

Nr 147

Av herr **Pålsson** och herr **Andersson, Lars**, *angående skogsbrukets och skogsbygdernas behov av skogsbilvägar.*

För utvecklingen av vårt skogsbruk har flottlederna spelat en mycket stor roll. Det nutida skogsbruket ställer emellertid en mångfald krav på transportleder, som icke kan fyllas av flottleder ensamt inom väglöst område.

Detta har medfört att mindre och ur flottningssynpunkt kostsamma flottleder måste läggas ner och ersättas av skogsbilvägar, varjämte skogsbygderna därutöver behöver förses med skogsbilvägar, som gör det möjligt att till alla delar tillvarata och utnyttja skogsmarkernas produktionsförmåga under för skogsbrukets befolkning gynnsamma betingelser.

Inför den nydaningsprocess som pågår och erfordras inom Norrlands och angränsande områden synes det starkt motiverat att från det allmännas sida vidta åtgärder som kan underlätta lösandet av skogsbrukets transportfrågor.

Bland frågor, som därvid synes böra allvarligt uppmärksammas, är såväl omfattningen av skogsbrukets och skogsbygdernas vägbehov som möjligheterna att finansiera den utbyggnad av skogsvägar, som bedömes erforderlig.

För att något belysa de svårigheter, som förefinns beträffande finansiering av skogsvägföretag, samt tänkbara möjligheter att lösa dessa synes följande böra framhållas.

De skogsbilvägar, som i första hand synes erfordras inom de norrländska skogsbygderna, är s. k. stamvägar, d. v. s. året runt farbara huvudvägar för skogsbruket, utförda ur hållfasthets- och framkomlighetssynpunkt i stort sett efter samma normer som gäller för ödebygdsvägar. Kostnaderna för sådana vägar uppgår till 200 000 å 300 000 kronor per milväg, och vägar-
na i fråga omfattar oftast en längd av 1,5—2 mil och däröver per företag.

Så gott som undantagslöst berör dessa vägföretag ett flertal intressenter — ofta hundratalet och däröver. De handlägges i regel genom bildande av vägsamfälligheter enligt lagen om enskilda vägar. Kostnaderna påföres därvid intressenterna efter den nytta resp. fastighet har av den väg det är fråga om. För täckande av kostnaderna kan statsbidrag utgå i den mån medel finns tillgängliga. Statsbidragen är maximerade till 50 % av de utav skogsvårdsstyrelserna godkända kostnaderna för företagen. Statsbidragen har hittills varit mycket otillräckliga. De kostnader, som icke kan täckas

av statsbidrag, måste i regel tillskjutas kontant av vägintressenterna under en vägs byggnad. Med hänsyn till den storleksordning vägföretagen har är det förståeligt, om det ofta kan vara svårt för en vägintressent att med en gång anskaffa de medel, som erfordras för täckande av kostnadsandel. Det är oftast ej heller möjligt att på en fastighet under en kort tidrymd utföra avverkningar, som täcker kostnaderna för behövliga vägar.

Det visar sig därför ofta mycket svårt att redan under en vägs byggnadstid — innan vägen ännu kunnat tagas i bruk — få medel tillskjutna direkt av intressenterna till hela det kostnadsbelopp, som intressenterna själva skall betala. Detta verkar ofta starkt fördröjande och försvärande vid genomförande av vägförrättningarna. *Då en väg medför nytta långt framåt i tiden synes det därför motiverat, att framtida värden från skogarna får medverka eller utgöra viss säkerhet för finansiering av företagen i fråga.*

Denna princip tillämpas vid utbyggnad av flottleder, och den har i fråga om dessa möjliggjort en smidig och god utbyggnad av hela vårt flottledssystem.

Tillämpad på skogsvägföretag skulle principen innebära, att efter förrättning enligt lagen om enskilda vägar rörande vägrätt, vägs sträckning och byggnad, andelstal för berörda fastigheter etc. skulle förlagsmedel för vägbyggnad kunna tillskjutas såväl genom vägintressenterna själva som genom organisationer, som företräder skogliga transportintressen (bl. a. flottningsföreningar), varefter vägsamfällighet skulle äga rätt att för täckande av vägstnader under vägens amorteringstid belasta varje i samfälligheten ingående fastighet med vägavgift i proportion till å vägen framtransporterat virke intill dess att för respektive fastighet dess kostnadstal fyllts. I likhet med vad som gäller beträffande flottledsutbyggnad skulle framtransporterat virke utgöra säkerhet för vägavgifterna. Om på viss fastighet virke ej avverkas under vägens amorteringstid, skulle ändock fastigheten svara för kostnadsandelen i vägen. Efter lagakraftvunnet beslut om vägföretag svarar nämligen respektive fastighet för kostnadsandelen, och denna kan uttagas såsom efter lagakraftvunnen dom.

För översyn av ovan anförda och med dem sammanhörande spörsmål rörande skogsbrukets vägar och transporter synes särskild utredning böra vidtagas.

På grund av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte anhålla att Kungl. Maj:t till särskild utredning måtte hänskjuta frågorna om skogsbrukets och skogsbygdernas behov av skogsbilvägar samt möjligheterna att finna lämpliga former för finansiering av dessa.

Stockholm den 24 januari 1956

Olof Pålsson

Lars E. Andersson