

Nr 182.

Av herr **Sveningsson m. fl.**, om ökat anslag till väg- och flottningsbyggnader å skogar i enskild ägo.

I årets statsverksproposition, nionde huvudtiteln, punkt 205, Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, är upptaget ett reservationsanslag på 2 500 000 kronor.

I skrivelse den 20 augusti 1946 har skogsstyrelsen hemställt, att ifrågasvarande anslag för nästa budgetår måtte uppföras med 3 000 000 kronor. Styrelsen har här anfört följande. Enligt uppgifter från skogsvårdsstyrelserna och skogssällskapet ha dessa organisationer beräknat medelsbehovet för ifrågasvarande ändamål under innevarande och nästa budgetår till 15 300 000 kronor. Då det disponibla beloppet för närvarande uppgår till 2 000 000 kronor, skulle således för budgetåret 1947/48 erfordras ett anslag av 13 300 000 kronor, därest samtliga bidragsberättigade ansökningar skulle bifallas.

Under en följd av år har brist på arbetskraft omöjliggjort utbyggande av skogsvägnätet i den utsträckning, som ur skoglig synpunkt vore önskvärd. De sistförflutna åren har därför det statsunderstödda skogsvägbygandet i stort begränsats — förutom till sådana företag, som på grund av sin ringa omfattning icke nämnvärt påverkat arbetsmarknaden och därför fallit utanför bestämmelserna om byggnadstillstånd — till framför allt företag av särskild betydelse för bränsleförsörjningen.

Med hänsyn till att trävaruindustrien inom en nära framtid kommer att lida brist på råvara synes det angeläget, att transportleder i skogen utbyggas på sådant sätt, att allt för industrien användbart virke kan tillvaratas. På vissa platser är detta på grund av bristfälliga kommunikationsleder för närvarande icke ekonomiskt möjligt.

Då ett väl utbyggt skogsvägnät är av utomordentlig betydelse för skogsbrukets ekonomi och utgör en första förutsättning för intensiv skogsvård, föreslår skogsstyrelsen att anslaget uppföres med ett belopp begränsat till 3 000 000 kronor.

Detta skogsstyrelsens förslag och beräkning av anslagsbehovet är med största sannolikhet mycket försiktigt tilltaget. Departementschefen har

dock föreslagit en nedsättning av anslaget med 500 000 kronor till 2 500 000 kronor. Även om skogsstyrelsens förslag blev antaget och ingen förändring skedde med detta anslag under de närmaste åren och inte heller några nya ansökningar finge inlämnas, så skulle det ändå taga 4—5 år innan balansen å ansökningarna blev avverkad. När man nu kan räkna med att, sedan denna bidragsform blivit allmänt känd ute i bygderna, ett stort antal ansökningar även i år inkommer till skogsvårdsstyrelserna, så torde en höjning av detta anslag till 4 000 000 kronor vara synnerligen väl berättigat. Behovet och värdet av väl framkomliga vägar genom avlägset belägna skogs- och ödebygdsområden är något som på intet sätt kan bestridas.

De vägar, som nu anläggas med detta anslag, fylla inte bara sin uppgift som skogsvägar och trafikleder för framforsling av skogsprodukter, utan fylla även i största utsträckning behoven som enskilda utfartsvägar i bygder, som tidigare fått nöja sig med vägförbindelser i allra sämsta skick. Ur skogssynpunkt är, som det många gånger framhållits, av ett synnerligen stort värde att dessa små brukningsdelar, som fått sitt läge långt från allmän väg, inte avfolkas, då tillgången på arbetskraft för skogsbruket därigenom ytterligare skulle minska. Tillgången av arbetskraft för skogsbruket måste vila på en stark grund.

Vårt beroende av skogens produkter framstår även i dagens situation klart och tydligt. Det är inte bara i en avspärrningstid, i kris- och krigstider, vi lita oss till de produkter skogsbruket giver det svenska folkhushållet, utan även i mer normala tider äro utvecklingen i samhället och nivån på vår levnadsstandard starkt beroende av skogens produktion. För att denna skall komma till den bästa användning måste moderna transportmedel så långt möjligt kunna användas i skogsbrukets tjänst.

Den utredning, som igångsattes 1945 med representanter för skogsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om bidragsformerna, administrationen av anslagen, samordning av bestämmelserna m. m. vad beträffar den enskilda väghållningen i allmänhet, torde icke kunna komma till något annat resultat än att en mycket betydande ökning av anslagen till detta ändamål måste genomföras. Den stora balansen av ineliggande ansökningar visar enbart i den riktningen. Arbetet med byggandet av dessa vägar kommer, som skogsstyrelsen i sin framställning till Kungl. Maj:t berört, icke i någon nämnvärd utsträckning att ytterligare belasta den nu redan hårt ansträngda arbetsmarknaden, då dessa arbeten i regel utföras av de väghållningsskyldiga själva, således med arbetskraft som ändå icke kommer den allmänna arbetsmarknaden till godo.

Således tala alla omständigheter för en ökning av det av Kungl. Maj:t föreslagna beloppet.

Med stöd av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1947/48 anvisar ett reservationsanslag av kronor 4 000 000.

Stockholm den 22 januari 1947.

Ragnar Sveningsson.

Einar Hæggblom.

Alarik Hagård.

Andr. Andersson
i Gisselås.

Brynolf Stattin.

Per Jonsson
i Malmgrava.

Ernst V. Staxång.

Märta Boman.

Arvid Karlsson
i Granebo.

Albert Larsson.