

## Nr 312.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anvisande av medel till byggande av skogsvägar m. m.; given Stockholms slott den 17 oktober 1941.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF.

A. Pehrsson-Bramstorp.

---

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 oktober 1941.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och folkhushållningsdepartementen anför chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Pehrsson-Bramstorp:

1933 års riksdag anvisade för budgetåret 1933/34 under utgifter för kapitalökning, fonden för förslag till statsverket, ett reservationsanslag av 500,000 kronor att utgå såsom statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. Sedermera har för ändamålet anvisats för budgetåret 1934/35 500,000 kronor, för budgetåret 1938/39 350,000 kronor — därav 300,000 kronor å tilläggsstat till riksstaten för nämnda budgetår —, för budgetåret 1939/40 100,000 kronor samt å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1940/41 1,000,000 kronor.

Genom beslut av årets riksdag (prop. nr 186; r. skr. nr 268) anvisades å kapitalbudgeten till skogsväglånefonden ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

Bestämmelserna rörande statsbidragets disposition finnas upptagna dels i kungörelsen den 16 september 1933 (nr 549) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, med däri genom kungörelserna 349/1938, 187/1941 och 493/1941 gjorda ändringar, och dels i cirkulär den 16 september 1933 (nr 550) med däri genom cirkulär 188/1941 vidtagen ändring. Enligt dessa bestämmelser må från anslaget anvisas dels statsbidrag för utförande av väg- och flottledsbyggnad, dels statsbidrag för uppförande av skogshärbärg eller annan liknande förläggning, dels ock särskilt förvaltningsbidrag. Statsbidrag kan beviljas till 25 procent av den godkända kostnaden för företaget, dock att Kungl. Maj:t kan, då särskilda skäl därtill äro, medgiva statsbidrag till högst 50 procent av nyssnämnda kostnad.

Bestämmelserna angående lån från skogsväglånefonden äro upptagna i kungörelsen den 6 juni 1941 (nr 492).

I skrivelse den 12 juli 1941 har 1936 års skogsutredning gjort framställning om anvisande av ytterligare 2,800,000 kronor till bidrag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo samt 300,000 kronor såsom kapitalförstärkning av skogsväglånefonden. Tillika har utredningen hemställt dels att skogsvägföretag, som skogsvårdsstyrelsen styrkt vara av betydelse för bränsleförsörjningen och som komme till utförande under nuvarande kris, skulle bliva berättigade till statsbidrag med 50 procent av anläggningskostnaderna, dels att skogsvårdsstyrelserna måtte tillerkännas ersättning för sina kostnader under innevarande budgetår för planläggning av skogsvägsföretag, som på grund av krisen ej kunnat utföras, dels ock att åt skogsvårdsstyrelserna måtte uppdragas att snarast vidtaga erforderliga åtgärder för genomförande av ett i skrivelsen skisserat program för skogsvägbbyggandet.

Skogsutredningen har såsom allmän motivering till sina förslag anført i huvudsak följande.

Skogstillgångarna i vårt land äro stora och synas tillräckliga att möta en även långvarig bränslekris. Vedskogsförrådens belägenhet i förhållande till konsumtionsorterna är emellertid i stort sett ogynnsam, vilket medför långa och arbetskrävande transporter. Denna olägenhet skärpes med nuvarande stora veduttag i mycket snabb takt och innebär en fara för överavverkning eller i varje fall ett tillgripande av gagnvirkesduglig skog inom sådana ur transportsynpunkt åtkomliga områden, där veduttaget hittills skett i mellersta och södra Sverige. Denna nödtvungna övergång till utnyttjande av högvärdiga sortiment till bränsleändamål i de mer lättillgängliga skogsbygderna, måste automatiskt medföra en höjning av vedpriserna. Emellertid är en sådan prisstegring på bränslesortimenten ur många synpunkter föga önskvärd. För övre Norrland skulle en prisstegring medföra utökning av vedproduktionsområdena men även ökade transportproblem rent lokalt sett. Då därjämte långtransportvägarnas kapacitet beräknas vara tillfullo utnyttjad redan med nuvarande transportkvantiteter, synes det icke vara möjligt att i avsevärt mycket större omfattning än hittills nyttiggöra de norrländska vedreserverna i södra Sverige. Särskilt i landets mellersta och södra delar skulle

prisstegringen helt visst medföra, att gagnvirke i betydligt större omfattning än hittills bleve upparbetat till vedsortiment, enär någon motsvarande stegring i priset på timmer och massaved knappast kan förväntas. I fall av en långvarig kris skulle en sådan företeelse menligt inverka på industriens råvaruanskaffning i framtiden. Även om det torde vara omöjligt att helt undvika dessa olägenheter, är det uppenbart att allt bör göras för att mildra verkningarna därav. Den mest angelägna åtgärden, som också ligger närmast till hands, blir då att i mellersta och södra Sverige söka fördela veduttaget över all tillgänglig areal.

Avverkningen av gagnvirke för industriellt ändamål är under nuvarande kris i viss mån inskränkt. De flesta industrier, som taga sin råvara från skogen, söka emellertid av olika anledningar uppehålla driften om ock mångendast i mindre skala än normalt. Detta jämte önskvärdheten av att visst råvarulager alltid må finnas tillgängligt för framtida behov nödvändiggör sannolikt industriavverkningar av tillsvidare omkring 70 à 80 procent av normal omfattning. Det totala uttag från skogarna, som därvid uppstår, innebär i förhållande till tillväxten en högst betydande överavverkning, vilken icke kan uttagas under en längre följd av år utan allvarligt men för skogsproduktionen och skogsnäringen.

Genom förfrågan hos ett antal skogsvårdsstyrelser har klarlagts, att även i södra Sverige betydande arealer finnas, varifrån avverkning av bränslesortiment ej kan äga rum av brist på lämpliga transportvägar. För Södermanlands, Jönköpings, Kalmar, Värmlands och Örebro län utgör summan av skogsmarksarealen 1,990,500 hektar, medan motsvarande arealen skogsmark, som är tillgänglig för vedavverkning, är 1,680,500 hektar, d. v. s. cirka 84 procent av den förra. En överavverkning måste drabba de lättillgängligaste områdena särskilt hårt, vilket är så mycket sannolikare, som stora delar av dessa områden även före krisen deltagit i vedproduktionen och såhunda redan tidigare skattats på för vedsortiment tjänlig skog i med hänsyn till skogsvården lämplig omfattning. Det är i detta läge av synnerlig vikt, att de för vedavverkning nu icke tillgängliga områdena i landets mellersta och södra delar genom anordnande av vägförbindelser bringas inom vedproduktionsrayonen.

Bygandet av skogsbilvägar har länge varit föremål för statsmakternas intresse, i det att sedan år 1933 vid upprepade tillfällen medel anslagits för statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. I och med motorismens utveckling och den alltfört skeende rationaliseringen inom skogsbruket har bilen fått ökad användning som transportmedel för skogsprodukter. I samma mån har kravet på ett ändamålsenligt ordnande av skogsbrukets egna transportvägar vuxit i styrka. Under nu rådande kris, då avverkningen av bränslesortiment för avsalu ungefär femdubblats, framstår vikten av ett välordnat transportväsende med än större skärpa. Bränsleförsörjningsfrågan är med andra ord i hög grad ett transportproblem. Särskilt ur denna synpunkt utgör ett effektivt skogsvägnät en faktor av största betydelse för ekonomisk beredskap. Ej nog därmed; även för skogsvårdens rätta bedrivande, varvid mera svårtillgängliga områden icke få lämnas åsido, medan andra alltför hårt belastas, äro väl planlagda skogstransportvägar av grundläggande betydelse.

Efter att ha lämnat en redogörelse för vad vid årets riksdag förekommit i fråga om medelsanvisning för nu ifrågavarande ändamål, har utredningen till belysande av behovet av skogsvägar och kostnaden därför i följande två tabeller lämnat en sammanställning över vissa från skogsvårdsstyrelserna inkomna svar angående bygandet av skogsvägar.

Tabell 1.

L ä n (landstingsområde)	Areal prod. skogsmark ha	Ur bränsle- avverknings- synpunkt icke tillgäng- lig areal ha	Beräknad årlig avverk- ning av bränslesorti- ment å i kol. 3 redo- visad areal lm <sup>3</sup>		Behov av skogsbilvägar för i kol. 3 redovisad areal	
			totalt	pr ha	längd km	kostnad kr.
1	2	3	4	5	6	7
Uppsala .....	233,900	10,000	35,000	3.5	36	200,000
Södermanlands ..	281,700	60,000	60,000	1.0	100	500,000
Östergötlands ....	468,300	<sup>1</sup> 40,000	<sup>1</sup> 80,000	2.0	200	800,000
Jönköpings .....	550,800	100,000	500,000	5.0	2,500	5,000,000
Kronobergs .....	481,500	6,000	18,000	3.0	50	150,000
Kalmar l. norra..	321,500	30,000	100,000	3.3	300	1,200,000
» » södra..	265,300	<sup>1</sup> 20,000	50,000	2.5	55	200,000
Skaraborgs .....	255,100	18,000	20,000	1.1	100	300,000
Värmlands .....	<sup>2</sup> 400,000	70,000	500,000	7.1	342	1,661,000
Örebro .....	436,500	50,000	150,000	3.0	40	200,000
Västmanlands....	327,800	<sup>1</sup> 20,000	<sup>1</sup> 40,000	2.0	50	268,000
Kopparbergs .....	1,473,400	400,000	1,000,000	2.5	1,400	5,600,000
Gävleborgs .....	1,236,700	250,000	1,000,000	4.0	2,220	12,500,000
Västernorrlands..	1,666,600	735,000	2,000,000	2.7	3,500	17,500,000
Jämtlands .....	<sup>3</sup> 1,200,000	278,000	1,390,000	5.0	1,660	4,260,000
Summa	9,599,100	2,087,000	6,943,000	3.3	12,553	50,839,000

<sup>1</sup> Siffran erhållen med ledning av avgivna svar. — <sup>2</sup> Endast <sup>1</sup>/<sub>3</sub> av länet. — <sup>3</sup> Den del av länet som kan komma ifråga i detta sammanhang.

Tabell 2.

L ä n (landstingsområde)	Till hösten 1942 kunna färdig- ställas skogsbil- vägar i nedan- stående omfatt- ning		Vedfångst säsongen 1942—43 å områden som berö- ras av vägar i kol. 2, lm <sup>3</sup>	Anslagsbehov 1941/42 för vägar i kol. 2				
	km	kronor		Bidrag	Lån	S:a 5 + 6 70 % av kol. 3	För- valt- nings- bidrag	Total- summa Kol. 7 + 8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uppsala .....	25	150,000	27,000	75,000	30,000	105,000	21,000	126,000
Södermanlands ..	100	500,000	60,000	250,000	100,000	350,000	70,000	420,000
Östergötlands ....	100	440,000	<sup>1</sup> 100,000	220,000	88,000	308,000	61,600	369,600
Jönköpings .....	100	200,000	100,000	100,000	40,000	140,000	28,000	168,000
Kronobergs .....	25	75,000	12,000	37,500	15,000	52,500	10,500	63,000
Kalmar l. norra..	120	480,000	100,000	240,000	96,000	336,000	67,200	403,200
„ „ södra..	55	200,000	50,000	100,000	40,000	140,000	28,000	168,000
Skaraborgs .....	25	75,000	20,000	37,500	15,000	52,500	10,500	63,000
Värmlands .....	34	170,000	50,000	85,000	34,000	119,000	23,800	142,800
Örebro .....	15	75,000	150,000	37,500	15,000	52,500	10,500	63,000
Västmanlands....	40	230,000	<sup>1</sup> 200,000	115,000	46,000	161,000	32,200	193,200
Kopparbergs ....	150	600,000	150,000	300,000	120,000	420,000	84,000	504,000
Gävleborgs .....	250	1,250,000	300,000	625,000	250,000	875,000	175,000	1,050,000
Västernorrlands..	76	270,000	150,000	135,000	54,000	189,000	37,800	226,800
Jämtlands .....	150	385,000	250,000	192,500	77,000	269,500	53,900	323,400
Summa	1,265	5,100,000	1,719,000	2,550,000	1,020,000	3,570,000	714,000	4,284,000

<sup>1</sup> Siffran erhållen med ledning av avgivet svar.

I anslutning till tabellerna har utredningen anfört bland annat:

Siffrorna i tabellerna ha tillkommit genom överslagskalkyler, byggda på den kännedom, skogsvårdsstyrelsepersonalen äger beträffande sina tjänstgöringsområden. Uppskattningen av den s. k. icke tillgängliga arealen (tab. 1, kol. 3) torde därför få tillmätas viss grad av säkerhet. Denna areal utgör inom det undersökta området 2,087,000 hektar eller cirka 23 procent av skogsmarkens areal. Om materialet uppdelas i två grupper, den ena omfattande Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län, den andra övriga län, erhålles för norra gruppen en icke tillgänglig areal av cirka 30 procent av skogsmarksarealen, medan motsvarande siffra för södra gruppen är 10.5 procent.

Inom denna för bränsleavverkning nu oåtkomliga areal beräknas årligen under minst tre år kunna utvinnas drygt 6.9 miljoner kubikmeter löst mått bränsleprodukter. Denna kvantitet fördelar sig på norra gruppen med 5.4 och på södra gruppen med 1.5 miljoner kubikmeter löst mått. Här är uppskattningen väsentligt svårare. Per hektar sett växlar det uppskattade uttaget mellan lägst 1.0 kubikmeter löst mått och högst 7.1 kubikmeter löst mått, medan medeltalet uppgår till 3.3 kubikmeter löst mått. I betraktande av den upplagring av för bränslesortiment lämplig skog, som skett inom dylika områden, är kvantiteten sannolikt mycket lågt beräknad.

För att nyttiggöra hela den icke tillgängliga arealen skulle erfordras sammanlagt 12,553 kilometer skogsbilvägar, som i anläggning beräknas kosta 50.3 miljoner kronor. Skogsvårdsstyrelsens uppfattning om erforderlig väglängd per ytenhet är starkt varierande. Skogsvårdsstyrelsen i Jönköpings län intar i detta hänseende en särställning med 25 meter per hektar eller ett teoretiskt inbördes vägavstånd av blott 400 meter, vilket förefaller innebära en överskattning. Å andra sidan torde behovet i flera fall vara underskattat. Den totala längden (tab. 1, kol. 6), 12,553 kilometer, innebär ett teoretiskt inbördes avstånd mellan vägarna av cirka 1,700 meter. För norra gruppen är motsvarande värde 1,900 meter och för södra gruppen 1,100 meter. Det verkliga inbördes vägavståndet är givetvis beroende av impedimentarealens storlek och blir sålunda väsentligt större särskilt i de norra länen. Sannolikt innebära de redovisade väglängderna ett största hästkörningsavstånd inom motsvarande områden av för norra gruppen 2—2.5 kilometer och för södra gruppen 1—1.5 kilometer. En god jämförelse erbjuder en statistik i fråga om skogsvägbyggnad å enskilda skogar, som upprättats av skogsvårdsstyrelsernas förbunds centralråd och som hämtats ur fastställda vägplaner, i vilka båtnadsarealen av skogsmark finnes angiven. Genomsnittligt för alla vägföretag ger denna statistik ett teoretiskt inbördes vägavstånd av 1,666 meter. Det får sålunda anses berättigat draga den slutsatsen, att det i tab. 1, kol. 6 redovisade sammanlagda vägbehovet är normalt i förhållande till den redovisade arealen. Kostnaderna ha beräknats till cirka 4 kronor per längdmeter, vilket innebär en stegring jämfört med tidigare medeltal.

I tab. 2 besvaras dels frågan huru stor del av de erforderliga vägarna, som — förutsatt anslag — kunna tänkas färdigställda till hösten 1942, och dels frågan om storleken av den vedkvantitet, som kunde beräknas bli utfraktad utefter de nya vägarna under säsongen 1942/43. I övrigt innehåller tabellen en utredning verkställda beräkningar av anslagsbehoven. De uppgifter, som återfinnas i tab. 2, angående väglängd och vedfångst ha av skogsvårdsstyrelserna uppenbarligen beräknats med stor försiktighet. Man kan sålunda anse, att såväl väglängderna som den beräknade vedfångsten icke stå i rätt relation till uppgifterna i tab. 1, kol. 6 respektive 4. Vad beträffar vägbyggnad upptages i tab. 2 cirka  $\frac{1}{10}$  av totala behovet eller 1,265,000 längd-

meter, medan första säsongens vedfångst uppskattats till 1,719,000 kubikmeter löst mått. För byggande av dessa vägar åtgå grovt räknat omkring 600,000 dagsverken. Det i tab. 2 beräknade anslagsbehovet förutsätter bidrag med 50 procent och lån med 20 procent av beräknad kostnad. Härtill har lagts förvaltningsbidrag med 20 procent av summa bidrag och lån. Beräknas förvaltningsbidraget på endast det förra beloppet, uppstår en sänkning av cirka 200,000 kronor.

Skogsutredningen har upplyst, att samtliga hörda skogsvårdsstyrelser med undantag av en ha tillstyrkt, att åtgärder vidtagas för att få till stånd en utökning av skogsvägbyggandet.

Rörande behovet av arbetskraft för genomförande av det ifrågasatta vägbbyggandet har skogsutredningen anfört att arbetskraftåtgången för vägbbyggnaderna överslagsvis beräknats till cirka 600,000 dagsverken. Detta innebure en erforderlig arbetsstyrka om exempelvis 4,000 man under sex månader eller 8,000 man under tre månader. Tänktes arbetet fördelat på fjorton län, bleve den genomsnittliga arbetsstyrkan per län ej så stor, att svårigheterna för densammas anskaffande ansåges oöverkomliga.

Vad beträffar storleken av det statsbidrag utan återbetalningsskyldighet, som bör utgå till här avsedda vägar, har skogsutredningen ansett, att de vägföretag, som skogsvårdsstyrelsen funnit vara till gagn ej blott för skogsvården i allmänhet utan jämväl för bränsleförsörjningen och som komme till utförande under nuvarande kris, borde vara berättigade till bidrag med 50 procent av den beräknade kostnaden och att sålunda den senare omständigheten borde anses såsom ett sådant särskilt skäl, varom talades i förutnämnda kungörelse i ämnet.

I fråga om medelsbehovet har utredningen yttrat:

Om utpräglad brist på arbetskraft icke uppstår och om ovannämnda förslag angående statsbidragens storlek kan förverkligas, torde skogsvägbyggandet komma till stånd i större omfattning, än skogsvårdsstyrelserna vågat förutsätta. Utredningen anser därför att omkring 5 miljoner kronor nu böra hållas disponibla för detta ändamål. Med hänsyn till redan anvisade medel skulle ett tillskott av 3.1 miljoner kronor erfordras, varav 2.8 miljoner för täckande av bidrag till vägföretagen och skogsvårdsstyrelsernas förvaltningskostnader samt 0.3 miljoner för utökning av skogsväglånefonden.

Ett ökat skogsvägbyggande förutsätter en omfattande propaganda och planlägningsverksamhet från skogsvårdsstyrelsernas sida. Med anledning därav ha dessa nu tillfrågats, huruvida särskilda förvaltningsmedel vore erforderliga för denna verksamhets bedrivande innevarande år. Vissa styrelser ha framhållit att så vore fallet. Skogsutredningen anser därför att skogsvårdsstyrelserna böra beredas möjlighet att vid behov erhålla förskott å förvaltningsbidrag för planläggning av skogsbilvägar.

Med hänsyn till nu rådande kris, under vilken det framtida läget ej för längre tid kan förutsägas, får det även anses rimligt, att skogsvårdsstyrelserna garanteras ersättning för havda planlägningskostnader beträffande sådana företag, som av i huvudsak krisbetonade anledningar ej komma till utförande.

Över skogsutredningens förslag ha efter remiss *yttranden* avgivits av statskontoret, skogsstyrelsen, statens arbetsmarknadskommission, statens bräns-

lekommision, Sveriges skogsägareförbund och Sveriges skogsägareförenings-ars riksförbund. I samtliga yttranden har skogsutredningens förslag i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

*Statens bränslekommision* har anfört i huvudsak följande.

Det torde vara uppenbart, att det i nuvarande bränsleförsörjningsläge skulle vara synnerligen önskvärt att genom utbyggandet av ett nät av skogsvägar öppna nya områden för vedfångst. Genom lägre transportkostnader skulle härigenom skapas en möjlighet att motverka prisstegringar på veden. Genom att vedavverkningarna kunde förläggas till nya områden med god tillgång på vedskog skulle avverkningarna i bättre belägna skogar, där de senaste årens stora vedhuggningar i många fall redan nödvändiggjort upphuggning till ved av gagnvirkesträd, i motsvarande grad kunna minskas. Det synes å andra sidan böra beaktas, att värdet av dessa fördelar avsevärt förringades, därest omfattande vägbyggen skulle draga arbetskraft från vedhuggningarna. Kommissionen förutsätter emellertid, att — med hänsyn till den arbetslöshet som för närvarande råder och som i händelse av krisens fortsättning väl kan förväntas ytterligare förvärras — sådan arbetskraft som icke lämpligen kan utföra skogsarbete skall kunna sysselsättas vid här ifrågasatta vägarbeten. Med hänsyn till att avverkningsprogrammets genomförande är i väsentlig mån en fråga om arbetskraft anser kommissionen det däremot ej lyckligt, därest igångsättandet av omfattande vägarbeten skulle komma att medföra allvarlig konkurrens om skogsbrukets arbetskraft.

Med hänsyn till vad nu anförts och under förut angivna förutsättningar tillstyrker kommissionen ifrågavarande framställning.

*Sveriges skogsägareförbund* har yttrat i huvudsak följande.

Förbundet får för sin del bestyrka riktigheten av skogsutredningens uttalande, att fara föreligger att de stora bränsleavverkningarna i vissa landsdelar icke låta sig inordnas inom en god skogsvårds ram samt att de kunna föranleda, att högvärdiga sortiment upparbetas till ved. De påtagliga svårigheter, med vilka bränsle- och trafikkommissionerna haft att kämpa, när det gällt att överföra vedöverskottet i mellersta och övre Norrland till konsumtionsområdena i södra Sverige, ha tydligt visat, att de stora tillgångarna av vedskog i Norrland icke kunna i utsträckt omfattning påräknas för täckande av de ständigt ökade behoven i industriområdena och tätorterna i landet söder om Dalälven. Det kan därför knappast undvikas, att de stora vedkvantiteter, som i nuvarande läge nödvändigtvis måste anskaffas för de sydsvenska konsumtionsområdena, även få till betydande del framskaffas ur skogarna i dessa landsdelar. Detta stöter emellertid redan nu på svårigheter ur skogsvårdssynpunkt samt med hänsyn till ett tekniskt rätt utnyttjande av det vid avverkningarna utfallande virket. Inom stora delar av de syd- och mellansvenska skogsområdena har god avsättning för vedsortimenten, särskilt av lövskog, funnits redan under normala förhållanden. Några större reserver av outnyttjad vedskog finnas icke inom sådana områden. Vidare är att märka, att en ej ringa del av syd- och mellansveriges skogar varit underkastade en relativt god skogsvård med tidiga gallringar och andra beståndsvårdande huggningar, varvid bränslesortimenten successivt uttagits. I Bergslagens kohningstrakter ha de sedan länge helt utnyttjats.

I detta läge har det ej kunnat undvikas, att många skogsägare måst tillgripa gagnvirkesduglig skog för att fullgöra sina vedproduktionsåligganden. I än större omfattning lär detta bliva fallet, om krisen fortsätter. Det torde väl knappast behöva framhållas, att ett sådant utnyttjande av våra skogstillgångar vore olyckligt med hänsyn till träindustriernas framtida råvaruförsörjning.

Förbundet delar skogsutredningens mening, att det under dessa förutsättningar är synnerligen angeläget, att de reserver av vedskog, som ännu finnas i vissa delar av de lättillgängligare syd- och mellansvenska skogsområdena, snabbast möjligt mobiliseras. Dessa reserver ha samlats i skogsområden, där vägförbindelserna varit så dåliga, att de relativt lågvärdiga vedsortimenten ej kunnat bära kostnaden för sin uttransport. Den rätta åtgärden är då, såsom utredningen ock föreslagit, att genom byggande av skogsbilvägar skapa förutsättningar för bränslesortimentens uttransport. Förbundet får alltså tillstyrka vad skogsutredningen härom föreslagit. Givetvis böra dessa vägbyggnader från början anordnas så, att de i framtiden kunna betjäna skogsbruket i dess helhet inom respektive områden.

Rörande behovet av sådana vägbyggnader har utredningen framlagt viss, från skogsvårdsstyrelserna införskaffad statistik. Förbundet kan icke jäva riktigheten av denna. Förbundets erfarenhet går dock närmast i den riktningen, att behovet av skogsbilvägar är större än vad den framlagda statistiken visar. Måhända torde skogsvårdsstyrelserna av försiktighetsskäl ha räknat i underkant.

*Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* har uttalat bland annat följande.

Riksförbundet vill framhålla önskvärdheten av att, därest bidragsmedel till skogsvägbyggen även i fortsättningen bliva tillgängliga, bidragens storlek om möjligt avvägas med hänsyn till de i olika delar av landet mycket varierande premisserna för skogsvägbygge. Sålunda torde amortering av ett vägbyggnadsföretag i landets södra delar — där väglängderna bliva kortare, räknat per hektar produktiv skogsmark — kunna ske betydligt fortare än norrut på grund av de avsevärda skillnaderna i markernas produktionsförmåga. Även till andra förhållanden, såsom bland annat speciellt svårartad terräng, eller förlängd sträckning av vägen på grund av förekomst av mossar och impediment och för att finna anslutning till redan befintlig väg, synes enligt förbundets mening rätteligen hänsyn böra tagas vid avvägningen av bidragets storlek.

Man torde få räkna med att, även med stora statliga bidrag, för många och då speciellt mindre skogsägare svårigheter uppstå att med kontanta medel och även med arbete in natura finansiera sina andelar i vägbyggnadsföretag. För att underlätta och ytterligare stödja en önskvärd snabb utveckling av skogsvägbyggandet har statsmakterna anvisat medel till skogsväglånefonden. I Kungl. Maj:ts kungörelse angående denna fond föreskrives att lån jämte bidrag icke böra överskrida 70 procent av företagets beräknade kostnad. Då efter vad i föregående sagts, förutsättningarna för vägbyggenas genomförande kunna vara ytterst varierande, skulle det enligt förbundets uppfattning vara välbetänkt om skogsstyrelsen kunde givas bemyndigande att efter särskild prövning bevilja lån till högre belopp om så skulle visa sig erforderligt.

Vid planläggningen av nu ifrågavarande skogsvägar bör det givetvis ankomma på skogsvårdsstyrelserna att nogsamtt beakta, att sträckningen av vägarna kommer att ske med aktgivande på att de kunna inrangeras i ett så småningom utbyggt rationellt vägsystem över skogarna.

Då skogsutredningens hemställan, som nu i första hand avser att genom ett forcerat vägbyggnadsarbete underlätta vedanskaffningen inom vissa aktuella områden, är att anse icke blott som en tillfällig åtgärd för lösande av ett trängande krisproblem utan även avser ett bevarande av nu välbelägna skogstillgångar på längre sikt och för högvärdigare ändamål än brännved



och därjämte har betydelse för en framtida ytterligare intensifiering av skogsbruket inom berörda områden vill riksförbundet på det livligaste tillstyrka denna skogsutredningens hemställan.

*Statskontoret* har anfört följande.

I framställningen har föreslagits, att för skogsvägföretag, som vederböran- de skogsvårdsstyrelse funne vara av betydelse för bränsleförsörjningen och som komme till utförande under nuvarande kris, skulle kunna erhållas statsbi- drag med 50 procent av anläggningskostnaden. Statskontoret vill erinra, att, jämlikt av riksdagen godkända grunder för ifrågavarande understödsverksam- het, bidrag och lån sammanlagt icke må överstiga 70 procent av nämnda kostnad. Förslaget innebär alltså, att av det totala statsunderstödet  $\frac{5}{7}$  skulle kunna utgöra bidrag och  $\frac{2}{7}$  lån. Enligt statskontorets mening är denna pro- portion mellan bidrag och lån icke tillfredsställande. Ämbetsverket anser det i varje fall i allmänhet icke böra ifrågakomma, att bidrag beviljas till en så betydande andel av anläggningskostnaden som 50 procent.

Vidare vill statskontoret bringa i erinran, att i motionen I: 62 vid årets riksdag föreslagits, att riksdagen vid tillstyrkande av det av Kungl. Maj:t äskade anslaget till statsbidrag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i en- skild ägo skulle hos Kungl. Maj:t hemställa, att bidrag till byggande av enkla skogsvägar som regel skulle utgå med 50 procent av den beräknade kostna- den, samt att jordbruksutskottet i av riksdagen godkänt utlåtande i ämnet (nr 2) i anledning av motionen uttalat, att det icke syntes vara lämpligt att på förhand angiva, vilket bidrag i regel borde utgå. Statskontoret, som delar den av jordbruksutskottet hävdade uppfattningen, vill därjämte framhålla, att det måste anses vara stridande mot vedertagna principer för beviljande av statsbidrag, att bidragssökande förklaras äga rätt till understöd. Vid nu angivna förhållanden och då Kungl. Maj:t redan enligt gällande författning rörande bidrag till byggande av skogsvägar och flottleder äger möjlighet att, om särskilda skäl därtill äro, medgiva bidrag intill 50 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget, anser statskontoret, att — även om det procenttal, efter vilket bidrag till ifrågavarande ändamål för närvarande normalt utgår, eller 25 procent finnes böra höjas — ändring likväl icke bör vidtagas i författningsföreskrifterna.

Med avseende å förslaget, att skogsvårdsstyrelserna skulle erhålla ersätt- ning av statsmedel för vissa planläggningskostnader, vill statskontoret uttala, att ämbetsverket förutsätter, att gottgörelse må lämnas endast för sådana verkliga merutgifter för skogsvårdsstyrelses verksamhet, som styrelsen visar vara föranledda av skogsvägplanläggning.

*Statens arbetsmarknadskommission* har framhållit att det — för att där så vore möjligt kunna anordna gemensamma arbetsplatser för till arbetena hänvisade arbetslösa — syntes kommissionen ur arbetsmarknadssynpunkt an- geläget, att planerna för anläggande av skogsvägar och cykelstigar samt väg- förbindelser i övrigt i möjligaste mån samordnades.

Under innevarande års riksdag ha avsevärda belopp anvisats för under- stödandet av vägbyggnader å landets skogar. Sålunda ha dels ett belopp av 1,000,000 kronor anvisats att användas såsom statsbidrag för byggande av skogsvägar och dels ett belopp av 900,000 kronor ställts till förfogande för att utlämnas såsom lån för samma ändamål. Av utredningen framgår emel-

*Departements-  
chefen.*

lertid att dessa medel icke torde vara tillräckliga för att få till stånd vägbyggnader i den omfattning som i nuvarande läge anses erforderligt. Vad som för närvarande i så hög grad aktualiserar frågan om skogsvägbyggnaden, är framför allt problemet om landets försörjning med vedbränsle. De under krisen med varje år stegrade uttagen av vedbränsle ur landets skogar synas för skogsbruket i mellersta och södra Sverige medföra risk för en icke obetydlig överavverkning i de med hänsyn till transportförhållandena bättre belägna skogarna. En viss fara föreligger även för att inom de mera välbelägna skogsområdena ett misshushållande sker med värdefull skog för utvinnande av bränsleprodukter. Uppenbarligen kan det befaras, att dessa missförhållanden snabbt ökas vid en förlängning av krisen. Enligt vad utredningen ger vid handen torde emellertid i södra Norrland samt mellersta och södra delarna av landet ännu finnas betydande skogsområden, som skulle kunna exploateras för vedavverkning ävensom annan avverkning, därest tillgång på vägar funnes för vedens och virkets uttransporterande. Ett snabbt utbyggande av skogsvägarna är med hänsyn härtill behöfligt. Såsom utredningen framhållit underlättas härigenom icke blott vedförsörjningen utan även skogs-skötseln och virkesproduktionen i allmänhet. För framtiden kommer nämligen ett väl utbyggt vägnät på landets skogar att öka skogsbrukets bärkraft. I anslutning till skogsutredningens förslag tillstyrker jag därför, att ytterligare medel för ifrågavarande ändamål nu ställas till förfogande. Beträffande medelsbehovet har utredningen ansett, att ett belopp av 2,800,000 kronor borde anvisas till statsbidrag och ett belopp av 300,000 kronor borde tillföras skogsväglånefonden. Mot storleken av anslagsäskandena är från min sida intet att erinra.

Skogsutredningen har i sin skrivelse även hemställt, att skogsvårdsstyrelserna skulle tillerkännas ersättning för kostnader, som styrelserna haft under innevarande budgetår för planläggning av skogsvägföretag, vilka på grund av krisläget icke kunnat komma till utförande. Skäl synas tala för att så i viss utsträckning kan ske. Frågan härom bör emellertid prövas från fall till fall. Beträffande den procentsats, med vilken statsbidrag bör utgå till vägföretag, som är av betydelse för vedförsörjningen, torde denna fråga få avgöras av Kungl. Maj:t vid prövning av ansökningar om bidrag enligt gällande grunder.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1941/42 anvisa

dels å driftbudgeten under nionde huvudtiteln till *Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo* ett *reservationsanslag* av ..... kronor 2,800,000;

dels ock å kapitalbudgeten under statens utlåningsfonder till *Skogsväglånefonden* ett *reservationsanslag* av ..... kronor 300,000.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Richard Jobson.*

---