

Nr 255.

Av herr **Eliasson** och herr **Johansson, Theodor**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo.*

Den knappa tillgången på arbetskraft och avverkningskostnadernas storlek gör det omöjligt att bedriva ett rationellt skogsbruk på stora arealer produktiv skogsmark, som är avlägset belägna. Arbetskraft går sällan att uppbringa för avverkning på längre avstånd från vägnätet, och transporter av virket med det traditionella transportmedlet, hästfordon, är oekonomiska på långa avstånd. Ett väl utbyggt nät av skogsbilvägar är därför en grundförutsättning för ett rationellt utnyttjande av landets skogstillgångar; skogsprodukterna kan snabbare och till billigare pris utforslas, arbetskraften kan transporteras till och från avlägset belägna avverkningsplatser samt skogsvårdsförbättrande åtgärder underlättas. Det må i detta sammanhang även understrykas, att skogsbilvägar är en viktig förutsättning för ett tillfredsställande resultat av laga skiften.

Kostnaderna för byggande av skogsbilvägar uppgår i regel till avsevärda belopp, och de många mindre skogsägarna kan helt naturligt icke ensamma ikläda sig dessa kostnader. Statsmakterna måste här lämna stöd, men vad det allmänna härvidlag satsar får betraktas som en lönande investering med hänsyn icke minst till de ökade skatteintäkter, som följer av att ett rationellt skogsbruk kan bedrivas även på avlägset belägna skogstrakter. Ett tillfredsställande bilvägnät i skogarna stärker sysselsättningsberedskapen där och ger möjlighet till ett bättre utnyttjande av råvarutillgångarna i skogen. Det bör sålunda ligga i det allmännas intresse att på allt sätt uppmuntra skogsägarna till ökat vägbyggande.

Den enskilde skogsägaren har för närvarande icke möjlighet att vid taxering åtnjuta avdrag för de vid byggandet av skogsbilväg uppkommande anläggningskostnaderna. I viss mån kompenseras den bristande avdragsrätten av möjligheterna att erhålla statsbidrag. De anslag, som årligen beviljas till ifrågavarande bidrag, är emellertid mycket små i förhållande till det förefiggande behovet. I årets statverksproposition, nionde huvudtiteln, föreslås för budgetåret 1954/55 ett anslag till Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo på 1 700 000 kronor, vilket belopp är synnerligen otillräckligt med hänsyn till skogsstyrelsens uppgift, att den 1 juli 1953 bidragsansökningar om i runt tal 19 miljoner kronor fanns hos skogsvårdsstyrelserna. Det må som exempel nämnas, att hos skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län den 30 juni 1953 förelåg ansökningar om statsbidrag för 7,5 miljoner kronor och att skogsvårdsstyrelsen beräknat bidragsbehovet för budgetåret

1954/55 till 2 miljoner kronor. Till jämförelse må nämnas, att det till skogs-
vårdsstyrelsens disposition ställda statsbidraget för budgetåret 1952/53 upp-
gick till 183 000 kronor. För innevarande år är länets kvot 140 000 kronor.

Möjligheterna att av allmänna budgetmedel ställa högre belopp till för-
fogande för skogsbilvägnätets utbyggande ter sig i nuvarande statsfinansiella
läge begränsade. Av denna anledning men än mer med hänsyn till skogsbil-
vägarnas karaktär uppkommer frågan, huruvida icke bilskattemedel bör ta-
gas i anspråk för ändamålet. I det betänkande rörande beskattningen av mo-
torfordonstrafiken (SOU 1953: 34), som häradshövding Nitelius avlämnat,
anför utredningsmannen bl. a. följande (s. 120):

Skogsbilvägarna är enskilda vägar men fyller i regel icke fordringarna för
erhållande av sådana statsbidrag till enskilda vägar, som avräknas mot auto-
mobilskattemedlen. Utsikterna att en skogsbilväg skall införlivas med det
allmänna vägnätet är därför betydligt mindre än i fråga om andra statsbi-
dragsberättigade enskilda vägar. Dessa omständigheter talar för att de till
byggande av skogsbilvägar utgående statsbidragen bör lämnas av allmänna
budgetmedel. Utredningsmannen framhåller å andra sidan att skogsbilvä-
garna nästan uteslutande utnyttjas för tunga virkestransporter med lastbilar
och måste byggas i en härför lämpad bärighetsstandard. De statliga kostna-
derna för skogsbilvägarna kan därför närmast vara föranledda av den tyngre
vägtrafiken och skulle möjligen enligt det principiella betraktelsesätt, som
utredningen anlagt, bestridas av denna trafik. Med hänsyn till ovannämnda
skillnad, som föreligger mellan skogsbilvägar och andra statsbidragsberät-
tigade enskilda vägar, har utredningsmannen dock funnit, att statsbidragen
till skogsbilvägar liksom hittills bör utgå av allmänna budgetmedel.

Utredningsmannen har sålunda icke bestritt, att det ur vissa principiella
synpunkter vore riktigt att statsbidragen till skogsbilvägarna avräknades
mot automobilskattemedlen. Enligt vår mening kan den skillnad, som i
fråga om fordringar på vägens standard föreligger mellan skogsbilväg och
annan enskild väg, icke tillmätas avgörande betydelse. Väsentligare är att
skogsbilvägarnas standard anpassats efter den tyngre vägtrafiken och att
dessa vägar nästan uteslutande utnyttjas för transporter med motorfordon.
Det bör i detta sammanhang även framhållas, att skogsbilvägnätets utbyg-
gande ökar arbetsuppgifterna för den tyngre trafiken och att denna har ett
direkt intresse av goda skogsbilvägar. Utifrån detta vårt betraktelsesätt sy-
nes det rimligt att i varje fall huvuddelen av bidragen till skogsbilvägarna
avräknas mot automobilskattemedlen.

Med stöd av vad ovan anförts får vi sålunda hemställa,

att riksdagen måtte till Skogsvård m. m.: Väg- och flott-
ledsbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1954/55
anvisa ett reservationsanslag av 5 000 000 kronor, varav
3 300 000 kronor avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm i januari 1954.

Lars Eliasson.

Theodor Johansson.