nu väsentligt minskats, har till synes ett av motiven för anslagets anvisande förlorat i styrka. Även härom kunna dock meningarna vara delade. Ifrågavarande arbeten äro närmast avsedda för sysselsättning av skogsbrukets arbetare. Även under tider, då arbetstillgången för dessa är fullt normal, förekomma emellertid som regel vissa perioder under våren och hösten, då arbetstillgången är otillräcklig. Emot denna skogsarbetarnas säsongarbetslöshet torde från samhällets sida även ur den synpunkten åtgärder böra

vidtagas, att skogsarbetarna i jämförelse med flertalet andra arbetaregrupper äro lågt betalda och därför i stort behov av arbete året om. För detta ändamål äro ifrågavarande väg- och flottledsarbeten synnerligen väl lämpade. Även ur arbetslöshetssynpunkt synes alltså enligt vår mening anslagets bibehållande vara av behovet påkallat. Härför tala även med oförminskad styrka de näringspolitiska skäl, som ovan blivit berörda, ävensom vissa sociala förhållanden. I de för anslaget gällande bestämmelser stadgas nämligen, att de vägar, som komma till stånd med bidrag från anslaget, skola, där så utan olägenhet för dessas huvudsakliga syfte kan ske, planläggas på det sätt, att de även kunna tjäna som utfartsvägar för avsidigande boningsplatser. Av de företag till vilka statsbidrag hittills beviljats, fylla c:a hälften även nu omförmälda ändamål.

För anslagets fortsatta anvisande kunna sålunda enligt vår mening synnerligen viktiga motiv anföras. Härför torde ytterligare kunna framhållas att det, med hänsyn till ifrågavarande arbetens betydelse för skogsbruket, måste anses betänkligt, att skogsvårdsstyrelsernas verksamhet på området nedlägges, sedan den efter ett par års arbete blivit väl organiserad och börjat bära frukt i det hos skogsägarna nyväckta intresset för saken.

Vidare må i detta sammanhang erinras om att byggandet av vägar och flottleder för skogsbrukets behov måste anses vara ur nationalekonomisk synpunkt i bästa mening produktiva arbeten. Det måste i eminent grad vara ett vårt lands intresse att stärka denna näring och att förbättra dess konkurrenskraft i förhållande till andra länder, varigenom den i ökad utsträckning kan bidra till folkförsörjningen.

I det betänkande om folkförsörjning och arbetsfred, som den 9 december 1935 avgivits av vissa utredningsmän inom socialdepartementet, har i nu ifrågavarande spörsmål gjorts ett med våra synpunkter överensstämmande uttalande, vilket är av följande lydelse.

»I anslutning till spörsmålet om skogsprodukternas ändamålsenliga utnyttjande vilja vi vidare erinra därom, att inom många orter resa sig svårigheter ur kommunikationssynpunkt för en jämn och ekonomiskt välbetäckt avverkning. Särskilt gäller detta vissa avlägset belägna skogar i mellersta och södra Sverige, där möjligheterna till utflottning icke äro desamma som i landets norra del och där vintrarna dessutom äro korta och ofta ur transportsynpunkt otillräckligt kalla. Önskvärt vore, om tillkomsten av transportvägar inom skogar, som för sin jämna avverkning äro i behov härav, kunde i viss utsträckning främjas genom medverkan från det allmännas sida.»

Som inledningsvis blivit framhållet, har centralrådet för den ifrågavarande bidragsverksamhetens bedrivande för budgetåret 1936/1937 äskat ett anslag av 350,000 kronor, vilket belopp kalkylerats med ledning av från skogsvårdsstyrelserna och skogssällskapet inhämtade uppgifter rörande medelsbehovet. Ehuru väl vi icke funnit anledning till erinran mot denna beräkning, kan det dock enligt vår mening ifrågasättas, huruvida icke i nuvarande tidsläge, då arbetslöshetens bekämpande icke kräver mera omfattan-

de åtgärder från statsmakternas sida, en verksamhet av skälig omfattning skulle kunna på området bedrivas även med ett något mindre anslag. För ett tillgodoseende i någon mån av skogsbrukets intressen torde det vara tillfyllest, om för ändamålet anvisas ett belopp av 250,000 kronor.

Beträffande de villkor, som böra gälla för anslaget, hava vi intet att erinra emot vad centralrådet föreslagit. Med ett på föreslaget sätt reducerat anslag torde det dock vara ändamålsenligt att fördela detta mellan de bidragsbeviljande myndigheterna på en gång vid viss bestämd tid av året.

Under återopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen för budgetåret 1936/1937 ville som statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1936.

G. Sederholm.

B. v. Stockenström.

Gust. Björkman.

Ivar Ekströmer.

K. W. Bodin.

Carl Lindmark.

M. Svensson.

J. B. Johansson.

Bernhard Nilsson.
