

## Nr 541

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

(Lika lydande med motion nr 437 i Första kammaren)

Näringslivets rationalisering har medfört att kraven på en långt driven mekanisering blivit allt starkare. Detta gäller inte minst inom sådana näringsgrenar som krävt stor manuell arbetskraft men där man numera för att klara sig i en hårdnande konkurrens måste tillvarataga alla de möjligheter som modern teknik kan ge. Detta har varit utmärkande inte minst för virkeshantering i de svenska skogarna. Även om man i dag är i mycket stort behov av manuell arbetskraft har den transporttekniska delen i virkeshantering överförs på mekaniserade enheter i en utsträckning som man lidigare inte trodde skulle vara möjlig. Detta förutsätter emellertid helt andra framkomstmöjligheter än dem som tidigare normalt stod till buds genom den gamla formen av skogsvägar.

Nybyggnad och förbättring av skogsbilvägar har en omedelbart kostnads-sänkande effekt som gynnsamt påverkar skogsbrukets lönsamhet. Åtgärderna har bedömts så effektiva och nödvändiga att höjning av ifrågavarande anslag har prioriterats före begärda öknningar av skogsförbättringsanslaget och norrländska skogsproduktionsanslaget, vilka utnyttjas för statsbidrag till skogsodling, dikning, samverkan m. m. Vägutbyggnad sänker direkt kostnaderna för virkets avverkning och utdrivning men får även andra för samhället väsentliga nyttoverkningar. Sålunda är det vanligt att vägbyggnad inom ett tidigare väglöst skogsområde inleder en period med stark aktivitet inom området — slutavverkningar genomförs, ungskogen gallras, restbestånd saneras, kalytor skogsodlas och därför lämpade bestånd gödslas. Dessa skogsarbeten påbörjas normalt med hög intensitet redan under vägbyggnadstiden. I nuvarande läge på glesbygdens arbetsmarknad torde detta öppnande av arbetstillfällen vara mycket värdefullt. Även på längre sikt torde det förhålla sig så att skogsbruket bedrivs mera intensivt på marker med ett väl utbyggt vägnät än på mera svåråtkomliga marker.

Det har också konstaterats allvarliga brister på det befintliga vägnätet, särskilt på de vägar som byggts av markägarna själva utan statsbidrag och utan den tekniska och ekonomiska planläggning som utförs i samband med statsbidragsgivningen. Då det är fråga om ett mycket stort vägnät som *Bihang till riksdagens protokoll 1968. 4 saml. Nr 541—544*

höver åtgärdas är det uppenbart att förbättringsarbetena måste inskränka sig till de allra mest nödvändiga. För närvarande prövas därför punktförbättringar syftande främst till att undvika onödiga omlastningar mellan bil och släpvagn. Då dessa mycket lönsamma åtgärder inte kan beräknas bli utförda utan statsbidrag främst på grund av vissa traditionella system för virkeshandeln är det från samhällets sida angeläget att åtgärderna stimuleras.

Skogsvägbyggnad kan också utföras som beredskapsarbete. Även om de vägar som tillkommer på detta sätt blir dyrare för statsverket än om de skulle tillkommit med stöd från skogsvägsanslaget kan det vara motiverat att använda vägbyggen som beredskapsarbete. Dessa arbeten bör emellertid bedrivas med användande av den moderna teknik som under senare år framkommit inom vägbyggandet. Ökar man emellertid skogsvägsanslaget torde genom den ökning av antalet skogsbilvägskilometer, som därvid uppkommer, det för arbetsmarknaden bli än gynnsammare ur beredskapssynpunkt genom den aktivitetsökning i skogen som då uppstår.

Ett skogsvägsprojekt har genom att regelmässigt flera markägare berörs förhållandevis lång planläggningstid — ofta ett par år. Nuvarande planläggningsläge hos skogsvårdsstyrelserna medger emellertid ett vägbyggande av sådan omfattning att behovet av bidragsgivning under nästa budgetår ökar från 13 milj. till 17 milj. kronor. Det måste bedömas som önskvärt att man i detta läge utnyttjar möjligheten till överflyttning av medel från förhållandevis dyrbara beredskapsarbeten till billigare och ur arbetsmarknadssynpunkt minst lika effektfulla ordinarie arbeten i enlighet med skogstyrelsens förslag.

Med stöd av ovanstående hemställes,  
att riksdagen måtte besluta att

a) medge att under budgetåret 1968/69 bevilja dels statsbidrag med högst 14 miljoner kronor till vägbyggnader på skogar i enskild ägo, dels förhöjt statsbidrag med högst 500 000 kronor till skogshuvudvägar av särskild betydelse ur fritidssynpunkt;

b) till Vägbyggnader på skogar i enskild ägo för budgetåret 1968/69 anvisa ett förslagsanslag av 14 miljoner kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 25 januari 1968

*Carl-Wilh. Lothigius (h) Bertil Johansson (cp) Henry Berndtsson (fp)*  
i Växjö

---