

Nr 231

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

(Lika lydande med motion nr 177 i Första kammaren)

Skogsstyrelsen har i sina petita för 1962/63 äskat 11 500 000 kronor, vilket utgör en ökning jämfört med innevarande budgetår med 3 800 000 kronor. Departementschefen föreslår 8 000 000 kronor, vilket utgör en ökning med 300 000 kronor. Med hänsyn till väntade kostnadsökningar medger denna uppräkningsingen som helst utökning av verksamheten, snarare minskning. Under budgetåret 1960/61 kunde 1 500 000 kronor, som ställts till skogsstyrelsens förfogande av arbetsmarknadsstyrelsen, användas för skogsvägsbyggnad. Under innevarande och nästkommande budgetår skulle alltså denna verksamhet ha mindre omfång än 1960/61.

I 1955 års skogsvårdsutrednings betänkande »Skogsbrukets vägfrågor», oktober 1956, framhålls att skogsvägsbyggande är en snabbt verkande åtgärd för en förbättrad skogsvård, för ett bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft och för ökade möjligheter att använda tekniska hjälpmedel. Man visar också på en rad skäl som motiverar statliga bidrag till skogsvägar, däribland att de fordon som trafikerar dessa enskilda skogsbilvägar i betydande omfattning bidrar med automobilskattemedel. Som följd av nämnda betänkande har riksdagen under senare år beviljat 7,7 milj. kronor årligen till skogsbilvägar, vilket utgör mer än tre gånger så mycket som åren närmast dessförinnan. Detta har givetvis varit en mycket värdefull förstärkning, men anslaget är dock endast ungefär hälften av vad skogsvårdsutredningen föreslog.

Under den tid som förflutit sedan utredningen framlade sitt betänkande 1956 har flertalet argument för ökat anslag till skogsvägsbyggande förstärkts.

Skogsindustriens kapacitet och därmed dess råvarubehov har ökat och kommer att ytterligare öka avsevärt under de närmaste åren. Skogsforskningsinstitutet har visat att avverkningsuttagen bör höjas. Vi har alltså att räkna med att större virkeskvantiteter skall avverkas och transporteras till industrierna. Samtidigt minskar arbetskraftstillgången på landsbygden. Den manuella arbetskraften blir allt dyrare. Kostnadsökningen för manuell arbetskraft beräknas vara mer än dubbelt så stor som för transport- och andra maskiner. Dessa förhållanden har lett till en omkostnadskris för vårt skogsbruk, som tar sig uttryck i att rotvärdet inom betydande områden,

särskilt i norr, gått ned till eller närmar sig noll-linjen. Under de mer gynnsamma förhållanden som råder i Syd- och Mellansverige finns i regel ett rotvärde som dock oftast är så lågt att det icke motsvarar kostnaderna för beståndets anläggning och vård. Tendenserna är också markerat nedåtgående.

Den ökade produktionsvolym som skogsindustrien siktar till kräver en motsvarande ökad råvarutillförsel, vilket i sin tur förutsätter att rotvärdet på den svenska skogen skall kunna hävdas. En kostnadssänkande rationalisering inom skogsbruket är därför av utomordentligt hög angelägenhetsgrad.

Statens skogsforskningsinstitut och enskilda skogsarbetsstudieorganisationer arbetar intensivt för att finna medel till ökad produktivitet i avverknings- och transportarbetet. De nämnda arbetsstudieorganisationerna lär för närvarande pröva möjligheterna att effektivisera sin verksamhet. Men för att den verksamheten skall ge resultat krävs att studieresultaten omsätts i det praktiska livet. I detta sammanhang spelar skogsvägen en nyckelroll. Utan väsentlig utbyggnad av skogsvägnätet bromsas hela rationaliseringsutvecklingen. Med tanke på den hastighet med vilken arbets- och andra omkostnader stiger och mot bakgrunden av vad som förut sagts om skogens rotvärde är det nödvändigt att öka takten i skogsvägshyggnandet.

Ett särskilt skäl för ökning av anslaget till skogsbilvägar är att de ökande virkestransporterna och den höjda drivmedelsskatten ställer ytterligare medel till förfogande, vilka till icke ringa del torde härröra från transporter på skogsbilvägar.

Vad angår departementschefens uttalande om den stigande reservationsmedelsbehållningen skall understrykas, att nämnda s. k. behållning praktiskt taget helt är disponerad. Med det system som tillämpas för bidragsgivning förflyter en avsevärd tid, ofta två till tre år, från den tidpunkt då en vägplan fastställs och anslag beviljas intill dess skogsvägen slutavsynats och bidragsbelopp utbetalas. Med nuvarande ordning kan bidrag ej utlovas med mindre än att anslag finns disponibelt. Den redovisade reservationen kan alltså icke tas till intäkt för begränsning av anslaget.

Med hänsyn till vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte anvisa till *Vägbyggnader å skogar i enskild ägo* för budgetåret 1962/63 ett reservationsanslag av 11 500 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 24 januari 1962

Gunnar Hedlund

Lars Eliasson
i Sundborn

S. G. W. Wahlund

Per Svensson
i Stenkyrka

Sven Vigelsbo