

Nr 230.

Av herr **Näsgård**, om ökat anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo.

Sedan 1934 ha anslag beviljats för statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader. För budgetåren 1934/35 och 1938/39—1947/48 ha för ändamålet anvisats tillsammans 15 750 000 kronor, varav 2 500 000 kronor för budgetåret 1947/48. Av sistnämnda belopp få emellertid enligt beslut av Kungl. Maj:t den 30 juni 1947 endast 1 500 000 kronor disponeras. Skogsstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 augusti 1947 hemställt, att anslaget för nästkommande budgetår måtte höjas till 3 000 000 kronor.

Chefen för jordbruksdepartementet har emellertid i årets statsverksproposition under nionde huvudtiteln begärt ett belopp av endast 1 500 000 kronor för ifrågavarande ändamål. Departementschefen motiverar detta med att en nedskärning av den statliga investeringsverksamheten i nuvarande läge är ofrånkomlig. Vidare hänvisar han till den spärning av en del av innevarande budgetårs anslag som beslutats och varigenom vid budgetårets utgång en viss reservation å anslaget kan komma att förefinnas. Vidare framhåller han, att med nuvarande goda konjunkturen på trävarumarknaden synas företagarna böra i större utsträckning själva få svara för kostnaderna för anläggande av skogsvägar.

Det är givet, att den statliga investeringsverksamheten i nu rådande ekonomiska läge måste begränsas. Men härvidlag måste en avvägning ske mellan olika investeringsobjekt, så att de för folkhushållet i sin helhet mera nödvändiga investeringarna icke alltför kraftigt minskas. Utbyggnad av skogsvägnätet är enligt min mening en angelägenhet av så stor vikt, att den bör få fortgå i större omfattning än vad departementschefen ansett lämpligt. Denna utbyggnad är ett viktigt led i skogsbrukets rationalisering, då härigenom arbetskraftsbehovet vid virkets utdrivning minskas och transportkostnaderna sänkas. Transportkostnaderna utgöra en mycket stor andel av de totala omkostnaderna för virkets tillgodogörande, varför ett ändamålsenligt anordnande av transportleder, icke minst skogsvägar, är av grundläggande betydelse för hela skogsbrukets ekonomi. Dessutom möjliggör ett väl utbyggt skogsvägnät ofta tillvaratagande av sortiment och dimensioner, vilka icke eljest kunna utnyttjas, varigenom skogsvägbyggande motverkar den hotande råvarubristen. Skogsvägarernas betydelse för bränsleförsörjningen ökas ju längre kristiden varar, då de närmast kommunikationslederna belägna skogarna redan genomhuggits. Om icke nya områden öppnas för vedavverkningar, måste värdefullare sortiment upphuggas till ved, vilket för övrigt redan i stor omfattning skett. Det må även framhållas, att skogsägarna flerstädes redan av-

verket ved efter planlagda skogsvägar i förlitande på att erhålla statsbidrag till deras utförande.

I vår utrikeshandel spela skogsprodukterna en mycket betydelsefull roll. Vår valutareserv har ju kraftigt minskat under det senaste året, varför balans nu måste skapas mellan export och import. För att vi skola kunna importera livsviktiga förnödenheter för vårt näringsliv måste exporten ökas. Både trävaror och massa äro begärliga varor, och kunna vi öka exporten av dessa, skulle vårt valutaläge komma att bli ljusare. Det är därför enligt min mening önskvärt, att allt göres vad som kan göras för att öka produktionen inom skogsbruket och dess förädlingsindustrier. Härvidlag är fortsatt byggande av skogsvägar betydelsefullt.

Den bristande tillgången på arbetskraft lägger givetvis hinder i vägen för skogsvägnätets utbyggande i önskvärd omfattning. Emellertid ha traktorer alltmer kommit att ersätta den manuella arbetskraften vid vägbyggandet. Huvudparten av skogsvägarna bygges nu med hjälp av dylika maskiner. Dessutom inskränkes ofta vägbyggandet till de arbeten, som oundgängligen erfordras för verkets uttransport vintertid, medan övriga arbeten — dikning, justering och hårdgöring av vägbanan m. m. — tills vidare få anstå. Det må erinras om de möjligheter länsarbetsnämnderna ha att i samband med beslut om arbetsstyrkans storlek vid byggnadsarbeten inskränka vägbyggandet till de arbeten, som erfordras för utfraktning av virke vintertid. Det vill därför synas som om vägbyggandet med hänsyn till arbetskraften skulle kunna bedrivas i något större omfattning än medelstillgången på sistone medgivit.

I detta sammanhang är det skäl att erinra om att statsbidragen till byggande av skogsvägar utgå efter lägre procentsatser än statsbidragen till byggande av andra enskilda vägar. Enligt vad jag inhämtat lär skogsstyrelsen vidare ha varit återhållsam med beviljandet av statsbidrag till skogsvägar och i regel icke begagnat sig av de möjligheter, som enligt vederbörande författningar finnas att i vissa fall överskrida de fastställda generella procentsatserna. Ansökningarna om statsbidrag överskrida betydligt de tillgängliga medlen, varför en ytterligare nedskärning av anslaget skulle väsentligt hämma skogsvägbyggandet. Enligt min mening bör fördenskull anslaget för nästa budgetår höjas med 1 miljon kronor till 2,5 miljoner kronor eller samma belopp, som anslagits för innevarande budgetår.

Med anledning av vad som sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av kronor 2 500 000.

Stockholm den 24 januari 1948.

Bernhard Näsghard.