

Nr 88

Av herr **Sveningsson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Vägbyggnader å skogar i enskild ägo.*

(Lika lydande med motion nr 104 i Andra kammaren)

Den industriella produktionens expansion gör sig f. n. särskilt starkt gällande inom det skogsindustriella området. Både nyanläggningar och kapacitetsutvidgningar av gamla fabriker pågår inom massaindustrien på flera håll i landet. Bakom denna livliga investeringsverksamhet ligger kännedom om en väsentligt högre skogstillväxt än man tidigare räknat med, men vars förefintlighet numera inte ifrågasättes.

Innan den ökade skogsproduktionen i skogarna står till industriens förfo- gande måste transportproblemet mellan produktionsplatsen i skogen och industrianläggningen vara löst, och det är oroande att ingen utredning synes vara gjord över vilka ökade anspråk på transportmöjligheterna, som skogs- industriens utbyggnad kommer att ställa. Omvittnat är att de nuvarande förhållandena är långt ifrån tillfredsställande, varav kan dras den ojäviga slutsatsen, att en ökad avverkning och ökad virkestransport kommer att göra transportförhållandena ännu mera otillfredsställande. Nystartade skogsindustriella företag har inte undgått att få kännning av de svårigheter otillräckliga transportmöjligheter medfört.

Dess bättre råder ingen oklarhet om arten av de åtgärder, som är påkal- lade för att förebygga att transporter till den utbyggda skogsindustrien skall fungera otillfredsställande. Det är biltransporter det gäller, och med det snabbt minskade hästbeståndet är det fråga om att skapa biltransport- möjligheter som går ända fram till avverkningsplatserna ute i skogen. Håller inte utvecklingen av dessa skogsbilvägar jämna steg med transportbehovets stegring, kan svåra följdverkningar uppstå för skogsindustriens produktion.

Skogsvägbyggandet är också av stor betydelse för jordbrukets struktur- rationalisering. Planerandet av vägar för de nybildade brukningsenheterna torde vara en av de första åtgärder som behöver vidtagas. I många fall är jordbrukarnas intresse för en blivande strukturrationalisering eller ett skifte i hög grad beroende av hur han finner sig tillfredsställd med vägplaneringen. I betydande grad gäller detta vägarna till och genom skogsmarkerna, då dessas sträckning och beskaffenhet blir avgörande för det virkespris som kan ernås. Skall den som synnerligen viktig betecknade strukturrationalise- ringen inom bondeskogsbruket komma till stånd, fordras resurser för färdig-

ställande av skogsbilvägnätet. Fortare än detta sker torde det inte vara möjligt att påskynda skogsområdesrationaliseringen.

Det anslag under nionde huvudtiteln till Vägbyggnader å skogar i enskild ägo, som för budgetåret 1961/62 anvisas att avräknas mot automobilskatte-medlen, föreslås för fjärde året i följd utgå med oförändrat 7 700 000 kronor. Skogsstyrelsen har för sin del föreslagit en anslagssumma på 11 500 000 kronor. Detta trots att skogsstyrelsen anmäler att arbetsmarknadsstyrelsen för budgetåret 1959/60 för utförande av beredskapsvägar ställt ett belopp av 2 790 000 kronor till förfogande som ett värdefullt tillskott. Skogsstyrelsens bedömning av betydelsen av skogsbilvägarnas utbyggnad och bidragsbehovet synes oss höra ges vitsord, varför vi föreslår att riksdagen beviljar ett anslag i överensstämmelse med av skogsstyrelsen föreslaget belopp. Om hänsyn tages till det bidrag till bilskatte-medel som härrör sig av transporter på skogsbilvägar i enskild ägo, så motiverar detta en höjning av beloppet för nästa budgetår i förhållande till budgetåret 1958/59, då det av departementschefen föreslagna beloppet ansågs rimligt.

Samtidigt som vi yrkar ökad anslagstilldelning till Vägbyggnader å skogar i enskild ägo vill vi uttala önskvärdheten av att anslaget skall komma till användning för bidrag även till färdigställande av enkla skogsbilvägar och traktorvägar. Enligt av skogsstyrelsen utfärdade tillämpningsföreskrifter har medelstillgången ej tillåtit att statsbidrag beviljas för de enklaste slagen av skogsbilvägar. Bidragsmedlen har reserverats för skogsvägar av sådan storleksordning och skoglig betydelse att utförandet sker till lägst den standard som motsvarar skogsväg klass 3 b enligt skogsstyrelsens PM. Vad detta innebär skall här ej närmare redovisas, men vi vill understryka de otillfredsställande konsekvenserna av sådana standardfordringar för bidragsberättigade vägar. Antingen görs därigenom avslutningsetapperna närmast fram till avverkningsplatserna onödigt dyrbara, eller också hindras skogsbilvägarnas utbyggnad ut i avverkningsområdena, varigenom nyttan väsentligt reduceras. Vilken nytta en i bättre standard utbyggd väg kommer att medföra, blir ju främst beroende av hur stor tillförsel som kommer från anslutande vägar. Det rimliga är, att ett område bygges ut med såväl bättre som därtill anslutna enklare vägar. Först därigenom blir de bättre vägarna utnyttjade i förhållande till vad de kostat. Skogsvägar av mycket enkel beskaffenhet, t. o. m. sådana som endast kan befaras då marken är tjälad, kan vara av fundamental betydelse för virkestransporterna. Att bidraget ej uteslutande reserveras för vägar av viss hög standard, utan tilldelas även enklare väganläggningar, har även den nyttan att felinvesteringar säkrare förebygges. En förbättring av en väg som vid anläggningen gjorts av enklare beskaffenhet torde i många fall, om planläggningen göres klok, kunna ske utan större kostnadsfördyring för den slutligt utformade vägen. En väg som i förhållande till nyttan från början byggts för dyrbar kan däremot inte förbilligas.

Hänvisande till vad vi här anført hemställer vi,

att riksdagen till Vägbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1961/62 anvisar ett reservationsanslag av 11 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

att riksdagen begär sådana tillämpningsföreskrifter för detta anslags användning, att tillgängliga bidragsmedel ställs till förfogande för skogsbilvägar av olika standardklasser, ävensom enkla skogsbilvägar och traktorvägar.

Stockholm den 20 januari 1961

Ragnar Sveningsson

Carl Eskilsson

Per-Eric Ringaby