

Nr 256.

Av herr Pålsson m. fl., i anledning om Kungl. Maj:ts framställning om anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo.

I årets statsverksproposition, nionde huvudtiteln, hemställes, att anslaget till Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo upptages med ett belopp av 1 700 000 kronor.

Skogsstyrelsen anför i sitt anslagsäskande, att ett mycket stort behov av bidragsmedel föreligger. Den 1 juli 1953 funnos sålunda hos skogsvårdsstyrelserna bidragsansökningar om icke mindre än ca 19 miljoner kronor. På grund av det statsfinansiella läget har emellertid skogsstyrelsen icke ansett sig böra äska mera än 2 miljoner kronor på anslaget i fråga.

För att maximalt utnyttja landets skogstillgångar är ett väl utvecklat vägnät av den allra största betydelse. Ett sådant gör det möjligt att allsidigt utnyttja och tillvarataga skogsmarkernas produktionsförmåga och skapa tidsenliga arbets- och levnadsförhållanden för den befolkning, som helt eller delvis finner eller kan finna sin utkomst i skogsbruket.

Det allmänna vägnätet är emellertid i synnerhet i Norrland ytterst otillräckligt för skogsbrukets behov. Överallt inom Norrlands inland ligga ännu milsvida skogsvidder helt väglösa. Som exempel härpå kan anföras, att Lillhärjalds socken i Härjedalen, som till ytvidden är nära nog lika stor som Blekinge län (socknen omfattar 24 kvadratmil varav 216 000 hektar skogsmark) endast har ca 14 km allmän väg. Förhållandena äro likartade på många andra platser i Norrland. Större delen av Norrlands stora skogsvidder kunna heller icke genom utbyggnad av det allmänna vägnätet inom överskådlig tid bli tillgängliga för ändamålsenligt utnyttjande. Väntan på en sådan utbyggnad torde blir alltför dyrbar för skogsnäringen och för landet.

Med hänsyn till detta samt skogsnäringens betydelse för hela vårt land och då det alltför ofta visar sig, att väglösa skogsmarker bli ekonomiska impediment, samtidigt som avsaknaden av vägar i hög grad konserverar otidsenliga arbets- och bostadsförhållanden för stora delar av den norrländska befolkningen, synes det rimligt, att det allmänna i större utsträckning än hittills stöder utbyggnaden av skogsbilvägar i Norrland.

Såsom motivering härför kan ytterligare anföras, att de mera avlägsna skogsmarkerna ofta äro be vuxna med mindervärdigt virke, som icke är flottningsbart och följaktligen icke kan tillvaratagas utan vägar. Skogarna i fråga äro i ytterst stort behov av föryngringsåtgärder, men i avsaknad av vägar bli dessa heller icke praktiskt möjliga att utföra.

Det är också ostridigt, att ett väl utbyggt skogsvägnät i hög grad stärker

den allmänna sysselsättningsberedskapen i skogarna. De moderna arbetsformer, som skogsbilvägarna möjliggöra, bryta därjämte en stor del av den säsongarbetslöshet och det beroende av svåra väderleksförhållanden, som ännu präglar Norrlands arbetsliv. Ett väl utbyggt skogsvägnät ger också landet en större praktiskt utnyttjningsbar råvarubas.

De skogsvägsföretag, som äro angelägnast, omfatta i regel en längd av två mil och däröver per företag, och kostnaderna för dessa företag uppgå oftast till 200 000 å 300 000 kronor per mil väg — vägarna i fråga byggas nämligen ur hållfasthets- och framkomlighetssynpunkt i stort sett efter samma normer, som gälla för ödebygdsvägar.

Företag av den storleksordning, som det här är frågan om, beröra oftast ett mycket stort antal enskilda intressenter, i åtskilliga fall hundratalet. De enskilda intressenterna ha i regel icke någon möjlighet att själva ikläda sig hela kostnaden för företagen, utan utförandet av dessa blir beroende av statsanslag.

De medel, som hittills ställts till förfogande som bidrag för utförande av skogsbilvägar, ha varit helt otillräckliga. Som exempel härpå kan anföras, att årets statsanslag till skogsvårdsstyrelserna i Västernorrlands och Jämtlands län uppgår sammanlagt till ca 300 000 kronor (anslaget till hela landet uppgår till två miljoner kronor) under det att de skogsbilvägar som i de båda länen äro planerade för snar utbyggnad sammanlagt uppgå till ca tio miljoner kronor.

Det har också i skilda sammanhang förts fram och styrkts, att Norrlands näringsliv och skogsbrukets utveckling och ställning behöva stödjas och främjas. Den exploatering av Norrlands tillgångar som ägt rum under en följd av år — ofta med lokalt stora skadeverkningar för Norrlands befolkning — bör kompenseras. Detta kan ske bl. a. genom åtgärder, som *snabbt* bidraga till att främja Norrlands huvudnäring och underlätta förhållandena för den befolkning, som är beroende av den.

Bevillningsutskottet vid förra årets riksdag framhöll vid behandling av frågan om det promilletal, varmed skogsvårdsavgiften skulle utgå för år 1953, att den ökade tillgång på skogsvårdsavgiftsmedel av omkring 3,2 miljoner kronor, som följde av det godkända propositionsförslaget rörande nämnda promilletal, borde tillgodoföras skogsnäringsen i form av ökat statligt stöd åt de skogsvårdande åtgärderna. Riksdagen hade icke något att erinra mot detta uttalande. Jordbruksutskottet vid förra årets riksdag underströk också — vid behandling av motion angående tryggnad av skogsbrukets utveckling och ställning (I: 2) — önskemålet att skäligen del av skogsinkomsterna återföres till skogen.

Med beaktande härav synas de ökade skogsvårdsavgifterna kunna möjliggöra ökat anslag till väg- och flottledsbyggnader i enskild ägo.

Alternativt synas bilskattemedel kunna tillföras nionde huvudtiteln för möjliggörande av ökad bidragsgivning för utförande av skogsbilvägar.

Det norrländska skogsbrukets transporter utföras nämligen till mycket stor utsträckning på vägar eller tillfälliga transportleder (bl. a. vinter-

vägar av skilda slag), vilkas utförande och underhåll normalt icke stödjäs av allmänna medel.

Med stöd av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen för budgetåret 1954/55 under nionde huvudtiteln, punkt 190, Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, måtte — för möjliggörande av ökad utbyggnad av skogsbilvägar företrädesvis i Norrland — anvisa ett reservationsanslag av fem miljoner kronor.

Stockholm den 27 januari 1954.

Olof Pålsson.

Lars E. Andersson.

Nils Theodor Larsson.

Georg Carlsson.