

Nr 244.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo; given Stockholms slott den 9 april 1943.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars 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 9 april 1943.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations-, finans- och folkhushållningsdepartementen anmäler chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Pehrsson-Bramstorp, *fråga om statsunderstöd till vägbyggnader å skogar i enskild ägo m. m.* samt anför därvid.

I årets statsverksproposition (IX H. T. punkt 191) har Kungl. Maj:t på min föredragning föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1943/44 beräkna ett reservationsanslag av 500,000 kronor. Jag torde nu ånyo få anmäla detta ärende.

1936 års skogsutredning (överdirektören G. Strindlund, tillika ordförande, statssekreteraren N. A. E. Malmfors samt ombudsmannen hos Sveriges skogsägareförbund jägmästaren C. A. N. Schager) har med skrivelse den 11 februari 1943 överlämnat betänkande med förslag rörande skogsbrukets transporter på vägar och järnvägar (stat. off. utr. 1943: 4).

Över betänkandet ha efter remiss yttranden avgivits av statskontoret, domänstyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen, skogsstyrelsen, samtliga länsstyrelser, statens arbetsmarknadskommission, 1942 års vägsakkunniga samt Norrlands skogsvårdsförbund. Skogsstyrelsen har vid sitt yttrande fogat utlåtanden av samtliga skogsvårdsstyrelser, skogssällskapet, Sveriges skogsägareförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund. Flertalet länsstyrelser har överlämnat utlåtanden från vägingenjören i länet. Vid länsstyrelsens i Örebro län yttrande har jämväl fogats utlåtande från förvaltningsutskottet hos hushållningssällskapet i länet.

Gällande bestämmelser rörande statsunderstöd till speciella skogsvägar m. m.

Sedan budgetåret 1933/34 ha med undantag för budgetåren 1935/38 beviljats anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. Dessa anslag ha till skillnad från sådana till allmän eller enskild väghållning utgått under nionde huvudtiteln å riksstaten.

Genom beslut vid 1941 års riksdag (prop. nr 186; r. skr. nr 268) inrättades statens skogsväglånefond, från vilken statslån kan utgå till vägbyggnad å skogar i enskild ägo.

De anslag, som till och med budgetåret 1942/43 av riksdagen anvisats för statsbidrag och lån till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, framgå av nedanstående tablå.

	Statsbidrag	Skogsväglånefonden
	Kronor	Kronor
Budgetåret 1933/34	500,000	
» 1934/35	500,000	
» 1935/36	—	
» 1936/37	—	
» 1937/38	—	
» 1938/39	350,000	
» 1939/40	100,000	
» 1940/41	1,000,000	
» 1941/42	2,800,000	1,200,000
» 1942/43	3,000,000	—
Summa kronor	8,250,000	1,200,000

Bestämmelser angående den statliga bidragsverksamheten för stödjande av skogsvägbyggnader återfinnas i kungörelsen den 16 september 1933 (nr 549) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, ändrad genom kungörelserna nr 349/1938, 187/1941 och 493/1941, samt cirkuläret den 16 september 1933 (nr 550) med vissa föreskrifter rörande tillämpningen av 1933 års kungörelse, vilket cirkulär ändrats genom cirkuläret nr 188/1941. Av innehållet i dessa författningar må här återgivas följande.

Statsbidrag kan utgå dels för utförande av väg- eller flottledsbyggnad å skog, varå skogsvårdslagen, lagen om vård av vissa skogar inom Västerbottens och Norrbottens läns lappmarker med flera områden, lagen om häradssallmänningar eller lagen om allmänningsskogar i Norrland och Dalarna äger tillämpning, dels för uppförande av skogshärbärge eller blivande förläggning å skog, tillhörig enskild person. Härutöver utgår särskilt förvaltningsbidrag till de institutioner, i regel skogsvårdsstyrelser, som äro verksamhetens direkta handhavare.

På framställning av skogsvårdsstyrelse beslutar Kungl. Maj:t om anvisande till styrelsen dels av medel att av styrelsen utdelas såsom statsbidrag, dels ock av särskilt förvaltningsbidrag för bestridande av styrelsens med verksamhetens handhavande förenade kostnader. Nämnda framställning skall, åtföljd av en förteckning enligt av Kungl. Maj:t fastställt formulär över inkomna ansökningar om statsbidrag vilka skogsvårdsstyrelsen tillstyrkt, överlämnas till skogsstyrelsen, som har att efter hörande av statens arbetsmarknadskommission med eget utlåtande insända handlingarna i ärendet till Kungl. Maj:t.

Ansökan om statsbidrag till särskilt företag göres hos vederbörande skogsvårdsstyrelse. Avser ansökningen statsbidrag till väg- eller flottledsbyggnad och finner skogsvårdsstyrelsen densamma icke omedelbart böra avslås, skall styrelsen föranstalta om upprättande av förslag till utförande av företaget. Kan i fråga om vägbyggnadsföretag antagas, att med hänsyn till allmän eller enskild rätt hinder möter mot företaget, skall förslaget upprättas vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Är ej dylikt fall förhanden och föreligga ej heller eljest sådana förhållanden, att förslaget bör uppgöras vid förrättning, som nyss sagts, skall förslaget upprättas i den ordning särskilt är stadgat.

Statsbidrag må ej utgå till företag, som kan förväntas komma till utförande på den öppna marknaden inom den närmaste framtiden. I fråga om väg- och flottledsbyggnad må statsbidrag allenast utgå till företag, som avser nybyggnad eller sådan omläggning eller förbättring av förut befinnlig väg eller flottled (dock ej allmän flottled), att denna först genom sagda åtgärd kan fylla det med vägen eller flottleden avsedda ändamålet. Företag, som i högre grad än annat finnes ägnat att lindra eller motverka arbetslöshet inom orten, äger företräde till erhållande av statsbidrag. Innan statsbidrag beviljas till visst företag, bör vederbörande arbetslöshetskommitté eller motsvarande organ beredas tillfälle att avgiva yttrande i ärendet.

Bidrag kan beviljas till 25 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända

kostnaden för företaget, dock att Kungl. Maj:t kan, då särskilda skäl därtill äro, medgiva statsbidrag till högst 50 procent av nyssnämnda kostnad. Statsunderstöd i form av lån och bidrag må sammanlagt icke överstiga 70 procent av den utav skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget.

För företag, som erhållit statsbidrag, skall skogsvårdsstyrelsen upprätta arbetsplan. Beträffande bidragstagarens förpliktelser upprättas skriftligt kontrakt, för vars fullgörande skall ställas borgen, som av skogsvårdsstyrelsen kan godkännas, såvida skogsvårdsstyrelsen ej finner skäl meddela befrielse därifrån.

Då förslag till väg- eller flottledsbyggnad skall upprättas, har skogsvårdsstyrelsen att därtill förordna lämplig förrättningsman. Är företaget av sådan beskaffenhet, att förslag därtill bör uppgöras vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar, har styrelsen att vidtaga åtgärder för ärendets handläggning i dylik ordning.

Företag, varom här är fråga, skall till läge, sträckning och anordning i övrigt utföras på sådant sätt, att ändamålet med minsta kostnad och olägenhet vinnes. Vid vägföretags planläggning bör beaktas, att sträckningen väljes med hänsyn jämväl till behovet av vägförbindelse till avsides liggande boplatser, där detta kan ske utan större kostnadsökning eller utan oskäligt åsidosättande av företagets huvudsyfte.

I fråga om tekniska krav stadgas, att väg i regel bör byggas med en bredd ej överstigande 3.6 och ej understigande 2.5 meter och att den, där ej särskilda skäl till annat föranleda, skall givas sådan fasthet, att den kan fylla ett mera stadigvarande transportbehov även under den tid, då vägbanan ej är tjalad. Mötesplatser för fordon skola anordnas i erforderlig utsträckning.

Förslag, som upprättats annorledes än vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar, skall omfatta betänkande med översiktskarta, ritningar med beskrivning, kostnadsförslag och utlåtande. Har förslaget uppgjorts vid förrättning enligt nämnda lag, skall innan frågan om statsbidrag till företaget av skogsvårdsstyrelsen prövas genom styrelsens försorg upprättas betänkande. Innan statsbidrag i dylikt fall må beviljas, skall styrelsen dessutom ha införskaffat bevis, att vid förrättningen avgivet utlåtande vunnit laga kraft.

Innan skogsvårdsstyrelse hos Kungl. Maj:t gör framställning om anvisande av medel från anslaget till här avsett ändamål, bör styrelsen förskaffa sig noggrann kännedom om de väg- och flottledsbyggnader av nu ifrågavarande eller därmed liknande beskaffenhet, som planerats att inom den närmaste framtiden komma till utförande inom de orter, vilka beröras av de företag, vartill statsbidrag söks hos skogsvårdsstyrelsen.

Bestämmelser angående den statliga stödverksamheten till skogsvägar genom lån återfinnas i kungörelsen den 6 juni 1941 (nr 492) angående lån från skogsväglånefonden. Författningen äger tillämpning på vägföretag å samma skogar, som avses i bidragskungörelsen nr 549/1933. Bestämmelserna angående vilka vägföretag, som kunna ifrågakomma vid beviljandet av lån, äro

analoga med dem, som enligt sistnämnda kungörelse gälla beträffande statsbidrag. Lån utlämnas icke till lägre belopp än 1,000 kronor.

Äro flera delaktiga i vägföretaget eller framgår vägen över fastighet, till vilken vägen icke hör, må lån ej erhållas, med mindre angående vägens byggande eller underhåll antingen ägt rum laga kraftvunnen förrättning å stället enligt lagen om enskilda vägar eller ock föreligger laga kraftvunnen dom eller träffad överenskommelse i sådan form, som av Kungl. Maj:t godkännes.

Ansökan om lån skall ställas till Kungl. Maj:t och ingivas till vederbörande skogsvårdsstyrelse. Denna har att efter erforderlig utredning överlämna ansökningen jämte eget yttrande till skogsstyrelsen, som efter hörande av statens arbetsmarknadskommission med eget utlåtande insänder handlingarna i ärendet till Kungl. Maj:t.

Såsom säkerhet för lån kan godkännas fastighetsinteckningar, i den mån de ligga inom 75 procent av fastighetens taxeringsvärde, skogsvärdet däri inbegripet, obligationer ävensom personlig borgen.

Efter ett års amorteringsfrihet, räknat från första lyftningsdagen, skall lån amorteras med lika årliga inbetalningar inom den tid, högst 20 år från första lyftningsdagen, som med hänsyn till företagets bärighet bestämmes vid lånets beviljande, låntagaren dock obetaget att på kortare tid verkställa slutamorteringen.

Lån skall förräntas efter fast, vid lånets beviljande bestämd räntefot, som fastställas av Kungl. Maj:t.

Låneverksamheten handhaves av skogsstyrelsen, som verkställer utbetalningar och mottager inbetalning av amorterings- och räntebelopp, vilka senare inlevereras till statskontoret.

Sedan lån beviljats, skall skogsvårdsstyrelsen fastställa arbetsplan för företaget samt upprätta skriftligt kontrakt med låntagaren angående med statsunderstödet åtnjutande förenade förpliktelser.

Närmare föreskrifter, som äro erforderliga för tillämpning av kungörelsen, meddelas av skogsstyrelsen.

Enligt beslut vid årets riksdag (prop. nr 41; jordbr. utsk. utl. nr 12; r. skr. nr 89) må av anslaget till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo utgå *bidrag för inköp av vägbyggnadsmaskiner* med högst 50 procent av anskaffningskostnaden.

Omfattningen av *avsynade och godkända vägföretag*, som under åren 1933—40 utförts med bidrag från anslaget till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, framgår av följande sammanställning.

Skogsvårdsstyrelsen i	Antal företag	Vägarnas längd i meter	Kostnad kronor	Statsbidrag kronor
Stockholms län	1	2,464	1,134	284
Uppsala län	9	24,134	63,567	15,809
Södermanlands län	34	63,670	170,262	44,602
Östergötlands län	87	202,158	524,598	129,451
Jönköpings län	7	17,304	42,600	10,650
Kronobergs län	64	138,294	259,406	64,658
Kalmar läns norra	47	115,561	331,592	82,396
Kalmar läns södra	48	105,501	263,671	66,918
Gotlands län	—	—	—	—
Blekinge län	78	104,730	274,980	69,244
Kristianstads län	12	17,475	87,865	21,969
Malmöhus län	7	6,927	28,096	7,025
Hallands län	55	66,820	196,865	48,681
Göteborgs och Bohus län	—	—	—	—
Älvsborgs län	—	—	—	—
Skaraborgs län	7	28,877	65,118	16,280
Värmlands län	13	31,240	73,050	18,263
Örebro län	70	164,701	404,475	84,554
Västmanlands län	6	14,420	47,953	12,432
Kopparbergs län	24	68,112	184,413	46,059
Gävleborgs län	18	72,595	272,980	68,244
Västernorrlands län	3	7,442	41,572	10,392
Jämtlands län	2	4,060	11,596	2,899
Västerbottens län	—	—	—	—
Norrbottnens län	1	5,800	19,793	4,948
Skogssällskapet	4	5,458	20,630	5,158
Summa	597	1,267,743	3,386,216	829,916

I detta sammanhang torde jag få erinra, att vid *drets riksdag* i två likalydande motioner (I: 92 och II: 145) hemställts, att Kungl. Maj:t skulle, då särskilda skäl därtill förefunnes, äga rätt medgiva statsbidrag till högst 75 procent — i stället för nu högst 50 — av den utav skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för väg- och flottledsbyggnad å skogar i enskild ägo.

1936 års skogsutrednings förslag.

Sammanfattningsvis innebära 1936 års skogsutrednings förslag följande.

I syfte att möjliggöra en rationalisering av samt större planmässighet i virkestransporterna bör en allmän översyn av skogsbrukets transportmöjligheter verkställas, vilken bör taga formen av uppgörandet av utbyggnadsplaner för dessa transportvägar. Planerna böra utarbetas inom vägväsendet samt avse de vägföretag, som med hänsyn till skogsbrukets behov anses böra komma till stånd. Vid planernas uppgörande bör särskilt aktgivas därpå, att alla möjligheter till anordnande av samverkan mellan biltransporter å väg samt flottning och järnvägsfrakt städse tillvaratagas.

För de allmänna vägarnas vidkommande böra de av länsstyrelserna efter vägväsendets förstatligande upprättade flerårsplanerna utnyttjas för nu förevarande ändamål.

Även beträffande de enskilda vägarna samt de speciella skogsvägarna böra länsstyrelserna med biträde av den statliga vägorganisationens distriktsförvaltningar samt skogsvårdsstyrelserna i länen upprätta särskilda utbyggnadsplaner.

Inom rikets skogsbygder, där nätet av allmänna vägar nu är otillräckligt, böra sådana vägar av bygdevägs- eller ödebygdevägs natur i behörlig omfattning projekteras och upptagas i flerårsplanerna för det allmänna vägnätet. Vid fördelning av anslagen till det allmänna vägväsendet bör tillses, att anslagen till nybyggnad av bygdevägar och ödebygdevägar bliva så rikligt tillmätta att sådana byggnadsföretag, som äro av synnerlig vikt för skogsbrukets behov, må kunna bliva utförda utan allt för lång väntetid.

Sådan ändring bör göras i lagen om allmänna vägar, att upplagsplats för virke efter allmän väg förklaras ingå i vägens område. Det bör därvid tillkomma vägorganisationen att vid behov ansöka om expropriation för anordnande av upplagsplatser efter redan förefintliga vägar. Vid vägorganisationens utbyggnad böra sådana föreskrifter meddelas beträffande uppgörande av arbetsplan för ny- eller ombyggnad av allmän väg, att det skall åligga förrättningsmannen att i planen upptaga anordnandet av behörliga upplags- eller lastplatser för virke efter vägen. Efter arbetsplanens fastställande i vanlig ordning böra sådana platser utbyggas genom vägväsendets försorg i samband med vägföretaget i övrigt samt därefter underhållas och förvaltas av vägorganisationen.

Vid utbyggandet av den nya vägorganisationen böra vidare sådana bestämmelser meddelas rörande uppgörande av arbetsplan för ny- eller ombyggnad av allmän väg, att förrättningsmannen åläggas att i samråd med ortsrepresentanterna samt i anslutning till den utbyggnadsplan för det enskilda vägnätet i orten, som kan ha upprättats, i planen intaga anknytningar till de virkestransportvägar, som redan finnas eller kunna förutses bliva byggda i en nära framtid.

Vid de allmänna vägar i skogsbygderna, där länsstyrelserna föreskrivit en nedsättning av högsta tillåtna fordonsbredden under 200 centimeter, böra genom vägväsendets försorg mötesplatser anordnas så skyndsamt som möjligt, varefter restriktionerna beträffande fordonsbredden upphävas.

I sådana fall, då vägens beskaffenhet icke medger körning med nu tillåtna högsta hjultryck av 2,000 kilogram och länsstyrelserna därför funnit sig nödgade att lämna föreskrift om lägre högsta hjultryck, böra så snabbt som möjligt förstärkningsarbeten utföras å broar, trummor och andra svaga punkter å vägen, varefter restriktionerna beträffande hjultryck böra mildras. Medelsanvisningen till smärre förbättringsarbeten å de allmänna vägarna synes i detta syfte böra utökas. Intill dess sådana förstärkningsarbeten kommit till stånd böra länsstyrelserna i viss omfattning beträffande väg, för vilken lägre hjultryck föreskrivits, meddela dispens för körning med högre hjultryck å sådana delar av vägen, särskilt vintertid då vägbanan är tjälad, där broar och trummor av sämre bärighet icke förekomma.

Med hänsyn till skogstransporterna framstår det såsom ett synnerligen angeläget önskemål, att sådan ändring av vägtrafikstadgan så snabbt som möjligt kommer till stånd, att ett hjultryck av 2,500 kilogram må bliva generellt tillåtet.

Beträffande handläggningen av understödsversamheten i fråga om skogsvägar har skogsutredningen föreslagit följande ändringar av nu gällande administrativa regler. Sedan ansökan om statsunderstöd till skogsvägar såsom hittills ingivits till skogsvårdsstyrelsen, bör denna med eget yttrande översända densamma till länsstyrelsen. Länsstyrelsen bör därefter med ledning av upprättade behovsplaner till prövning upptaga frågan, huruvida de föreslagna vägföretagen kunna anses lämpligt anpassade till befintligt eller för den närmaste framtiden planerat vägnät, i vad detta avser allmänna vägar och enskilda utfartsvägar. Finner länsstyrelsen, att visst vägföretag eller del därav bör utgöras av allmän väg eller enskild utfartsväg, skall i det utlåtande, som åtföljer handlingarnas återställande till skogsvårdsstyrelsen, angivas när företaget kan beräknas bliva upptaget i förslag till flerårsplan, respektive när medel till detsammans utförande kan påräknas. Sedan ansökningarna återställts från länsstyrelsen, har skogsvårdsstyrelsen att beträffande ansökan, som icke föranlett erinran i enlighet med vad förut sagts, upprätta plan för företaget och i övrigt ombesörja ärendets handläggning.

Tillkomsten av skogsvägar bör från det allmännas sida stödjas genom såväl bidrag som lån.

Statsbidrag till skogsvägar bör som hittills utgå med högst 50 procent av den godkända kostnaden för vägföretaget. Den högsta bidragstildelningen bör alltid utgå för s. k. stamvägar, varmed avses sådana året runt med motorfordon farbara skogsvägar, som utgöra huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden. Bidraget till övriga skogsvägar bör däremot kunna variera mellan 15 och 40 procent alltefter båtnad, företagens ekonomiska villkor med flera förhållanden.

Befinnes med hänsyn till rådande arbetslöshet erforderligt, att för skapande av arbetstillfällen genom igångsättande av skogsväganläggningar bidrag lämnas utöver vad förut sagts, bör Kungl. Maj:t kunna medgiva, att inom visst område bidrag av ytterligare 10 procent av den godkända kostnaden må av skogsvårdsstyrelsen beviljas. Sådant tilläggsbidrag bör kunna utgå till såväl stamvägar som övriga skogsvägar.

Statsbidrag till flottledsbyggnader samt till skogshärbärgen och därmed jämförliga förläggningar böra icke vidare utgå från samma anslag som bidrag till skogsvägar.

Som villkor för bidrag till skogsväg skall gälla, att nyttan av företaget kan beräknas minst motsvara kostnaden därför. Hänsyn bör därvid tagas även till nytta utöver den rent skogsekonomiska.

Nuvarande villkor om företräde för företag ägnat att motverka arbetslöshet bör ej vidare gälla.

I fråga om statligt stöd till skogsvägföretag genom lån bör gälla, att lån kan utgå antingen till företaget såsom sådant eller till enskilda delägare i företaget. Minimibeloppet av lån bör vara 500 kronor i stället för 1,000 kronor enligt nu gällande regler. Amorteringsfriheten har föreslagits utsträckt från ett till två år. Därest delägarna i vägföretaget äro flera än fem och samtliga önska erhålla lån, må för företaget utses en särskild styrelse, som har att i allt vad lånet rörer företräda delägarna.

Lån och bidrag böra få utgå med sammanlagt högst 80 procent av den beräknade kostnaden för företaget.

Samtliga med statligt stöd tillkomna skogsvägar böra i viss ordning underhållas. Då lagkraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar icke föreligger beträffande statsunderstött vägföretag, bör i det mellan skogsvårdsstyrelsen och väghållarna upprättade kontraktet inrymmas bestämmelse om skyldighet att underhålla vägföretaget under viss tid, högst 20 år.

För att fylla det närmaste behovet av skogsvägbyggnader i landet uppskattar skogsutredningen anslagsbehovet till 4.5 miljoner kronor per år under 10 år, varav 0.5 miljoner kronor anses böra utgå såsom särskilt förvaltningsbidrag åt skogsvårdsstyrelserna för projekterings- och planläggningsverksamhet. Anslagsäskanden böra för varje år avgivas av skogsstyrelsen med anpassning efter det aktuella läget.

I utredningens förslag har även upptagits frågan om revision av statens järnvägars taxa för godsbefordran. Enligt utredningens mening böra härvid skogsprodukterna erhålla en gynnsammare tariffplacering än för närvarande. Vidare bör taxan givas en konstruktion, som i högre grad än hittills gynnar transporter över längre avstånd.

Motivering till 1936 års skogsutrednings förslag.

Under särskilda kapitel har 1936 års skogsutredning angivit vissa *allmänna synpunkter på skogsbrukets transportfrågor* samt lämnat en redogörelse om *kostnader för långtransport av skogsprodukter vid olika transportsätt*. Beträffande innehållet i dessa kapitel hänvisas till betänkandet (sid. 97—114).

Åtgärder för en ändamålsenlig planläggning av skogsbrukets transportväsende. Skogsutredningen har framhållit, att utfrakten av skogsprodukterna alltifrån produktionsplatsen i skogen fram till konsumtions- eller förädlingsorten verkställdes genom ett antal olika transportmoment, som vanligen arbetade i serie, men även kunde helt eller delvis ersätta varandra. I transportkedjans tidigare led användes övervägande levande arbetskraft, vars uppgift vore att från den utspridda produktionsorten sammanföra de många små godspartierna till större enheter på platser, där mekaniserade, för masstransport avsedda transportmetoder, nämligen järnvägsfrakt, bilfrakt och flottning kunde

taga vid. Det nämnda arbetet i transportsystemets tidigare led inginge som ett moment av själva virkesdrivningarna samt vore därför i första hand en skogsägarnas och avverkarnas angelägenhet. Emellertid förutsatte ett rationellt planläggande av detta drivningsarbete mycket ofta anordnande av speciella skogsvägar eller ett förbättrande och utbyggande av förefintliga enskilda vägar. För byggande av dylika skogsvägar av olika typer hade det ansetts befogat, att statligt stöd i viss omfattning lämnades. Det allmänna intresset framträdde sålunda redan på detta tidiga stadium av skogstransporterna.

Efter redogörelse för den allmänna planläggningen av de olika transportmedlen, vägväsendet, järnvägarna och flottningen, som begagnas för skogsprodukter, har utredningen anfört.

Den allmänna planläggning i stort av skogsbrukets transporter, som skogsutredningen finner behövlig, kan ej lämpligen äga rum efter ensartade grunder i landets alla delar. I Norrlands, Dalarnas och Värmlands skogsbygder, där skogsbruket är av dominerande betydelse, bör denna näring kunna kräva att vid trafikväsendets fortsatta utformning få äga ett bestämmande medinflytande. För flottledningens vidkommande gäller detta obetingat; för vägväsendet under nödigt hänsynstagande till andra näringars berättigade behov. I de södra och mellersta landsdelarna, där flottningen är av ringa vikt samt skogsbruket för sina transporter väsentligen använder sig av järnvägar och av bilar, få dess önskemål från ort till ort avvägas efter skogsnäringens betydelse för folkförsörjningen och i möjligaste mån sammanjämkas med de krav, som framställas från andra näringar och samhällsintressen. På grund av den utomordentligt stora betydelse transportkostnaderna ha för skogsbrukets ekonomi och möjligheterna av en god skogsvård synes dock även i de södra landsdelarna allvarlig hänsyn böra tagas till skogsbrukets krav på ifrågakommande område. Den planläggningsverksamhet, som i det följande skall avhandlas, måste sålunda under alla förhållanden bliva smidig samt helt anpassas efter förhållandena i det särskilda fallet.

Skogsutredningen har lämnat en redogörelse rörande brister i det nuvarande systemet och behovet av bättre planläggning. Denna redogörelse återfinnes å sid. 118—127 i betänkandet.

En översiktlig undersökning om behovet av förbättrade transportmöjligheter inom skogsbruket och i samband därmed en planläggning av de åtgärder, som lämpligen kunde ifrågakomma för tillgodoseende av detta behov, borde enligt skogsutredningens uttalande komma till stånd. Beträffande denna undersökning har utredningen i huvudsak yttrat.

Då skogsbruket såväl kombinerat som alternativt för sina transporter använder sig av alla tillgängliga slag av transportmedel för varor, bör undersökningen om en rationell utbyggnad av skogstransportvägarna omfatta alla dessa olika transportmedel. Det är därvid angeläget, att möjligheterna för en samkörning mellan de olika transportsätten särskilt beaktas, enär dessa möjligheter hittills i viss omfattning synas ha varit förbisedda. Emellertid måste utredningen av tekniska och administrativa orsaker så att säga utgå från vägväsendet och bedrivs inom dess ram. Samkörning mellan flottning samt landsvägstransport av virke likaväl som kombinerande av bil- och järnvägstransporter måste alltid åvägbringas genom att vägnätet på lämp-

ligt sätt utbygges för att nå kontakt med eller fullständiga flottleds- och järnvägsnäten. Planlägningsundersökningen måste därför utföras av vägväsendets representanter, varvid det emellertid bör åligga dessa att vid uppdragets genomförande sorgfälligt beakta, att för skogsbrukets vidkommande alla möjligheter till anordnande av rationell samverkan med andra transportmedel tillvaratagas.

Skogsutredningen får härefter framhålla, att dess yrkande om upprättandet av en allmän plan för transportmedlens utbyggnad utgått från skogsbrukets egna behov, vilka hittills på detta område varit illa tillgodosedda. Emellertid kommer upprättandet av en dylik plan att beröra även andra näringars transportförhållanden samt den allmänna samfärdseln i dess helhet. Huruvida även inom andra näringsområden ett likartat behov av en rationalisering av transportmöjligheterna föreligger, tillkommer det icke skogsutredningen att bedöma. Denna får sålunda begränsa sina yrkanden att avse de landsdelar och orter samt de trafikområden, där skogstransporterna äro av väsentlig betydelse. Skulle skogsutredningens yrkande om upprättande av en allmän behovsplan beträffande skogstransportmedlens rationella utbyggnad vinna bifall, lär det organ, till vilket uppdraget överlämnas, få bedöma, i vad mån utredningen ingriper även på andra näringsområden och möjligen bör omsluta även dessa. En prövning måste sålunda ske av arbetsuppgiftens omfattning på gränsområdet mellan skogsbrukets samt övriga transportbehov, varefter en geografisk avgränsning av de områden bör äga rum, vilka behovsplanen bör omfatta.

Upprättandet från skogsbrukets utgångspunkter av en allmän behovs- eller utbyggnadsplan beträffande vägnätet och dettas anknytning till andra transportleder borde, då skogsbruket för sina transporter i lika mån använde sig av såväl allmänna vägar som enskilda vägar och speciella skogsvägar, enligt skogsutredningens uppfattning omfatta samtliga dessa vägtyper. Emellertid torde arbetet böra verkställas i olika ordning beträffande de skilda slagen av vägar.

I den plan för det allmänna vägväsendets förstatligande, som statsmakterna 1942 godkänt, ha delvis ändrade riktlinjer fastslagits beträffande planlägningsverksamheten i fråga om de allmänna vägarna. Enligt dessa riktlinjer kan den allmänna väghållningen sägas omfatta två huvudpunkter, nämligen ombesörjande av vägunderhåll och vägbyggnad samt planläggning av det allmänna vägnätets utformande.

Rörande de allmänna principerna för planlägningsverksamheten har angivits följande.

Planläggningen av vägbyggnadsverksamheten måste — om de med densamma avsedda syftena skola vinnas — ske under hänsynstagande till faktorer av ekonomisk, näringspolitisk, social, kulturell och teknisk natur. Förfarandet vid planläggningen måste därför gestaltas så, att säkerhet vinnes för att alla dessa faktorer bliva i möjligaste mån beaktade.

De flerårsplaner, som efter förstatligandet skola upprättas, bliva av tre slag, nämligen:

- 1) Femårsplaner för förbättringsarbeten å huvudvägar.
- 2) Fyraårsplaner för omläggning och förbättring av bygdevägar.
- 3) Fyraårsplaner för nyanläggning av landsvägar och ödebygdsvägar.

Planerna skola enligt den nya ordningen fastställas av Kun gl. Maj:t i vad avser huvudvägar och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vad avser öv-

riga vägar. Hittills ha förefintliga planer endast godkänts av nämnda styrelse.

Skogsutredningen har i anslutning till riktlinjerna för ifrågavarande planläggningsverksamhet anfört.

För skogsbrukets trafikbehov äro i regel bygdevägarna av vida större betydelse än huvudvägarna. Skogsbrukets intressen rikta sig därför främst mot den ordning, i vilken planerna för bygdevägarna tillkomma. Det lokala näringslivets behov och då även skogsbrukets skola enligt den nya ordningen tillgodoses dels genom att planernas slutliga upprättande förlagts till länsstyrelserna och dels genom att vägnämnder och länsvägnämnder skola beredas tillfälle att avgiva yttrande före planernas fastställande. Riksdagen har särskilt beaktat betydelsen av att skoglig sakkunskap blir representerad i länsvägnämnderna samt förordat, att skogsvårdsstyrelserna berättigades att utse en representant inom varje länsvägnämnd. Vidare har riksdagen uttalat, att riksvägnämnden borde kompletteras med en av Kungl. Maj:t utsedd representant för skogsbruket.

Den ståndpunkt, riksdagen sålunda intagit, är ur skogsbrukets synpunkt synnerligen värdefull. I vägnämnderna torde man, på grund av det sätt, varpå ledamöterna utses, ej kunna förvänta, att skoglig sakkunskap eller erfarenhet skall bliva företrädd i högre grad. Det ligger då så mycket större vikt uppå, att de skogligen intressena i transportfrågorna bliva bevakade i länsvägnämnderna. Att detta sker genom att skogsvårdsstyrelserna där få insätta en ledamot, torde vara lämpligt. Det bör tillkomma denne ledamot att noga se till, att skogsbrukets transportintressen bliva i tillbörlig grad tillgodosedda vid flerårsplanernas uppgörande. Det torde därvid särskilt ankomma på honom att övervaka, att en rationell samverkan mellan olika transportmetoder för skogsprodukter åvägabringas. Synnerligast gäller detta samordnande i de nordliga och mellersta landsdelarna i lämplig omfattning av väg- och flottledsnäten. En betydelsefull rationalisering av skogstransporterna kan stundom åstadkommas genom att vägar byggas för tillförsel av virke till flottleder eller rent av genom att vägar helt få ersätta svårtrafikabla eller dyra flottleder.

Med den utformning, statsmakternas beslut om vägväsendets förståtligande erhållit i fråga om planläggningen, finner skogsutredningen, att dess yrkande om uppgörandet av en allmän utbyggnadsplan för skogsbrukets transportvägar blir, för de allmänna vägarnas vidkommande, tillgodosett.

Beträffande enskilda vägar och speciella skogsvägar kunde det, enligt vad skogsutredningen ifrågasatt, synas onyttigt att uppgöra en utbyggnadsplan, då byggnadsföretag i fråga om dylika vägar vore beroende av beslut från markägarnas sida och myndigheterna därför ej besuttede några maktmedel att planmässigt dirigera detta vägbyggande. En sådan invändning hade emellertid ej full bärkraft. Såväl enskilda utfartsvägar som särskilda skogsvägar kunde i viss ordning erhålla byggnadsbidrag. Därvid hade de bidragslämnande myndigheterna vissa möjligheter att övervaka företagens planläggning. För skogsvägarnas vidkommande torde gälla, att de allra flesta komme till med statsbidrag samt att det allmänna sålunda, om statsorganen målmedvetet utnyttjade denna möjlighet, borde kunna dirigera berörda verksamhet på lämpligt sätt. Sådana planer hade redan upprättats av skogsvårdsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län. Vidkommande spörs-

målet på vad sätt ifrågavarande planer för de enskilda vägarna borde uppgöras samt genom vilka organ denna arbetsuppgift borde lösas har skogsutredningen anfört.

Vid övervägandena härom måste först klargöras, huru pass tekniskt utarbetade planerna böra vara. Därav beror nämligen huru arbetskrävande uppgiften blir samt vilka kostnader den medför. Fråga är nu om ett slags behovsplaner, vilka lämpligen böra benämnas utbyggnadsplaner. Vad man vill få undersökt, kartlagt och bokfört är behovet av förbättrade transportmöjligheter i envar ort samt därav betingade åtgärder. Man når nämligen då det viktiga syftet, att vart och ett företag, som ifrågasättes till utförande, omedelbart kan bedömas i ett större sammanhang samt inordnas som ett led i den transportplan, som gäller för orten i dess helhet. Med denna syn på arbetsuppgiften följer, att de företag eller åtgärder, som ingå i planen, böra på lämpligt sätt graderas efter angelägenhet. Några arbetsplaner skola däremot icke i detta sammanhang upprättas. I allmänhet torde på detta stadium ej heller några byggnadstekniska överslagsberäkningar eller summariska kostnadskalkyler vara behövlige.

Arbetet skall sålunda enligt skogsutredningens mening innebära, att för respektive områden, som utgöra enheter vid undersökningen, utrönas de åtgärder av skilda slag, vilka krävas för transportmöjligheternas förbättrande, varvid särskilt bör observeras, att möjligheter skapas för anknytning till allmänna vägnätet, flottleder och järnvägar i alla sådana fall, då förbindelserna härigenom kunna rationaliseras. De åtgärder, som sålunda konstateras som önskvärda, graderas efter angelägenhet, förtecknas, beskrivas och inläggas på karta. I den mån så för spörsmålets klarläggande befinnes nödvändigt, utföras summariska överslagskalkyler om kostnader, eljest icke.

I fråga om de allmänna principerna för undersökningens utförande har skogsutredningen uttalat.

För skogsvägarnas vidkommande böra planerna klargöra byggnadsbehovet samt vägarnas ungefärliga förläggning och längd i respektive orter. Undersökningen får baseras på skogsmarkernas areal och produktionsförmåga, förefintligheten av tidigare byggda vägar, kännedom om befraktningsriktningen för virke av olika slag m. m. Det är icke alltid givet, att alla virkes-sortiment vinna avsättning och böra utfraktas åt samma håll. I Norrland går sålunda industrivirket på basväg till flottlederna, men ved, lövvirke och specialsortiment till bilväg eller järnväg. I mellersta och södra Sverige utfraktas ofta sågtimmer, massaved och specialsortiment åt skilda håll. Avsättningsförhållandena måste sålunda påverka skogsvägnätets planläggning. Hänsyn torde jämväl få tagas till planlagd kolonisation och nv bebyggelse, där sådan kan förväntas.

Skogsvägarna torde synnerligen ofta komma att utmynna å enskilda by- och gårdsvägar, som då få mottaga och vidarebefordra skogstransporterna. Dessa sistnämnda vägar ha emellertid vanligen icke den planläggning och bärighet, som kräves för denna arbetsuppgift, varför förbättringsåtgärder eller kanske ofta totala omläggningar bliva nödvändiga. Dylika arbeten böra då upptagas i utbyggnadsplanen. Skogsutredningen vill i detta sammanhang erinra om den kända regeln, att den svagaste punkten eller skarpaste lutningen å en väg bestämmer lastens storlek å vägens hela längd. Det är därför irrationellt att koppla in välbyggda, i terrängen rätt lagda skogsvägar på enskilda utfartsvägar med svag väggropp och måhända besvärande lutningar, utan att dessa sistnämnda vägar tillfredsställande istandsättas. På

detta område är ett planmässigt samordnande av byggnadsverksamheten beträffande skogsvägar och övriga enskilda vägar betydelsefullt, men har hittills så gott som fullständigt försumrats. Uppgörandet av utbyggnadsplanerna bör utgöra en grund för en bättre ordning i detta hänseende.

Vad angår spørsmålet huru nu ifrågavarande undersökning praktiskt bör bedrivas och vem som skall handha uppgiften har skogsutredningen anfört följande.

Först må framhållas, att utbyggnadsplanen för de enskilda vägarna och skogsvägarna måste anknytas till förefintliga flerårsplaner för de allmänna vägarna. Redan av denna anledning torde arbetsuppgiften böra handhas av länsstyrelserna. Ett ytterligare skäl härför är, att efter vägväsendets förstatligande länsstyrelserna komma att ombesörja prövningen av frågor om statsbidrag till enskilda vägar. Då länsschaktmästarebefattningarna vid vägreforems genomförande indragas samt dessa befattningshavares uppdrag beträffande enskilda vägar kommer att ombesörjas av distriktsförvaltningen, torde länsstyrelsen vid undersökningens verkställande, vad gäller enskilda vägar i allmänhet, böra biträdas av personal inom distriktsförvaltningen. Vad de speciella skogsvägarna beträffar bör preliminärt förslag till utbyggnadsplan upprättas av skogsvårdsstyrelsen, vilken nu handhar den statliga bidragsverksamheten på detta område samt är väl förtrogen med skogbrukets vägbehov.

Beträffande gången av utbyggnadsplanens upprättande i fråga om enskilda vägar och skogsvägar har skogsutredningen angivit följande riktlinjer.

Skogsvårdsstyrelsen utarbetar en behovsplan för ett skogsvägnät inom länet. I denna införs först till sin sträckning redan utbyggda skogsvägar, under arbete varande sådana samt företag, till vilka bidrag beviljats men vilka ännu ej påbörjats. Domänverkets revirförvaltningar samt större enskilda skogsförvaltningar böra därvid anmodas lämna uppgifter om av dem utförda vägarbeten, så att planen över det redan utbyggda eller under arbete varande skogsvägnätet må bliva så fullständig som möjligt. Därefter kompletterar skogsvårdsstyrelsen planen genom angivande av ungefärliga sträckningar av sådana skogsvägar, som kunna finnas vara behövlige för erhållande av ett fullständigt skogstransportnät.

Vid uppgörandet av denna skogsvägplan torde så gott som städse befinnas, dels att förefintliga eller föreslagna nya skogsvägar utmynna å enskilda by- och gårdsvägar samt dels att sådana vägar med längre eller kortare sträckningar måste inlemmas i skogsvägnätet. Byggnadsbehoven å berörda enskilda vägar måste då granskas. Denna arbetsuppgift bör tillkomma den statliga vägorganisationen, d. v. s. distriktsförvaltningen.

Skogsvårdsstyrelsen har därför att till länsstyrelsen överlämna den av densamma utarbetade planen med särskilt angivande av de sträckningar, där enskilda by- och gårdsvägar på ett eller annat sätt beröras. Länsstyrelsen överlämnar planen till distriktsförvaltningen, som har att granska och vid behov komplettera densamma. Därvid bör det tillkomma distriktsförvaltningen att dels undersöka att planen på lämpligt sätt anknytes till det allmänna vägnätet och för detta gällande flerårsplaner och dels förteckna och angiva de arbeten å enskilda vägar, som behövas för komplettering av det speciella skogsvägnätet.

Sedan planen sålunda blivit av distriktsförvaltningen översedd och fullständigad, överlämnas den till länsstyrelsen för slutlig granskning.

Skogsutredningen förutsätter, att ett fortlöpande samarbete mellan distrikts-

förvaltningen och skogsvårdsstyrelsen skall äga rum vid handläggningen av dessa ärenden.

Något slags fastställande av planen kan eller bör givetvis ej äga rum, utan dennas uppgift är att utgöra ett kunskapsunderlag för ernående av större planmässighet vid utbyggandet av det för skogsbruket erforderliga vägnätet.

Av praktiska skäl torde måhända vara lämpligt, att utbyggnadsplanen för enskilda vägar och skogsvägar utarbetas för lämpligt avgränsade områden var för sig.

Då planen utarbetas av statsorgan inom dessas vanliga tjänsteutövning, torde några särskilda anslag för arbetet ej behöva förekomma.

Skogsbrukets önskemål beträffande de allmänna vägarna. Under ett särskilt kapitel har skogsutredningen framlagt och motiverat sina förslag om skogsbrukets önskemål beträffande de allmänna vägarna. Härvid har behandlats behovet av nybyggnad av smärre allmänna vägar samt utbyggnadsprogrammets avvägning mellan huvudvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar. Det förut berörda förslaget om anordnande av upplags- och lastplatser till skogsbrukets tjänst vid de allmänna vägarna har i detta sammanhang närmare motiverats, liksom frågan om anknytning av skogsbrukets vägar till det allmänna vägnätet samt förstärkningen till de tunga skogstransporternas tjänst av svaga punkter å de smärre allmänna vägarna. I fråga om det närmare innehållet i detta kapitel hänvisas till betänkandet sid. 136—158.

Det statliga stödet åt skogsvägarna. Skogsutredningen har erinrat, att de enskilda byvägarna i stor omfattning tjänade skogstransporterna. Som följd därav måste det vara ett skogsbrukets önskemål, att dessa vägar erhöles även för virkestransporter ändamålsenlig beskaffenhet och sträckning. Uppenbart vore alltså, enligt vad skogsutredningen vidare framhållit, att frågor rörande byvägarna och de speciella skogsvägarna mycket ofta bleve intimt sammankopplade med varandra. Under sådana förhållanden har det syntts skogsutredningen kunna ifrågasättas att för båda dessa vägtyper tillämpa enahanda former för det statliga stödet ävensom använda samma administrativa organ för såväl skogsvägar som övriga enskilda vägar. Emellertid har utredningen kommit till den uppfattningen att en dylik anordning icke skulle vara lämplig. Beträffande administrationen av de speciella skogsvägarna har skogsutredningen vidare i huvudsak anfört följande.

En analys av de förutsättningar och villkor, som statsmakterna uppställt för beviljande av bidrag å ena sidan till vanliga enskilda vägar och å andra sidan till särskilda skogsvägar giver klart vid handen, att bidragen till de enskilda vägarna äro av social karaktär; en förutsättning för bidrags lämnande är, att företaget i ett eller annat hänseende skall vara för väghållarna betungande. Beträffande de särskilda skogsvägarna äro förutsättningarna motsatta. I fråga om dem gäller, att den skogsekonomiska nyttan av företaget skall vara uppenbar, d. v. s. att företaget åtminstone på lång sikt skall vara räntabelt. För skogsvägarna tillämpas sålunda samma grundprincip, som statsmakterna hävdade i fråga om bidrag till rena skogsvårdsåtgärder såsom skogsdikningar, skogsodlingar, röjningar m. m. Motivet härtill är

givetvis, att skogsvägbyggandet har karaktär av en rent skogsproduktiv åtgärd.

Av det sagda har framgått, att det i varje fall synes omöjligt eller olämpligt att samordna bestämmelser och villkor för den statliga stödverksamheten åt å ena sidan enskilda utfartsvägar och å andra sidan speciella skogsvägar. Redan häri framträder ett motiv för skilda anslag och skild administration. Härjämte kunna andragas andra, starkare motiv.

I fråga om skillnaden mellan skogsvägar och övriga enskilda vägar har skogsutredningen vidare anfört följande.

Vårt lands vägnät tjänar i första rummet bebyggelseintressen. Mera undantagsvis kunna dock allmänna eller enskilda vägar ha tillkommit på grund av exempelvis gruvdrift eller i samband med annat utnyttjande av särskilda naturtillgångar. I dylika fall torde emellertid samtidigt uppstått bebyggelse av betydande omfattning. Då det gäller att utvinna skogens avkastning, en areell produktion i egentligaste mening, uppstår väl ett behov av vägar men däremot ej av någon fast bebyggelse vid råvarukällan. Allmänna vägar och enskilda utfartsvägar äro sålunda närbesläktade såsom i båda fallen framtvingade av bebyggelse. Skogsvägarna kunna, då orienteringen i terrängen av befintlig bebyggelse därtill giver anledning, tjäna även denna och bliva i sådana fall närbesläktade med enskilda utfartsvägar. Detta förhållande inträffar emellertid långt ifrån alltid. Däremot ha skogsvägarna alltid ett speciellt huvudsyfte, som ger dem en särskild karaktär och som, bortsett från det ingenjörstekniska arbetet, kräver ett skogligt bedömande. Läget av en virkestransportväg bestämmes i stort sett av terrängförhållandena, varför hänsyn till bebyggelseintressen kan tagas endast i begränsad utsträckning. För att tillförselområdet skall bliva så väl tillgodosett som möjligt, måste vägen framdragas genom terrängens lägsta partier. Därmed är icke sagt, att ej andra skogliga förhållanden kunna betinga vissa avvikelser från denna grundregel. Införandet av motorkraften har nämligen i någon mån upphävt kravet på medlut i utdrivningsriktningen, varigenom möjlighet vunnits att taga hänsyn till även andra omständigheter än rena terrängförhållanden. Förutom dessa drivningstekniska överväganden tillkomma de ekonomiska beräkningar, som sammanhånga med bedömandet av bidragstilldelningen och, då så är påkallat, de uppskattningar och kalkyler, som ligga till grund för beräkning av olika intressenters delaktighet i byggnads- och underhållskostnader. Alla dessa överväganden och kalkyler kräva skoglig sakkunskap och lokalkännedom. Om den senare redan på förhand finnes, innebär detta en betydande lättnad och tidsvinst vid vägförrättningarnas genomförande. Härav torde den slutsatsen kunna dragas, att så snart andra organ än skogliga skulle handlägga ärenden rörande skogsvägar, ett så aktivt ingripande från skogligt håll ändock skulle bliva nödvändigt, att en sådan anordning måste betecknas såsom opraktisk och för verksamheten främmande. Härtill kan fogas, att skogsvårdsstyrelserna alltid måste omhänderhava den propagandaverksamhet, som är nödvändig, i synnerhet då det gäller att driva fram de större och viktigare vägföretagen, som ofta beröra ett flertal intressenter.

Med hänsyn till vad skogsutredningen sålunda anfört har det syns utredningen mest ändamålsenligt, att den statliga stödverksamheten till å ena sidan enskilda utfartsvägar och å andra sidan skogsvägar såsom hittills utövades under skilda former och skild administration. Härom har skogsutredningen ytterligare i huvudsak anfört följande.

Båda bidragsformerna komma alltid att fylla behov, som ofta framstå såsom var för sig renodlade, och det skulle sannolikt ej vara lyckligt för utvecklingen, därest bebyggelseintressen och rena skogsintressen stode i ett skarpt konkurrensförhållande till varandra beträffande medel ur samma anslag. Byggandet av skogsvägar innebär i första hand en drivningsteknisk förbättring av avsättningsförhållandena för skogsprodukter. Det torde därför ligga närmast till hands, att denna verksamhet planlägges och ledes av skogligen organ. Detta innebär även ett tillvaratagande av den snart tioåriga erfarenhet på området, som skogsvårdsstyrelserna och deras tjänstemän förvärvat.

Enligt skogsutredningens uppfattning borde ett fortlöpande samarbete mellan vägväsendets och skogsvägarnas målsmän äga rum. Skogsutredningen har i fråga om sådant samarbete yttrat bland annat.

Sedan i samband med det allmänna vägväsendets förstatisande ärenden rörande enskild väghållning komma att handläggas icke som nu av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan av länsstyrelserna, yppa sig helt nya och förbättrade möjligheter i detta avseende. Skogsutredningen har tagit fasta härfpå och anser det vara av stor vikt, att länsstyrelserna enligt givna regler beredas tillfälle att taga del i handläggningen av ärendena rörande skogsvägarna. Likaväl som från skogsbrukets sida kan ställas krav på medinflytande i den statliga vägorganisationen, likaså måste denna ha möjlighet att följa och öva inflytande på skogsbrukets vägbyggnader.

Den planläggningsverksamhet, varigenom de viktigaste behoven ifråga om enskilda utfartsvägar och skogsvägar kunna bli kartlagda, är ett första viktigt steg i samordnande riktning och utgör ett administrativt hjälpmedel vid verksamhetens bedrivande. Planen gör det lättare för skogsvårdsstyrelserna att bedöma i vilken ordning, vägansökningar böra handläggas, den skapar ett instrument för en planmässig propagandaverksamhet och ger en fast utgångspunkt för det allmännas överväganden angående anslagsbehoven.

I fråga om skogsbrukets huvudtransportvägar, som betjäna större skogsområden och vilkas utbyggnad är av hög angelägenhetsgrad, kan den frågeställningen uppstå, huruvida vägbehovet bör tillgodoses med allmän väg, enskild utfartsväg — förutsatt bebyggelseintressen — eller speciell skogsväg. Den förefintliga utbyggnadsplanen kan visserligen tjäna till ledning härvid, men förhållandena och behoven kunna underkastas så snabba förändringar, att en slutgiltig omprövning ändock torde vara av nöden i varje särskilt fall. Här synes länsstyrelsen och vägorganisationen böra träda in för att i samråd med skogsvårdsstyrelsen söka åstadkomma den mest ändamålsenliga lösningen. Då skogsvägnätet därjämte i de flesta fall söker sig fram till det övriga vägnätet och detta inom stora delar av landet icke kan anses vara slutgiltigt utbyggt, är ett ömsesidigt hänsynstagande till olika behov en nödvändig förutsättning för avgörandet av de olika företagens angelägenhetsgrad och därmed ett riktigt anpassande till tiden av möjlighet för deras utförande. Önskemål angående framdragande av speciella skogsvägar böra sålunda i skäligen utsträckning kunna påverka nybyggnads- eller förbättringsfrågor angående allmänna vägar och enskilda utfartsvägar, medan sådana väganläggningar, vilka beslutats på grund av andra huvudmotiv än skogligen, ofta skapa vidgade möjligheter för anläggning av nya skogsvägar.

Ett ytterligare skäl för att fortlöpande samarbete bör äga rum mellan

skogsvårdsstyrelsen och länsstyrelsen är det förhållandet, att skogsvägarna ofta äro beroende av de enskilda utfartsvägar, på vilka de mynna. Det kan sålunda bliva nödvändigt att avgöra om ett vägföretag i sin helhet eller till viss del är betingat av bebyggelseintresset eller skogsintresset. Därjämte kunna uppkomma frågor om underhållsbidrag till skogsvägar eller till enskilda utfartsvägar, i det senare fallet på grund av att främmande trafik i form av virkestransporter framgå över dessa vägar. I alla dessa fall torde det vara av stor betydelse, att statsbidrag, som beviljas av respektive länsstyrelse och skogsvårdsstyrelse, kunna utgå såvitt möjligt samtidigt, så snart fråga är om samverkande vägar.

I fråga om grunderna för statsunderstödet hyser skogsutredningen den uppfattningen, att staten alltjämt borde stödja skogsvägbygandet såväl genom bidrag utan återbetalningsskyldighet som genom lån. Beträffande de allmänna grunderna för denna statliga stödverksamhet har skogsutredningen i huvudsak yttrat.

Den tidrymd av snart tio år, under vilken med vissa avbrott medel till statsbidrag åt skogsvägar av riksdagen beviljats, har varit tillräckligt lång för en förändring av huvudmotiven för berättigandet av detta det allmännas stöd. Då medel första gången för budgetåret 1933/34 anslogos för ändamålet, var arbetslöshetens bekämpande ett av huvudmotiven i varje fall för riksdagen, varför kungörelsen i ämnet då uppställde företags arbetslöshetslindrande natur som villkor för statsbidrag. Inom skogsbruket hade redan då lastbilen med framgång börjat användas för virkestransporter direkt från avverkningsplatserna. Numera har utvecklingen kommit därhän, att lastbilen åtminstone för landet söder om Bergslagen—Värmland visat sig vara det mest betydande transportmedlet för virke. Samtidigt har nödvändigheten av att rationellt ordna skogsbrukets vägförhållanden framstått med allt större skärpa. Ett välordnat skogstransportväsende, för vilket det ändamålsenliga vägnätet är ett första villkor, innebär normalt för skogsnäringsens del ökade möjligheter för en förbättrad skogsvård och därmed större avkastning och ökad lönsamhet. Erfarenheterna under nuvarande krisförhållanden ha kraftigt bestyrkt nödvändigheten att kunna mobilisera landets skogstillgångar på ett snabbare och mera vittomfattande sätt än under fredsförhållanden. Bortsett från bristen på gummi och oljor, har bristen på goda transportleder i skogarna varit till avsevärd olägenhet under rådande avspärning, då skogens råvaror spela en så oerhört stor roll för folkförsörjningen. Vårt lands vägnät har utbyggts med hänsyn till i första hand bebyggelsesynpunkter. Att därvid en så viktig näring som jordbruket i stort sett fått sina transportproblem lösta är självfallet. Skogsbruket däremot framstår för närvarande såsom i detta hänseende missgynnat, en försummelse som nu måste repareras. Ett åstadkommande av ett ändamålsenligt skogsvägnät är därför i hög grad ett allmänt intresse liksom varje annat statligt understöd åt skogsnäringsen av skogsvårds- och produktionsfrämjande natur. Statens kapitalinvestering i skogsvägarna kommer också att på lång sikt visa sig räntabel genom förbättrad folkförsörjning och ökade skatteintäkter. Huvudmotivet för statsunderstöd åt skogsvägarna har sålunda alltmer blivit företagens stora allmännyttan. Bidragen äro, såsom tidigare framhållits, ett stöd åt skogsnäringsen med social anknytning såtillvida, som möjligheten att genom skogsvägarna underlätta utfartsintresset för avsides belägen bebyggelse och deras egenskap av lämpliga objekt såsom beredskapsarbeten i tider av arbetslöshet alltid bör beaktas. Ifrågasvarande

stödverksamhet bör smidigt anpassas efter rådande förhållanden och bygga på frivillighetens grund ävensom vara förenlig med sunda ekonomiska principer. Den bör följaktligen avse varje sådan ekonomiskt försvarlig, ur virkesproduktionens synpunkt ändamålsenlig åtgärd, vars nytta ej inom skälig tid kan tillgodogöras och för vilken kostnaderna väsentligt överstiga de omedelbara fördelarna. Statsbidrag må beviljas under förutsättning, dels att nyttan av det företag, vartill bidrag begäres, beräknas minst motsvara kostnaderna därför, dels ock att skogens ägare icke antages kunna inom skälig tid täcka kostnaderna för företaget genom att tillgodogöra sig nyttan av detsamma. Statsbidrag må i första hand tilldelas den, som driver skogsbruket såsom stöd till jordbruk eller som för sin och sin familjs bärgning är beroende av arbetsinkomster från skogsbruket. Befinnes med hänsyn till rådande arbetslöshet erforderligt för skapande av arbetstillfällen genom igångsättande av skogsvårdsarbeten att bidrag lämnas utöver vad nyss sagts, bör emellertid Kungl. Maj:t äga medgiva, att inom visst område bidrag av ytterligare 10 procent av den godkända kostnaden må av skogsvårdsstyrelsen beviljas. Vid tilläggsbidrags beviljande skall tillika iakttagas, att företräde lämnas företaget, som äro särskilt ägnade att motverka arbetslösheten.

Enligt skogsutredningens uppfattning borde skogsvägarna, liksom fallet vore med enskilda utfartsvägar, med hänsyn till deras allmännyttan och svårigheten att få dem till stånd, indelas i olika grupper. Syftemålet därmed vore i första hand att särskilja sådana året runt med motorfordon farbara vägar — av skogsutredningen benämnda stamvägar — som tjänade som huvudtransportleder för större skogsområden. Den av skogsutredningen förordade planläggningsverksamheten ginge för skogsvägarnas del främst ut på att utforma det erforderliga nätet av stamvägar. Rörande statens stöd till byggande av stamvägar har skogsutredningen i huvudsak anfört.

För ett rationellt ordnande av skogsbrukets vägfråga kräves först och främst ett tillfredsställande system av stamvägar. Skogsvägbyggandet har hittills endast undantagsvis och då det gällt större sammanhängande förvaltningskomplex utbyggt med iakttagande av större planmässighet. Detta har sannolikt haft sin grund i svårigheten att kunna ena ett större antal intressenter kring ett gemensamt företag. Med hänsyn till den stora vikten av att få till stånd skogsvägar av stamvägs natur, synes intresset för dessa böra stimuleras genom bestämmelsen, att statsbidrag till byggande av stamväg alltid skall utgå med 50 procent av den beräknade kostnaden, oavsett till vilken kategori de delaktiga fastighetsägarna höra och den av skogstillståndet föranledda totala båtnaden, där denna icke uppenbarligen är så stor, att företaget kan förväntas komma till stånd utan statsbidrag. Detta senare torde endast undantagsvis inträffa, när företag av denna typ komma att förete mycket växlande förhållanden i fråga om skogsinnehav och omedelbar nytta för den enskilda fastigheten. Hårtill kommer, att man, om vägföretaget berör ett stort antal intressenter, i viss utsträckning torde få räkna med tvångsvis anslutning. Delaktigheten i väghållningskostnaderna fördelas enligt lagen om enskilda vägar med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknas komma att begagna vägen. Då begagnandets omfattning står i visst förhållande till den omedelbara nyttan, komma de fastigheter, för vilka denna är störst, att åläggas förhållandevis större andelar av anläggningskostnaderna. Grunderna för fördelning av underhållskostnader kunna däremot bliva annorlunda. Skogsutred-

ningen hyser den uppfattningen, att ett sådant gynnande, som förut föreslagits, av skogsbrukets viktigaste vägar är nödvändigt för att stimulera in-tresset för och göra det möjligt för skogsvårdsstyrelserna att driva fram deras utbyggnad. För stamväg av särskilt hög angelägenhetsgrad bör före-trädesrätt till statsbidrag föreligga.

För andra skogsvägar än stamvägar borde reglerna för bidragstilldelning-en, efter vad skogsutredningen framhållit, närmare kunna anslutas till den av skogsutredningen förda principdiskussionen. Med hänsyn till karaktären av de beräkningar, som måste utföras för att utröna företagens båtnad, torde det dock vara mera praktiskt att tillämpa varierande bidragsprocent-er än ett avräkningsförfarande mellan kostnader och vinst i förening med en fixerad, generell bidragsprocent. Beträffande stödet till dessa skogsvägar har skogsutredningen vidare yttrat i huvudsak.

Vid ett avräkningsförfarande mellan kostnader och vinst är det ej tillfyllest att beräkna den omedelbara vinsten i jämförelse med företagens anläggnings-kostnad, utan synes det vara nödvändigt att åtminstone i begränsad omfatt-ning bestämma den kortare eller längre tid, som beräknats åtgå för att upp-buren vinst skall täcka anläggningskostnaderna. Är denna tidrymd mycket kort, bör intet eller endast ett mindre bidrag utgå, varefter bidragets storlek borde ökas successivt, alltefter som nämnda tidrymd bedömes bliva längre. Av rent praktiska skäl kan dock ej en alltför invecklad gradering komma till användning. Inom ramen för nu gällande bestämmelser, vilka böra tilläm-pas för andra skogsvägar än stamvägar, kunna med hänsyn till det sagda följande regler uppställas.

Till företag, där nyttan under de fem åren närmast efter det vägen väsent-ligen tagits i bruk för sitt ändamål kan förväntas täcka den godkända an-läggingskostnaden, utgår statsbidrag med 15 procent av sagda kostnad; dock att företag, vars nytta skäligen kan förväntas redan under de första två åren efter nämnda tidpunkt motsvara hela anläggningskostnaden, ej må åtnjuta statsbidrag. För företag av sist angiven beskaffenhet bör dock liksom för andra stå öppet att erhålla lån från skogsväglånefonden. Till företag, där nyttan av vägen under de första fem åren icke kan förväntas täcka hela an-läggingskostnaden, utgår bidrag med 25 procent av sagda kostnad. Då det lärer förekomma, att vissa skogsägare av ekonomiska och sociala skäl äro i behov av större bidrag än andra, synes i sådana fall en förhöjning av bi-draget böra ske med 10 respektive 15 procent av den godkända kostnaden för företaget. Motsvarande förhöjning bör även kunna ske, då ett skogsväg-företag kan vara av betydelse som utfartsväg för avsides belägna bonings-orter eller av andra särskilda skäl, som tid efter annan kunna göra sig gäl-lande. Den nuvarande bränslekrisen ger ett påtagligt exempel härpå. För närvarande torde också de skogsvägar, som uppenbarligen bliva till avse-värd betydelse för bränsleförsörjningen, vara uppmärksammade såsom sär-skilt förtjänta av förhöjt statsbidrag.

I fråga om vissa villkor för erhållande av statsbidrag har skogsutredning-en anfört följande.

Därest flera äro delaktiga i vägföretaget eller vägen framgår över fastig-het, till vilken vägen icke hör, bör som villkor för statsunderstöd upp-ställas, att angående vägens byggande och underhåll skall ha ägt rum an-tingen lagakraftvunnen förrättning å stället enligt lagen om enskilda vägar

eller ock föreligga lagakraftvunnen dom eller träffad överenskommelse i sådan form, som av skogsstyrelsen kan godkännas. Bestämmelsen, som bör gälla såväl vid anvisande av bidrag som lån, är likalydande med den, som nu gäller vid anvisande av byggnads- och underhållsbidrag till enskild väghållning (enskilda utfartsvägar). Beträffande skogsbrukets stamvägar bör följas den praxis, som i fråga om sistnämnda bidrag utformats inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och som innebär, att överenskommelse icke godkännes, då intressenterna i vägföretaget äro flera än fem. För stamvägar torde sålunda normalfallet bliva förrättning enligt lagen om enskilda vägar, varigenom bl. a. underhållsskyldigheten blir för framtiden reglerad intressenterna emellan och knuten till fastigheterna. För övriga skogsvägar däremot torde en enklare överenskommelse enligt av skogsstyrelsen fastställda grunder vara tillfyllest.

Till ernående av en ur arbetsmarknadssynpunkt önskvärd utjämning torde beräkningen av kostnaden för företaget böra grundas på ortens genomsnittliga pris för motsvarande arbete för de senaste åren. Nämnda kostnad bör sålunda icke kalkyleras med utgångspunkt från topp- eller bottenpriser. Därest det skulle visa sig, att de verkliga kostnaderna ej uppgå till de beräknade, må den bidragsbeviljande myndigheten äga nedsätta bidraget till det belopp, som skolat utgå, om hänsyn vid bidragets beviljande tagits till de verkliga kostnaderna, och skall bidragstagaren vara skyldig återbetala vad han erhållit för mycket.

Beträffande lån från skogsväglånefonden har skogsutredningen erinrat, att erfarenheten rörande verksamheten hittills vore mycket ringa. Det vore sålunda icke möjligt att ännu överblicka densammans verkningar. Härom har skogsutredningen vidare anfört följande.

Lån från skogsväglånefonden bör kunna utgå antingen till företag sådant, då samtliga delägare så önska, eller till enskild delägare i företaget. Härutinnan bör alltså enligt utredningens mening föreligga valfrihet från delägarnas sida, varigenom verksamheten anses bliva underlättad. All sannolikhet talar nämligen för att i fall av stora företag med många delägare endast vissa av dem önska erhålla lån. I sistnämnda fall torde långivningen böra ske direkt till den enskilde delägaren emot den godtagbara säkerhet, envar för sig kan ställa. Önska samtliga delägare erhålla lån, och äro de flera än fem, böra de äga rätt att utse en styrelse, bestående av en eller flera personer, med bemyndigande att för delägarnas räkning upptaga lån från skogsväglånefonden och med skyldighet att dels ställa erforderlig säkerhet för lånet, dels å delägarnas vägnar underteckna kontrakt med skogsvårdsstyrelsen angående företagens utförande och övriga med lånet förenade förpliktelser. Delägare skall i sin tur gentemot företagens styrelse förbinda sig att uppfylla alla med lånets erhållande förenade villkor ävensom till styrelsen utställa säkerhet för honom åvilande del av lånebeloppet.

Vidare synes det utredningen lämpligt, att lån finge beviljas intill något större del av den totala kostnaden än vad i den nuvarande kungörelsen stadgas. Bestämmelsen härom föreslås därför bliva ändrad därhän, att lån och bidrag finge utgå med tillsammantaget högst 80 procent (för närvarande 70 procent) av den beräknade kostnaden för företaget.

Rörande frågan om skogsvägarnas underhåll har skogsutredningen framhållit, att det för närvarande helt saknades bestämmelser angående skyldighet att sörja för det framtida underhållet av statsunderstödda

skogsvägar, vilket icke vore tillfredsställande. Skogsutredningen har i denna fråga ytterligare anfört i huvudsak följande.

För de större och betydelsefullare stamvägarna med ett större antal delägare kan det antagas, att alltid någon intressent eller trafikant har intresse av att vägen finnes i gott stånd. Därav följer, att sådana vägar måste vara föremål för ett fortlöpande underhåll. Då dessa vägar därjämte höra till den grupp av skogsvägar, som bära åtnjuta det högsta statsbidraget, torde det vara ett rimligt krav från det allmännas sida, att deras framtida underhåll tryggas. Genom förrättningsförfarande enligt lagen om enskilda vägar synes detta syftemål kunna vinnas. Emot skärpta bestämmelser angående vägunderhållet kan framhållas, att det ligger i vägföretagarnas eget intresse att upprätthålla vägens transportförmåga. Detta kan möjligen anses vara fallet i fråga om mindre, fristående vägar eller sådana, som anknyta till stamvägarna, i båda fallen omfattande endast en eller ett fåtal väghållare. Det måste också erkännas, att i fråga om sådana mindre skogsområden, som dessa vägar betjäna, en utpräglad periodicitet i virkesavkastningens tillgodogörande kan vara för handen. Ett sådant förhållande medför, att kravet på att vägens transportförmåga ständigt upprätthålles icke är lika starkt framträdande som i fråga om stamvägarna. Däremot synes det angeläget, att underhållet i varje fall säkras för så lång tid framåt, att det närmaste ändamålet med vägens byggande icke äventyras. Skogsutredningen vill därför föreslå, att i av skogsvårdsstyrelsen med väghållarna upprättat kontrakt i fråga om skogsvägar, där förrättning enligt lagen om enskilda vägar icke ägt rum, intagas bestämmelser om skyldighet att underhålla vägföretaget under viss tid, högst 20 år.

Fördelning av underhållsskyldigheten kan ske antingen vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar eller, då sådan förrättning icke ägt rum, genom mellan intressenterna träffad överenskommelse. Då vägunderhållet bör bekostas av den på vägen framförda trafiken, skall delaktigheten i underhållet bestämmas med hänsyn till den omfattning (= trafikintensitet), i vilken de olika fastigheterna beräknas begagna sig av vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen. För vägar, i huvudsak avsedda för transport av skogsprodukter, ter det sig sålunda naturligt att för underhållet nödiga medel erhållas genom upptagandet av transportavgifter för på vägen utfraktad volymenhet virke.

Vid förrättning, avseende underhållet, fastställles för varje vägföretaget tillhörande fastighet ett andelstal, varjämte bestämmes, huruvida underhållet skall utföras gemensamt eller in natura efter vägdelning. Skogsutredningen vill här framhålla, att det gemensamma vägunderhållet kan innebära stora fördelar gentemot vägdelning. Sålunda kan först vid gemensamt underhåll arbetet rationaliseras och eventuellt mekaniseras. I många fall torde det även vara möjligt, att ortens vägmyndigheter kunna ställa maskiner och personal till förfogande för arbetenas utförande. Ha intressenterna i vägföretaget vid förrättning eller eljest enats om att utföra underhållet gemensamt, torde intet hinder möta för intressenterna att å stämma fatta beslut om upptagandet av transportavgifter, vilkas storlek givetvis måste avpassas efter den ram, som anges av vid eventuell förrättning fastställda andelstal. Har överenskommelse angående gemensamt underhåll träffats annorledes än vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar, synes det nödvändigt, att intressenterna utse styrelse eller förtroendemän, som ha att inkassera beslutade avgifter och verkställa underhållsarbetenas utförande.

Förekommer främmande trafik, d. v. s. trafikeras vägen av andra än väghållare, kan slitageersättning utgå såsom bidrag till vägunderhållet på sätt stadgas i lagen om enskilda vägar.

Enligt skogsutredningens uppfattning borde i vissa fall statsbidrag kunna utgå även till underhåll av skogsvägarna. Härom har skogsutredningen yttrat följande.

Därest främmande trafik på skogsvägar äger rum i större omfattning eller på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras, föreligger den formella kvalifikationen för erhållande av underhållsbidrag. Då emellertid statsunderstödet till enskild väghållning i vanlig bemärkelse, varav de i sen tid tillskapade underhållsbidragen äro att anse som en utbyggnad, alltid riktat sig mot av bebyggelsen betingade utfartsvägar, lärer det kunna förväntas, att bidrag till underhåll av rena skogsvägar kommer att te sig främmande för de organ, som handhava kungörelsens tillämpning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppges till underhållsbidragsberättigade vägar för närvarande hänföra bland annat sådana vägar, som, förutom att de utgöra utfart för en viss bebyggelse, samtidigt äro utfart för i vägens närhet belägna större skogsområden, vilkas ägare icke deltaga i vägens underhåll. Med hänsyn till vikten av att skogens transportvägar komma till stånd och deras påtagliga allmännyttasåsom överhuvud bidragande till utnyttjandet av landets naturtillgångar, anser skogsutredningen, att i varje fall stamvägarna böra komma i åtnjutande av statsbidrag till vägunderhållet, då omfattningen eller arten av främmande trafik så kräver. Därigenom vunnas även den fördelen för angränsande områden, att vägarna icke finge avstängas för trafik. Härom bör ett principuttalande göras av statsmakterna.

Sannolikt kommer underhållet av skogsvägarna, vilka i stor utsträckning trafikeras huvudsakligen under den tid, vägbanan är tjälad, att te sig väsentligt billigare än underhållet av andra allmänneligen befarna enskilda vägar, där den främmande trafiken pågår året runt. Den totala årliga kostnaden för statsbidrag till underhållet kan därför ej väntas bli så stor, att anordningen kunde väcka betänkligheter av rent statsfinansiella skäl. Någon ändring av kvalificeringsbestämmelserna i den nu gällande kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning erfordras icke. Enligt dessa bestämmelser komma i första hand skogsbrukets stamvägar att kunna erhålla underhållsbidrag. Underhållsbidrag till skogsvägar bör beviljas av den myndighet (länsstyrelsen), som handlägger ärenden rörande enskild väghållning. Dock bör före besluts fattande inhämtas skogsvårdsstyrelsens och skogsstyrelsens yttranden.

Behovet av skogsvägbyggnader och medelsåtgången för den närmaste framtiden. Skogsutredningen har under år 1941 från skogsvårdsstyrelserna infordrat uppgifter rörande i vilken omfattning dels byvägar behöva ny- eller ombyggas, dels ock speciella skogsvägar anläggas till skogstransporternas tjänst. Dessa uppgifter ha av skogsutredningen sammanställts i följande tabell.

L ä n (Landstingsområde)	Ombyggnad av byvägar		Nybyggnad av				Summa kostnad 1,000-tal kronor
	Längd km	Kostnad 1,000-tal kronor	Permanenta skogsbilvägar		Bilbasvägar		
			Längd km	Kostnad 1,000-tal kronor	Längd km	Kostnad 1,000-tal kronor	
Stockholms	90	329	100	509	170	327	1,165
Uppsala	—	—	272	1,367	—	—	1,367
Södermanlands	280	1,120	310	1,280	—	—	2,400
Östergötlands	208	877	490	2,325	—	—	3,202
Jönköpings	—	—	1,500	5,250	—	—	5,250
Kronobergs	—	—	1,000	3,000	—	—	3,000
Kalmar norra	300	900	450	2,250	—	—	3,150
Kalmar södra	500	1,500	450	1,575	—	—	3,075
Gotlands	450	900	120	600	—	—	1,500
Blekinge	1,000	6,000	1,000	4,000	—	—	10,000
Kristianstads	—	—	1 500	2,000	—	—	2,000
Malmöhus	—	—	1 50	250	—	—	250
Hallands	300	600	200	900	—	—	1,500
Göteborgs och Bohus	50	325	250	1,625	—	—	1,950
Älvsborgs	100	400	300	1,200	—	—	1,600
Skaraborgs	—	—	350	1,400	—	—	1,400
Värmlands	—	—	500	2,500	—	—	2,500
Örebro	500	2,000	1,000	5,000	—	—	7,000
Västmanlands	70	215	260	1,470	—	—	1,685
Kopparbergs	500	1,000	1,000	4,500	—	—	5,500
Gävleborgs	—	—	2,200	12,500	—	—	12,500
Västernorrlands	150	475	700	2,000	—	—	2,475
Jämtlands	—	—	1,740	7,250	380	380	7,630
Västerbottens	500	2,000	400	2,400	250	500	4,500
Norrbottnens	50	250	1,310	8,450	—	—	8,700
Summa	5,048	18,891	16,452	75,201	800	1,207	95,299

I genomsnitt för hela landet ha kostnaderna uppskattats till för ombyggnad av byvägar cirka 3 kronor 80 öre, för nyanläggning av permanenta skogsbilvägar farbara året runt cirka 4 kronor 60 öre, samt för vinterbilbasvägar cirka 1 krona 50 öre, allt för längdmeter väg. Skogsutredningen har icke ansett sig böra framställa någon invändning mot de sålunda beräknade kostnaderna.

Beträffande anslagsbehovet har skogsutredningen anfört.

Då medel för statsbidrag till skogsvägbyggnad beviljats, har samtidigt ett visst anslag anvisats vederbörande skogsvårdsstyrelse för bestridande av förvaltningskostnader för verksamhetens handhavande. Detta innebär, att skogsvårdsstyrelsen i verkligheten förskotterat i varje fall större delen av dessa förvaltningskostnader, enär fullständiga arbetsplaner för vägföretagen måste upprättas, innan begäran om medel för statsbidrag ingives till Kungl. Maj:t. I fall av avslag löper skogsvårdsstyrelsen sålunda risken att ej erhålla ersättning för sina kostnader. En sådan anordning får anses mindre tillfredsställande, då den ovillkorligen verkar hämmande på verksamheten. För att en skogsvårdsstyrelse skall kunna bedriva en effektiv propagandaverksamhet för skogsvägbyggnaden, en verksamhet som sannolikt mången gång borde innefatta åtminstone vissa preliminära undersökning-

¹ Byvägar ingå.

ar i fältet, böra särskilda medel finnas tillgängliga för planläggande verksamhet. Till denna verksamhet höra även de åtgärder, som böra vidtagas i samband med utbyggnadsplanen för stamvägarna. Ehuru skogsutredningen förutser, att anslagsfrågor av denna och liknande art komma att prövas i sitt stora sammanhang i samband med övervägandet av skogsvårdsstyrelsernas medelsanskaffning överhuvud, ser utredningen intet hinder för att redan nu särskilda projekterings- och planlägningsanslag kunde utgå för vägbyggnadsverksamheten.

De beräknade byggnadskostnaderna för det närmaste behovet av skogsvägar m. m. uppgå till 95.3 miljoner kronor. Avrundas detta belopp till 100 miljoner kronor och beräknas den genomsnittliga bidragsprocenten för dessa företag av stor angelägenhetsgrad till 40 procent, erhålles ett årligt medelsbehov av 4 miljoner kronor, därest byggnadstiden för arbetena sättes så högt som tio år. Härutöver erfordras för den nyssnämnda projekterings- och planlägningsverksamheten 400,000 à 500,000 kronor. Dessa senare medel böra för varje budgetår av Kungl. Maj:t på förslag av skogsstyrelsen fördelas på skogsvårdsstyrelserna. Då det huvudsakliga arbetet med upprättande av utbyggnadsplan för stamvägarna är ett engångsarbete, kan behovet av medel för detta ändamål väntas nedgå avsevärt efter två à tre år, varefter anslaget till förvaltningskostnader icke torde behöva uppgå till högre belopp än 300,000 kronor per år.

Möjligheten att utföra skogsvägbyggen sammanhänger emellertid intimt med frågan om arbetskraft. Då arbetsmarknaden är ansträngd, komma skogsvägbyggena sannolikt att avtaga i omfattning för att återigen kraftigt öka under tider av hotande arbetslöshet. Det bör därför ankomma på skogsstyrelsen att efter samråd med arbetsmarknadskommissionen för varje år göra framställning hos Kungl. Maj:t om anvisande av medel för detta ändamål, varvid skogsstyrelsen har att taga hänsyn till ej blott behovet av skogsvägar och föreliggande ansökningar om bidrag utan även det aktuella arbetsmarknadsläget.

I fråga om det närmare handhavandet av ifrågakvarande bidragsverksamhet har skogsutredningen yttrat.

Skogsutredningen vill framhålla vikten av att anslagna medel finna bästa möjliga användning. Härmed avses ej blott att de användas till företag, som ur olika synpunkter äro de mest angelägna och i största behov av statligt stöd, utan även att vägarbetena utföras på ett ändamålsenligt sätt med utnyttjande såvitt möjligt av arbets- och penningbesparande metoder. Ett steg i sådan riktning har redan tagits i och med att Kungl. Maj:t den 30 april 1942 dels medgivit anställandet i skogsstyrelsen av en vägkonsulent med samtidig föreskrift, att kostnaderna för konsulentverksamheten skulle bestridas genom medel från anslaget till skogsvägar, dels ock anvisat medel från samma anslag till bestridande av kostnaderna för fortbildningskurser i skogsvägbyggnad. Vägkonsulenten har att med uppmärksamhet följa utvecklingen inom såväl den allmänna som den skogliga vägbyggnadsverksamheten och skall till förrättningsmännen i de olika skogsvårdsstyrelserna förmedla nya rön och erfarenheter i vägtekniska, ekonomiska och administrativa frågor.

För en fullständig rationalisering av skogsvägbygget kräves emellertid ej endast fortlöpande övervakning och rådgivning utan även ekonomiska resurser för insättandet av tekniska hjälpmedel såsom exempelvis specialutrustade traktorer. Sådana ha på senare tid vunnit allt större användning vid vägbyggnadsarbeten, varvid i åtminstone lättare terräng betydande bespa-

ringar beträffande kostnader, arbetskraftåtgång och byggnadstid vunnits. Då dylik maskinutrustning är dyrbar i anskaffning, torde i de flesta fall svårigheter föreligga att uppbringa nödiga medel därtill. Skogsutredningen anser därför att Kungl. Maj:t på förslag av skogsstyrelsen från anslaget till skogsvägar må kunna bevilja bidrag för inköp av traktorer eller annan därmed jämförlig maskinell utrustning i de fall, där möjligheter uppenbarligen finnas att i rationaliseringssyfte utnyttja sådan utrustning vid byggandet av skogsvägar.

Rörande förslaget, att statsbidrag till flottleder och skogshärbärgen icke vidare skulle utgå från ifrågavarande anslag, har skogsutredningen anfört.

Bidrag till flottledsbyggnader kan enligt gällande bestämmelser utgå till företag, som avser inrättande, utvidgande eller förbättrande av enskild flottled. Emellertid har under den snart tilläandagångna tioårsperiod, varunder anslag för detta ändamål funnits tillgängligt, icke i något enda fall framställning gjorts om bidrag till sådant företag. Sagda förhållande tyder på, att något behov av understöd från statens sida i förevarande hänseende ej är för handen. Det torde snarare vara så, att utförandet eller förbättrandet av enskild flottled utgör en ur ekonomisk synpunkt mindre framträdande detalj i de åtgärder, som av de större skogsägarna — bolag, förening eller enskild person — vidtagas för ett rationellare utnyttjande av den egna skogens naturtillgångar. Skulle i trots härav befinnas lämpligt, att statsbidrag för ifrågavarande ändamål även för framtiden utgår, anser skogsutredningen att ett särskilt anslag härför bör anvisas. Det torde i detta sammanhang kunna ifrågasättas, huruvida den verksamhet, varom här är fråga, bör handhavas av skogsvårdsstyrelserna eller andra organ. Utredningen vill slutligen framhålla, att spörsmålet om bidrag till flottledsbyggnader kan tänkas bli föremål för omprövning i samband med den revision av flottningsväsendet, som lär vara att förvänta.

Vad angår bidrag till uppförandet av skogshärbärgen och därmed jämförliga förläggningar har denna verksamhet intet direkt samband med frågan om skogsbrukets transportvägar. Det synes med hänsyn härtill oegentligt att bidrag för nyss angivna ändamål skall utgå från ett med bidrag till skogsvägar gemensamt anslag. Därest bidrag till dylika förläggningar alltjämt anses böra ifrågakomma — ett spörsmål varpå skogsutredningen i detta sammanhang saknar anledning att ingå — bör enligt utredningens förmenande ett särskilt anslag därför anvisas. Det må även påpekas, att jordbruksutskottet vid 1941 års riksdag i utlåtande över väckta motioner om statsbidrag till skogshärbärgen m. m. uttalade, att det syntes utskottet tveksamt, huruvida frågan om understöd till skogshärbärgen och därmed jämförliga förläggningar borde sammankopplas med bidragsverksamheten till väg- och flottledsbyggnader.

Järnvägstransport av skogsprodukter. Beträffande skogsutredningens framställning i denna fråga hänvisas till betänkandet sid. 194—215.

Yttrandena.

Skogsutredningens förslag ha i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran i flertalet avgivna yttranden.

Endast i två hänseenden ha erinringar i ett större antal yttranden framställts, nämligen i fråga om förslagen att upplagsplats för virke efter allmän

väg skall förklaras ingå i vägens område samt att statsunderstödet till byggnad av skogsvägar skall handhavas av skogsvårdsstyrelserna. Statskontoret, som betraktar den nuvarande stödverksamheten till skogsvägar som ett provisorium, har motsatt sig ändring av nu gällande bidrags- och lånevillkor.

Beräffande olika detaljer i förslagen ha dessutom vissa erinringar framkommit.

Av innehållet i yttrandena torde här böra återgivas följande.

Flera skogsvårdsstyrelser ha understrukt vad utredningen framhållit angående den nationalekonomiska betydelsen av ett välordnat skogstransportväsende ävensom vikten av att skogsbrukets transportfrågor bringades till en snabb lösning.

Lantmäteristyrelsen förklarar, att skogsbrukets behov av förbättrade möjligheter för transport av skogsprodukter vore mycket stort och att särskilt det förefintliga nätet av vägar, som skulle kunna användas för sådana transporter, i stora delar av landet vore alltför glest och därtill i betydande utsträckning icke av den beskaffenhet att det med fördel kunde användas för rationellt ordnade virkestransporter. Otvivelaktigt vore goda transportmöjligheter och ett för skogsbruket ändamålsenligt vägnät enligt lantmäteristyrelsens uppfattning ett mycket betydelsefullt medel att nedbringa denna närings omkostnader och därigenom höja dess avkastning. Men icke endast skogsbrukets förhållanden skulle påverkas av de föreslagna åtgärderna utan även i andra avseenden skulle ett systematiskt utbyggande och förbättrande av de vägnät, varom här vore fråga, vara till mycket stort gagn. I alltför stora delar av landet vore vägförbindelser för bebyggda platser ännu mycket dåliga och till och med obefintliga.

Länsstyrelsen i Blekinge län erinrar, att det för det mindre skogsbrukets del varit ytterst svårt för att icke säga omöjligt att uteslutande på egen hand kunna åstadkomma ett erforderligt utbyggande av vägnätet. Här om någonsin krävdes samhällets bistånd i olika avseenden. I själva verket torde det, när det gällde skogsbrukets vägfrågor, vara så att vad som hade utförts till alldeles övervägande delen hade skett på statens egna skogar jämte en del andra storskogsbruk, där möjligheter i både ekonomiskt och organisatoriskt avseende stått till buds för dylika företag. Den erfarenhet, som från dessa skogar vunnits om vägarnas betydelse för skogsbruket liksom för de samhällsgrupper, som vore bosatta å skogarna, gäve emellertid ett starkt positivt stöd, då det gällde att bedöma betydelsen av den föreliggande frågan.

I fråga om förslaget, att en allmän behovs- och utbyggnadsplan beträffande för skogsbruket betydelsefulla transportleder borde upprättas, har någon erinran icke framställts.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsätter emellertid, att distriktsförvaltningarna inom vägväsendet i och för ifrågavarande utredningsarbete, som torde bliva av icke obetydlig omfattning, tillfördes den extra personal som kunde bliva erforderlig för ändamålet, och att medel därför beviljades. Samrådet mellan de skogliga myndigheterna och vägmyndigheterna syntes enligt styrel-

sens uppfattning böra omfatta icke blott planläggningen av skogsvägnätet utan även det närmare utförandet av större bro- och konstbyggnader, vilka byggnader vore i hög grad bestämmande för den trafikbelastning, som kunde tillåtas å vägen. Detta syntes så mycket mer betydelsefullt som broarna med hänsyn till förutsatta jämförelsevis höga fordonsbelastningar ofta komme att kräva ett sådant utförande, att därför erfordrades den större erfarenhet, som funnes representerad inom vägväsendet. Utförandet av bro- och konstbyggnader borde därför underkastas vissa bestämmelser ifråga om granskning av ritningar och kontroll av arbetenas utförande.

Behovet av förstärkning av personalen inom vägförvaltningen för handhavandet av utredningsarbetet med den ifrågasatta planeringen har ytterligare understrukits i ett *flertal yttranden*.

Enligt vad *domänstyrelsen* yttrat kunde det icke råda någon tvekan om nytan av upprättandet inom rikets skogsbygder av en till kommunikationsnätet i övrigt anknuten allmän behovs- eller utbyggnadsplan beträffande för skogsbruket betydelsefulla transportleder. Domänverkets revirförvaltare borde dock icke blott — såsom skogsutredningen föreslagit — lämna uppgifter å av revirförvaltningarna utförda vägarbeten utan även beredas tillfälle att på ett tidigt stadium medverka vid planens uppgörande i vad avsåge kronoskogarnas vägförhållanden.

Lantmäteristyrelsen framhåller, att vid utarbetandet av utbyggnadsplanerna även jordbruket, kommunerna och fastighetsbildningsväsendet borde vara representerade. Uppgörande av sådana utbyggnadsplaner vore uppenbarligen ur många synpunkter en riktig och ändamålsenlig åtgärd, men styrelsen ställde sig något frågande till möjligheterna att med nuvarande lagstiftning rörande de enskilda vägarna få planen följd. Styrelsen har härom anfört.

Initiativet till vägbyggnadsarbeten av olika slag utgår från intressenterna själva och de äga frihet att med den inskränkning och de regler, som lagen anger, avgöra vägfrågorna och sålunda bestämma om och på vilket sätt väg skall byggas och huru väghållningsbördan skall fördelas. Vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar torde förrättningsmannen i allmänhet komma att sakna möjlighet att låta förrättningens resultat med tvingande verkan påverkas av vägföretagets behövlighet eller lämplighet med hänsyn till en sådan utbyggnadsplan, som av skogsutredningen skisserats. Den torde närmast bli en önskeplan, till vilken, vad det gäller enskilda vägar, vid vägförrättningar all nödig hänsyn bör tagas. Det allmänna torde i detta hänseende ej kunna begagna annat tvångsmedel än att som villkor för statsbidrag, när sådant sökes, uppsätta, att vägföretaget ej motverkar tillämpningen av utbyggnadsplanen. Enligt gällande bestämmelser bedömes emellertid statsbidragsfrågan först sedan vägförrättningen verkställts. Möjligen skulle kunna tänkas en föreskrift enligt vilken, i fall där sakägarna önskade statsbidrag, de genom förrättningsmannen hade att, där utbyggnadsplan föreligger, hos länsstyrelsen, innan vägförrättningen avslutas, utverka beslut huruvida ur den ifrågasatta synpunkten hinder mot statsbidrag kan föreligga. Skulle länsstyrelsen då finna, att den ifrågasatta vägen på sådant sätt motverkade utbyggnadsplanen, att bidrag icke kunde utgå, finge sakägarna välja emellan att vidhålla sitt förslag eller ändra detsamma så att detsamma gäve möjlighet till statsbidrag. Genom en dylik anordning torde i de flesta fallen all möjlig hänsyn till utbyggnadsplanen komma att tagas.

Liknande synpunkter ha framförts av *länsstyrelsen i Västerbottens län*.

Enligt *lantbruksstyrelsens* mening borde vid upprättandet av en allmän behovs- eller utbyggnadsplan beträffande för skogsbruket betydelsefulla transportleder rena jordbruksintressen kunna tillvaratagas i högre grad än som utredningen räknat med. Särskilt i Norrland torde sålunda vid planläggningen av skogsvägar böra tagas behörig hänsyn till de möjligheter, som dessa vägar kunde få för utnyttjande av odlingsmarker och för framtida bebyggelse. Ett sådant hänsynstagande borde kunna ske utan äventyrande av skogsbrukets intressen. Dessa främjades nämligen oftast av en ökad jordbruksbebyggelse. Genom en föreskrift därom, att länsstyrelsen skulle vid utbyggnadsplanens upprättande höra vederbörande hushållningssällskaps förvaltningsutskott och egnahemsnämnden, syntes förevarande krav böra bli tillgodosett.

Tre av skogsvårdsstyrelserna ha uttalat viss tveksamhet beträffande förslaget om upprättande av behovs- eller utbyggnadsplaner. Sålunda framhålla *skogsvårdsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands och Värmlands län*, att en dylik plan för att erhålla större värde skulle bli för dyrbar att upprätta och att den ej skulle kunna bibehålla sin aktualitet mer än ett fåtal år. Sistnämnda skogsvårdsstyrelse anser dock en inom avgränsade smärre områden utförd planläggning vara nödvändig för skapande av ett rationellt nät av skogsvägar.

Skogsvårdsstyrelsen i Kronobergs län finner det icke möjligt att upprätta utbyggnadsplaner för andra speciella skogsvägar än stamvägarna. *Skogsvårdsstyrelsen i Gotlands län* framhåller, att en utbyggnadsplan för skogstransportleder under inga förhållanden borde fastställas på samma sätt som en plan för utbyggnad av de allmänna vägarna. Om en grupp av jordägare enades om att låta anlägga en för dem betydelsefull väg och för den skull begärde statsanslag, finge detta icke förhindras av den anledningen att vägföretaget i generalplanen icke upptoges bland dem som först borde ifrågakomma. Planen borde därför göras mycket enkel utan ingående kostnadsberäkningar och finge icke innehålla föreskrifter i vilken ordning de olika företagen skulle utföras. Enligt vad *skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län* yttrat syntes skogsvårdsstyrelsens medverkan till planernas upprättande under nu rådande förhållanden icke böra bli av någon större omfattning. Viktigare arbetsuppgifter torde nämligen för avsevärd tid framåt komma att taga skogsvårdsstyrelsepersonalens arbetskrafter i anspråk. Denna omständighet syntes emellertid icke behöva medföra någon nämnvärd risk för att skogsvägföretag kunde komma att givas en olämplig sträckning. En intim samverkan på detta område vore nämligen redan förut etablerad.

Länsstyrelsen i Södermanlands län åberopar utlåtande från *vägingenjören* i länet, vilken ifrågasätter, om ej behovs- eller utbyggnadsplanen borde upprättas av skogsvårdsstyrelsen efter samråd med vederbörande vägförvaltning.

Vägingenjören i Uppsala län anser det ligga närmast till hands, att utbyggnadsplanen, i vad den avsåg skogsvägbyggande i dess helhet, uppgjordes genom skogsvårdsstyrelsernas försorg. Vägorganisationens uppgift borde där-

vid bestå i skyldighet att biträda länsstyrelsen vid dennas granskning av planen i och för fastställelse. En dylik uppgift kunde möjligen hänföras till vägorganisationens vanliga tjänsteutövning.

Länsstyrelsen i Kristianstads län har framhållit, att länsstyrelsens befattning med uppgörande och granskning av planen för skogsvägarnas utbyggnad endast kunde bliva av formell art. Initiativet måste utgå från de skogliga myndigheterna, enkannerligen skogsvårdsstyrelserna, vilka företrädde sakkunskapen och ägde kännedom om skogsnäringens behov av vägar inom de olika orterna. Preliminärt förslag till utbyggnadsplan borde därför upprättas av skogsvårdsstyrelsen icke blott beträffande de s. k. speciella skogsvägarna utan också i fråga om de enskilda vägar, som kunde behöva tagas i anspråk såsom skogsvägar.

Länsstyrelsen i Västmanlands län är icke övertygad, att för längre tid framåt upprättade planer skulle bliva till särdeles stor nytta, utan torde man snarare för såväl det allmänna som det enskilda vägnätets utbyggande böra åtnöjas med planer på kortare sikt.

Då skogsvägarna i främsta rummet skulle tjäna som trafikleder för virkesutforsling medelst motorfordon, torde, enligt vad *Norrlands skogsvårdsförbund* framhållit, vid utbyggnadsplanens utarbetande sådana områden framför andra böra komma i fråga, där tillgång på tidigare ej avsättningsbart virke vore för handen och markboniteten vore hög. Då virkesavsättningen berodde på virkespriser samt avverknings- och utdrivningskostnader, torde detta även förutsätta, att en mer omfattande fullständig plan ej kunde på en gång utarbetas. Planläggningen torde därför böra omfatta mer begränsade områden, som efter hand kunde vidgas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller, att utbyggnadsplaner endast borde upprättas för sådana områden, där verkligt behov därav föreläge.

Med hänsyn till den arbetslöshetskris, som sannolikt vore att förvänta efter kriget, synes det *förvaltningsutskottet hos hushållningssällskapet i Örebro län* vara av yttersta vikt, att planer och förberedelser fullgjordes för att önskvärda förbättringar och utbyggnader av vägnätet å skogarna i ett sådant läge skulle kunna igångsättas.

Vidkommande skogsutredningens förslag avseende det allmänna vägnätet har i flera yttranden framhållits, att önskemålen om skogligt inflytande å utbyggnadsplanerna i väsentliga hänseenden vore tillgodosedda i nu föreliggande förslag till förstatligande av vägväsendet.

Förslaget rörande upplags- och lastplatser vid de allmänna vägarna har som förut nämnts avstyrkts i ett stort antal yttranden. Det har sålunda ifrågasatts, huruvida anordnandet av upplagsplatser kunde anses utgöra en på väghållaren ankommande åtgärd och om det kunde vara principiellt riktigt att låta vägväsendet bekosta dylika, för endast en grupp trafikanter avsedda anordningar. Behovet för skogsbruket av tillgång å dylika upplags- och lastplatser har dock allmänt vitsordats. Därvid har också framhållits, att samma behov gjorde sig gällande i avseende å de enskilda vägarna. Enligt *läns-*

styrelsens i Gotlands län uppfattning skulle eventuellt kunna tänkas en lösning av frågan efter samma linjer, som gällde för anläggning och underhåll av enskild väg. *Vägingenjören i Norrbottens län* anser en framkomlig utväg vara, att medel för anordnande av last- och upplagsplatser fonderades av skogsaccismedlen. 1942 års vägsakkunniga ha framhållit att, om staten ansåges böra bidra till de föreslagna upplags- och lastplatserna, detta lämpligen kunde ske genom att utvidga användningsområdet för anslaget till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. Såsom motiv för en sådan åtgärd ha de sakkunniga anfört, att det i stället för att anordna upplags- och lastplatser vid allmän väg säkerligen kunde tänkas att anlägga en för biltrafik användbar skogsväg in i skogsområdet samt att vid sistnämnda väg anordna upplagsplatser.

I fråga om utbyggandet av bygdevägar inom skogrika områden samt förstärkning av vissa vägar till de tunga skogstransporternas tjänst har i flera yttranden framhållits, att vägväsendets möjligheter direkt vore avhängiga av tillgången å medel.

Beträffande administrationen av det statliga stödet å skogsvägar har i flera yttranden, bland annat från domänstyrelsen, två skogsvårdsstyrelser samt vissa länsstyrelser och vägingenjörer, framhållits, att statsunderstöd till alla enskilda vägar borde handhas av samma myndighet.

Skogsutredningens förslag innebure enligt *domänstyrelsens* uppfattning en kategoriklyvning mellan bivägar (enskilda utfartsvägar) och skogsvägar, som icke torde kunna upprätthållas i det praktiska arbetet. Inom en ort vore alla vägar intimt sammanhängande med och beroende av varandra, icke blott geografiskt utan även i fråga om deras utnyttjande. De större skogsvägarna kunde ofta få betydelse för den allmänna samfärdseln och å många enskilda utfartsvägar vore tidvis skogstransporterna övervägande och tidvis annan trafik. Svårigheterna att isärhålla dessa olika slag av vägar bleve även större i och med att ökade krav ställdes på skogsvägarna, vilka till sin natur vore fullt jämförliga med enskilda utfartsvägar i allmänhet. Övervägande skäl syntes därför tala för en enhetlig administration av enskilda vägar av skilda slag.

Av de två skogsvårdsstyrelser, som i detta hänseende anmält en emot skogsutredningen avvikande mening, har *skogsvårdsstyrelsen i Gotlands län* för sitt läns vidkommande anfört, att den viktigaste uppgiften nu vore att iståndsätta skiftesvägarna för tyngre transporter till tjänst för såväl skogsbruk som jordbruk. Av denna anledning borde skogsvårdsstyrelsen ej handhava uppgiften i annan mån än bedrivande av propaganda bland skogsägarna för gemensamma vägföretags utförande.

Skogsvårdsstyrelsen i Älvsborgs län och *Sveriges skogsägareförbund* anse, att den statliga bidragsverksamheten till all enskild väghållning borde omhändervas av en och samma offentliga myndighet. Ett särskiljande av omsorgerna beträffande enskilda vägar på två olika organ vore irrationellt.

Skulle skogsvägarna byggas efter nutida krav, erfordrades ett högt mått av vägteknisk sakkunskap, vilket icke vore tillfinnandes hos skogsvårdsstyrelserna. Sysslandet med vägfrågor låge för mycket vid sidan av deras betydelsefulla huvuduppgifter. Såväl de enskilda by- och utfartsvägarna som skogsvägarna borde i administrativt hänseende sammanföras att sortera under länsstyrelserna, som givetvis borde åtnjuta biträde inom respektive fackområden av den statliga vägorganisationen och skogsvårdsstyrelserna. Alla tekniska arbeten borde åligga den förra, medan de senare skulle påvisa behovet av skogsvägar, ange lämpliga sträckningar, utföra skoglig båtnadsberäkning, propagera för skogsvägbyggnaden samt söka ena skogsägarna till intressegrupper, då vägföretag berörde flera fastigheter. Något hinder för att såsom hittills de olika slagen av vägar erhöle bidrag från olika anslag eller enligt olika villkor syntes icke föreligga.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser, att bidragstilldelningen för skogsvägar och andra enskilda vägar borde handhavas av den myndighet, som ålades att upprätta utbyggnadsplan.

Länsstyrelsen i Uppsala län, som i sitt yttrande utgått från att efter vägväsendets förstatligande ärenden angående statsbidrag till enskild väghållning komme att handläggas av länsstyrelserna, har framhållit, att med de enskilda vägarnas betydelse för skogstransporterna det bleve ett önskemål, att bedömandet av bidragen till de enskilda vägarna och till de speciella skogstransportlederna skedde gemensamt. Antingen kunde detta genomföras på sätt skogsutredningen föreslagit i form av en förhandsprövning av ansökningarna om statsunderstöd till skogsvägarna genom länsstyrelsen eller också kunde saken ordnas så, att jämväl sistnämnda fråga avgjordes av länsstyrelsen, därvid en tjänsteman från skogsvårdsstyrelsen skulle närvara vid föredragningen. Länsstyrelsen skulle då genom vägorganisationen kunna komplettera den tekniska utredningen i den mån behov därav framträdde. Det förefölle länsstyrelsen sannolikt, att sistnämnda anordning skulle vara enklare och i längden giva bättre resultat än den av skogsutredningen föreslagna.

Länsstyrelsen i Örebro län har anfört i huvudsak följande.

Det synes länsstyrelsen önskvärt att administrationen för skogsvägarna överflyttas på länsstyrelserna, då dessa vägfrågor ju ha intimt samband med de enskilda vägarna, vilkas administration skall handhavas av länsstyrelserna. Utredningen åberopar såsom skäl för särskild administration att såsom villkor för statsbidrag till skogsvägarna skulle gälla att den skogsekonomiska nyttan av företaget vore uppenbar. Emellertid utsåges i motiven till förslaget till statsbidragskungörelse att utöver den rent skogsekonomiska nyttan jämväl nyttan av företaget ur jordbrukets synpunkt eller såsom ägnat att bereda förbindelse till avsidens liggande boningsplatser skall beaktas. Denna utvidgning av principerna för anslagsbeviljandet talar för att handläggningen av bidragsärendena bör förbehållas länsstyrelsen, som ju har ingående kännedom om dessa senare förhållanden. Utredningen framhåller vidare, att det i allt fall syntes omöjligt eller olämpligt att söka samordna bestämmelser och villkor för den statliga stödverksamheten åt å ena sidan enskilda utfartsvägar och å andra sidan speciella skogsvägar. Erfarenheterna från administrationen av nybyggesvägarna, som tidigare handhafs av länsstyrelserna,

gendriva tydligt och klart denna uppfattning. Slutligen framhålles, att skogsvägarna ha en särskild karaktär, som bortsett från det ingenjörstekniska arbetet kräver skogligt bedömande. Härtill må endast erinras att skogsvårdsstyrelsernas sakkunskap givetvis bör utnyttjas såväl för yttrandena i samtliga ärenden rörande statsbidrag till skogsvägar som för upprättande av planer till sådana.

Av de myndigheter, som tillstyrkt skogsutredningens förslag i förevarande hänseenden, har *länsstyrelsen i Östergötlands län* såsom skäl härför anfört.

Vid bedömandet av frågan angående vilken myndighet som skulle omhändera anordnandet av skogsvägarna bör bemärkas, att enskilt initiativ erfodras i motsats mot de allmänna vägarna samt att skogsvägarnas tillkomst sålunda i sista hand är beroende av huruvida kostnaderna kunna nedbringas till sådan nivå, att den enskilda intressenten anser det lönande att bekosta vägens byggande med tillhjälp av statsbidrag. Även om man ur centraliseringssynpunkt gärna skulle se verkställigheten av en uppgjord plan för skogsvägar handhavas av länets vägorganisation, blir man dock betänksam vid tanke på de högre kostnader, som otvivelaktigt måste föranledas bland annat därav, att den billigare arbetskraft, som utgöres av skogsägarna själva och deras arbetsfolk, icke finge tillfälle att utnyttjas i samma omfattning, som nu är förhållandet. Den ökning i arbetskostnaderna, som därav befaras bliva en följd, torde dock i viss mån uppvägas av att distriktsförvaltningens maskinpark kunde utnyttjas även i skogsvägväsendets tjänst, men en sådan anordning torde å andra sidan få sin begränsning däri, att vägmaskinerna huvudsakligen torde kunna användas endast på de största skogsvägarna. Därtill kommer slutligen att skogsvårdsstyrelsen otvivelaktigt är mera sakkunnig än distriktsförvaltningen att bedöma skogsvägfrågor.

Örebro läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott anser, att skogsvårdsstyrelserna bäst torde veta om och var en väg behövdes och därför vore det bäst lämpade organet för handhavandet av nu omdiskuterade arbeten. Det förutsattes i skogsutredningens förslag, att en viss båtnadsberäkning komme att ske, då ansökan om bidrag eller lån till skogsvägbyggande avsåges. Ingen annan myndighet än skogsvårdsstyrelsen torde äga möjlighet att verkställa en dylik båtnadsberäkning, ej heller torde någon annan myndighet i samma utsträckning som skogsvårdsstyrelsen äga kännedom om terrängförhållanden, skogsbestånd m. m., som kunde inverka på en eventuell sovring av inkommande förslag till uppgörande av planer för skogsvägar.

Skogsvårdsstyrelserna i Uppsala och Kronobergs län samt i *Kalmar läns södra del* ha anmält avvikande mening från skogsutredningens förslag i fråga om handläggningen av ansökningar om statsbidrag och lån för skogsvägar. Den föreslagna anordningen, att ansökan om statsbidrag respektive lån till skogsvägar skulle översändas till länsstyrelsen för inhämtande av dennas yttrande, anses nämligen innebära fara för att handläggningen kunde avsevärt fördröjas. Den förstnämnda styrelsen ifrågasätter därför lämpligheten av förfarandet överhuvud, medan de två övriga förorda ett begränsande av detsamma att omfatta endast stamvägarna.

I några yttranden har föreslagits, att skogsvårdsstyrelse skulle vara skyldig att underrätta länsstyrelsen och länets vägförvaltning om beslut i ärende rörande byggnadsbidrag till skogsväg samt beträffande sådan vägs utformning

och byggande (avsyningsbevis jämte tekniska uppgifter och översiktskarta). Bestämmelser därom borde medtagas i tillämpningsföreskrifter till bidragskungörelsen.

I fråga om grunderna för statsunderstödet ha skogsutredningens förslag i allmänhet helt tillstyrkts i yttrandena.

Statskontoret, som motsatt sig ändring i nu gällande bidrags- och lånegrunder, har anfört följande.

Det ekonomiska stöd som statsmakterna hittills lämnat skogsägarna till utvidgande och förbättrande av skogarnas transportleder har väsentligen varit betingat av tillfälliga förhållanden (bekämpande av arbetslöshet, svårigheter med bränsleförsörjning etc.). Framhållas må vidare, att enligt vad betänkandet giver vid handen, anläggandet av skogsvägar merendels för markägaren medför omedelbart ökade inkomster av sådan storlek att å företaget nedlagt kapital efter en mycket kort tidrymd — i vissa fall endast en eller två avverkningssäsonger — är helt intjänat. I betraktande av den höga räntabilitet, som sålunda utmärker berörda vägbyggnader, torde det kunna förväntas, att under normala tider byggnadsarbeten komma till stånd i erforderlig utsträckning utan att stödåtgärder från statens sida behöva vidtagas. Under nu angivna förhållanden bör den statliga subventioneringen på området icke fortgå efter det att rådande krigs- och kristillstånd upphört. Då enligt statskontorets mening ifrågavarande understödsverksamhet är att betrakta såsom ett provisorium, kan ämbetsverket icke finna det påkallat att på sätt föreslagits, den nu gällande bidragsförfattningen, enligt vilken Kungl. Maj:t, då särskilda skäl därtill äro, kan medgiva bidrag intill högst 50 procent av anläggningskostnaden, ändras. Beträffande lånegrunderna vill det synas, som om den nuvarande bestämmelsen, att lån jämte bidrag må utgå med högst 70 procent av sagda kostnad, skulle innebära en tillräcklig stimulans till skogsvägbyggande.

Beträffande storleken av statsbidraget överhuvud och detsamma avvägning i olika fall har avvikande mening anförts av sju skogsvårdsstyrelser. *Skogsvårdsstyrelserna i Stockholms och Östergötlands län* framhålla svårigheten att med hänsyn till sociala och ekonomiska skäl på föreslaget sätt gradera bidragsprocenterna. Erfarenheten på området, framhåller den senare styrelsen, hade ådagalagt, att ett tillämpande av den föreslagna kategoriklyvningen endast skapade misshälligheter och avundsjuka mellan vägintressenterna inbördes. En fast bidragsprocent — förslagsvis 30 procent — borde tillämpas för alla andra skogsvägar än stamvägar. *Skogsvårdsstyrelserna i Malmöhus och Kristianstads län* anse, att lägre bidrag än 25 procent icke i något fall borde utgå, där bidrag överhuvudtaget kunde utgå. Detta vore det lägsta bidrag som möjliggjorde att inom rimlig tid framdriva skogsvägbyggnader i behövlig utsträckning. *Skogsvårdsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller att med hänsyn till skogsvägföretagens omedelbara ekonomiska nytta för skogsägaren, bidragskvoten borde vara lägre för dessa företag än för de egentliga skogsvårdsföretagen i vad avser andra skogsvägar än stamvägar och förordar bidrag med i regel en tredjedel av kostnaden. Där den omedelbara båtnaden vore ringa, kunde dock högre bidrag tillämpas. *Skogsvårdsstyrelsen i Norrbottens län* anser angeläget, att högre bidrag än de före-

slagna överhuvud taget borde utgå. Motiv härför vore skogsägarnas svaga ekonomiska ställning samt den omständigheten, att det för lappmarken gällande norrländska skogsproduktionsanslaget kunde medgiva ända till 70 procents bidrag till vägbyggnad inom ett s. k. skogsvårdsområde. Att bidragen sålunda kunde bli olika stora på skilda sidor om lappmarksgränsen kunde giva anledning till en känsla av orättvisa och stimulerade icke intresset för skogsvägar. Vidare borde ingen skillnad i bidragens storlek tillämpas för vägar av olika standard.

Skogsutredningens förslag om ett bidrag av 50 procent till byggande av huvudtransportleder, s. k. stamvägar, har av skogsvårdsstyrelserna i allmänhet hälsats med tillfredsställelse. Endast i tre fall föreligger annan mening. *Skogsvårdsstyrelserna i Kalmar läns södra del och Norrbottens län* anse sålunda att bidragsprocenten borde vara lika för alla vägar, oavsett deras betydelse i systemet.

Skogssällskapet framhåller att stamvägarna komme att få så stor betydelse ur en mera vidsträckt allmän synpunkt, att de borde utföras såsom allmänna vägar. Vad som utöver dessa vägar vore erforderligt, d. v. s. skogsvägnätets detaljer, borde vara en intressenternas egen angelägenhet. Därest skogsbruket emellertid, såsom skogsutredningen föreslagit, komme att få bära halvparten av anläggningskostnaden och det väsentliga underhållet för de s. k. stamvägarna, som till sin art liknade dem, vilka sällskapet velat anförtro åt det allmänna vägväsendet, funne sällskapet det väl befogat att skogsbruket finge bidrag till deras byggande.

Enligt vad *Norrlands skogsvårdsförbund* uttalat borde statsbidraget för anläggande av stamvägar kunna höjas till 75 procent av anläggningskostnaden.

Förvaltningsutskottet hos hushållningssällskapet i Örebro län ifrågasätter, huruvida icke statsbidraget för stamvägarnas del borde begränsas till högst 40 procent och för övriga skogsvägar till högst 25 procent.

Länsstyrelsen och vägingenjören i Södermanlands län anse, att statsunderstöd för anläggande av skogsbilvägar endast borde lämnas i form av billiga lån.

Nyttan av ifrågavarande låneverksamhet ifrågasättes av *skogsvårdsstyrelserna i Kalmar läns södra del och Västmanlands län* samt av *skogssällskapet*. Den förstnämnda styrelsen framhåller, att låneförfarandet vore besvärligt och föga populärt, medan den sistnämnda skogsvårdsstyrelsen anser, att lån på lika förmånliga villkor kunde erhållas genom de vanliga kreditinrättningarna. Staten borde icke uppmuntra till jordbrukets ytterligare skuldsättning. Skogssällskapet, som anför liknande synpunkter, framhåller, att statslån under inga förhållanden borde tillerkännas andra företag än större av stamvägsnatur. Statens låneinstitut borde icke belastas för småföretag som, kringspredda över hela landet, bleve svåra att hålla hand över. Sällskapet ifrågasätter vidare berättigandet av den skogsväg, som ej med föreslagna bidrag kunde komma till stånd.

Med hänsyn till nyttan för vårt näringsliv av skogsvägnätets utbyggande

och till de behov av arbetstillfällen, fördelade över stora delar av landet, som särskilt under en kris komme att göra sig gällande, ansluter sig *stats arbetsmarknadskommission* i princip till skogsutredningens förslag om förhöjt statsbidrag till skogsvägföretag av intresse för sysselsättning av arbetslösa. Kommissionen anser sig emellertid böra framhålla, att skogsvägarbeten som regel erbjöde begränsade sysselsättningsmöjligheter, varför placering av hjälpsökande arbetslösa i större omfattning vid sådana företag i många fall icke lämpligen kunde ske. Mera kontinuerligt arbete torde nämligen i allmänhet icke kunna beräknas för mer än ett fåtal man. Kommissionen har ytterligare anfört bland annat.

Vid ansökan om statsbidrag förutsattes ofta att arbetet helt skall utföras av delägarna själva och hos dem anställda jordbruksarbetare. I dessa fall synes det högre bidraget icke böra ifrågakomma. Kommissionen förutsätter vid sin tillstyrkan av förslaget i nu berörd del att det föreslagna extra bidraget må utgå endast under förutsättning att hjälpsökande arbetslösa kunna erhålla sysselsättning vid respektive företag samt att beviljandet av sådant extra bidrag förbindes med villkor om skyldighet för vederbörande bidragsmottagare att för företagets utförande anlita av den offentliga arbetsförmedlingen anvisade, hos arbetslöshetskommitté anmälda hjälpsökande arbetslösa i den utsträckning och enligt de föreskrifter i övrigt som meddelas av arbetsmarknadskommissionen.

Kommissionen utgår från att den skall vara oförhindrad att medgiva utförande såsom statskommunala beredskapsarbeten av företag av denna art i de fall, då arbetena med hänsyn till storlek, belägenhet och inkvarteringsmöjligheter m. m. lämpa sig för utförande i sådan form, därvid statsbidraget torde böra helt bestridas av medel, anvisade till åtgärder mot arbetslöshet.

Beträffande de med bidragstilldelningen förenade villkoren har av några skogsvårdsstyrelser anförts vissa detaljanmärkningar. *Skogsvårdsstyrelserna i Uppsala län, Kalmar läns södra del och Gävleborgs län* samt *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* ifrågasätta sålunda lämpligheten av att i vissa fall kräva förrättning enligt lagen om enskilda vägar såsom villkor för statsbidrag. Det har därvid framhållits, att förrättningsförfarandet vore både dyrbart och tidsödande icke minst genom den i lagen stipulerade långa klagotiden och att ett sådant villkor skulle i hög grad motverka intresset för skogsvägbyggnad. Den förstnämnda styrelsen efterlyser möjligheten av förenklat förrättningsförfarande.

Däremot anser *länsstyrelsen i Örebro län*, att endast laga kraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar borde godkännas i fråga om stamväg.

Skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län och *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* påyrka, att såsom villkor för statsbidrag skulle uppställas, att skogsväg ej finge avstängas för trafik annat än under tider, då så vore nödvändigt på grund av tjällossning eller dylikt. Riksförbundet har begränsat sitt yrkande att avse endast stamvägar. Som skäl för ett dylikt villkor har framhållits att, därest avstängning när som helst kunde ske, rent privata intressen i exempelvis konkurrensyfte kunde utgöra hinder för transportledernas rationella utnyttjande.

Skogsvårdsstyrelserna i Kalmar läns norra del och Gävleborgs län ha förklarat sig icke kunna tillstyrka, att statsbidraget kunde minskas, därest den verkliga vägbyggnadskostnaden skulle visa sig väsentligt understiga den beräknade kostnaden, som legat till grund för bidragets beräkning. Enligt styrelsernas mening syntes konsekvensen fordra, att även motsvarande höjning av bidraget kunde ske, om de verkliga kostnaderna överstege de beräknade. Det framhålls därjämte, att det vore synnerligen svårt att konstatera de verkliga kostnaderna, enär företagen i stor utsträckning verkställde vägarbetet med eget folk.

Under förutsättning av att enhetlig administration genomfördes för alla enskilda vägar syntes det *domänstyrelsen* lämpligt, att enhetliga villkor och bestämmelser uppställdes för bidragsbeviljandet.

I fråga om underhållsbidrag till skogsvägar har *statskontoret* uttalat att, då anläggandet av en skogsväg merendels torde medföra en årlig inkomstökning vida större än underhållskostnaden, ämbetsverket ansåge tillräckliga skäl icke föreligga för beviljande av underhållsbidrag utöver vad som kunde ske enligt gällande författningsbestämmelser sådana dessa hittills tillämpats. Med hänsyn till att något bärande motiv för att medgiva skogsägarna ökade förmåner i angivna hänseende icke torde kunna anföras, än att därigenom skogsvägbyggandet skulle ytterligare stimuleras, kunde det i varje fall icke ifrågakomma, att bidrag skulle utgå för redan förefintliga vägar.

Jämväl länsstyrelsen i Västmanlands län ställer sig tveksam till förslaget om statsbidrag till underhållet av skogsvägar.

Beträffande underhållsskyldigheten av de skogsvägar, till vilkas utförande statsunderstöd skulle utgå, har *lantbruksstyrelsen* ifrågasatt, huruvida icke beträffande stamvägarna borde uppställas ett allmänt krav på underhåll oavsett antalet deltagare. Därest detta krav skulle godtagas, torde för rättning enligt lagen om enskilda vägar alltid böra hållas, därest väg hade natur av stamväg. Sagda skärpning av underhållsskyldigheten syntes motiverad med hänsyn till att ifrågavarande skogsvägar vore avsedda att ingå i en för större område gällande kommunikationsplan. Genomgående förbindelser vore då nödvändiga. Därvid framträdde också kravet på ständigt underhåll av denna del av vägnätet.

Att som villkor för statsbidrag till skogsvägar ett säkerställande i viss omfattning av underhållet borde krävas, tillstyrkes av de flesta skogsvårdsstyrelserna. *Skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län* anser emellertid vägunderhållet vara en detaljfråga, som i nuvarande allvarliga läge icke borde tillmätas en så avgörande betydelse, att ett eljest välmotiverat vägföretag därigenom fördröjdes eller till och med omintetgjordes. *Skogsvårdsstyrelsen i Västmanlands län* förmenar, att kravet på underhåll borde begränsas att gälla endast stamvägar.

Skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län framhåller, att frågan om grunderna för erläggande av s. k. slitageersättning borde regleras genom av länssty-

relsen fastställda normer. Det hade nämligen visat sig svårt för de enskilda skogsvägarna att få denna fråga nöjaktigt ordnad. Allmängiltiga normer för slitageersättnings beräkning och utkrävande gäve det allmänna en viss kontroll över avgiftstaxorna, varigenom det kunde förhindras, att dessa i konkurrensyfte sattes oskäligt högt. I fall, där underhållsbidrag skulle utgå, erhöles därjämte viss kontroll rörande proportionen mellan bidraget och den utkrävda slitageersättningen.

Vägingenjören i Örebro län anser, att underhållsskyldigheten icke borde begränsas till högst 20 år.

Beträffande skogsutredningens anslagsberäkningar har *domänstyrelsen* framhållit, att de av skogsutredningen angivna kostnaderna för längdmeter väg av olika typer syntes — särskilt vad anginge permanenta skogsbilvägar — vara alltför lågt uppskattade. Vid utbyggandet av nu befintligt vägnät hade man i stor utsträckning, särskilt i södra och mellersta delarna av landet, följt sträckningen av gamla kärrvägar, vilka kunnat iståndsättas för jämförelsevis liten kostnad. Dessutom hade i första hand utbyggts vägar i gott vägländ, under det att vägbyggnad å mindre gynnsamma marker fått anstå.

Även *länsstyrelsen i Västerbottens län* finner de av skogsutredningen verkställda kostnadsberäkningarna för låga.

Lantbruksstyrelsen har anfört.

Den ifrågasatta fördelningen på tio år för planens genomförande är beräknad utan hänsynstagande till de sannolika arbetsuppgifter och kostnader, som synas möta för såväl det allmänna som den enskilde under den närmaste framtiden. Av denna grund anser lantbruksstyrelsen skäl tala för att skogsvägarnas utbyggnad ej bör beräknas bliva bedriven i så rask takt, att programmet blir genomfört på så kort tid som tio år. En tid av minst tjugu år synes snarare erforderlig för ändamålet. Med hänsyn härtill torde de årliga kostnaderna för det allmänna kunna begränsas till högst hälften av de av utredningen beräknade. Därest på grund av inträffad arbetslöshet eller liknande orsak behov av ökade arbetstillfällen skulle uppstå, föreligger emellertid här en arbetsreserv, som synes kunna utnyttjas genom tillfällig höjning av anslagen för ändamålet.

I fråga om förslaget rörande revision av statens järnvägars taxa för godsbefordran har *järnvägsstyrelsen* — som visserligen funnit, att starka skäl talade för att transporter av skogsprodukter komme till utförande med järnväg samt att en anknytning av de skogligen transportlederna till järnvägarna därför borde eftersträvas — likväl icke nu ansett sig böra taga ställning till en framtida revidering av godstaxan. En sådan revidering måste nämligen bliva beroende av de konkurrens- och kostnadsförhållanden, som komme att förefinnas efter nu pågående krig.

Behovet av den föreslagna revisionen av godsfrakttaxan har understrukits i flera yttranden.

Under de senaste åren ha statsmakterna vidtagit omfattande åtgärder för att åstadkomma förbättrade transportmöjligheter inom landets skogar. För ändamålet har såsom framgår av vad jag inledningsvis anfört av riksdagen beviljats betydande anslag. Det som närmast föranlett dessa åtgärder har varit nödvändigheten att underlätta framskaffandet ur skogarna av virke av skilda slag. Ju större krav som i detta hänseende ställts på skogstillgångarna och ju hårdare dessa inom bättre belägna områden skattats, desto nödvändigare har det blivit att söka nå längre bort belägna skogsområden, vilka med nuvarande transportvägar knappast kunna utnyttjas. Ett snabbare utbyggande av skogarnas transportväsende än tidigare har därför blivit nödvändigt. Sett även på längre sikt utgör emellertid detta utbyggande av transportväsendet inom skogarna en för skogsbrukets vidare utveckling högst betydelsefull åtgärd. För närvarande torde inom landet finnas stora virkesrika områden, vilka överhuvud taget icke kunna ekonomiskt utnyttjas till följd av bristande transportmöjlighet för skogsprodukterna. Inom icke obetydliga delar av landet torde utbytet av skogsbruket icke vara av den omfattning som vore möjlig därest tillfredsställande kommunikationsleder funnes att tillgå. En allmän uppfattning torde också råda inom skogsnäringen att en av de betydelsefullaste rationaliseringsåtgärder, som för närvarande är möjlig att genomföra för ytterligare tillgodogörande av skogsprodukterna, är ett vidare utbyggande av transportmöjligheterna och då i första hand vägväsendet. I sitt nu föreliggande betänkande har 1936 års skogsutredning upptagit detta spörsmål till en ingående undersökning. Utredningen har härvid kommit till den uppfattningen att ett fortsatt utbyggande av vägnätet är en av de mest effektiva åtgärder som i nuvarande läge kan företagas på ifrågavarande område. Även jag delar denna uppfattning.

Vid en utbyggnad av skogsbrukets transportleder är det givetvis, som skogsutredningen i sitt betänkande framhållit, av vikt, att en ändamålsenlig planläggning åvägbringas samt att sålunda en allmän behovs- eller utbyggnadsplan beträffande för skogsbruket betydelsefulla transportleder upprättas. En sådan planläggning bör givetvis i första hand avse vägväsendet. Härvid torde delvis olika regler böra gälla för allmänna och enskilda vägar.

De av skogsutredningen framförda förslagen i fråga om det allmänna vägnätet torde i allt väsentligt vara tillgodosedda i det av Kungl. Maj:t den 26 mars 1943 till lagrådet remitterade förslaget rörande lag om allmänna vägar och i sammanhang därmed upprättade författningsförslag. Skogsutredningens förslag om upplags- och lastplatser för virke efter allmän väg har såsom framgår av vad chefen för kommunikationsdepartementet i remissprotokollet anfört dock icke ansetts böra genomföras på det sätt skogsutredningen ifrågasatt. Spörsmålen om ökade anslag för nybyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar, för anordnande av mötesplatser samt för utförande av förstärkningsarbeten å broar och trummor m. m. å allmänna vägar av betydelse för skogstransporterna torde i detta sammanhang icke lämpligen böra upptagas till övervägande. Utredningens förslag i dessa hänseenden sy-

*Departements-
chefen.*

nas emellertid förtjänta att vinna beaktande i samband med behandlingen av respektive anslagsfrågor.

Såsom skogsutredningen framhållit torde det icke vara möjligt att beträffande det enskilda skogsvägnätet på samma sätt som i fråga om de allmänna vägarna följa en upprättad utbyggnadsplan. Tillkomsten av enskilda vägar är nämligen beroende av beslut från vederbörande enskilda intressenters sida. Givet är emellertid att vid beviljande av bidrag till byggande eller underhåll av enskild väg vissa möjligheter förefinnas att tillse att byggnadsåtgärderna planläggas med beaktande av föreliggande allmänna transportbehov. Med hänsyn härtill synes det ändamålsenligt att, på sätt skogsutredningen föreslagit, en allmän behovs- och utbyggnadsplan upprättas jämväl för det enskilda skogsvägnätet inom varje län. Lämpligt torde vara, att dessa planer utarbetas av länsstyrelserna med biträde av vägförvaltningen och skogsvårdsstyrelserna. I vad avser speciella skogsvägar synes det förberedande arbetet därvidlag böra utföras av skogsvårdsstyrelserna.

Gången av utbyggnadsplanens upprättande i fråga om skogsvägar torde, i anslutning till vad skogsutredningen angivit, i huvudsak böra bli följande. Inom varje skogsvårdsstyrelses område bör skogsvårdsstyrelsen utarbeta en behovsplan för skogsvägnätet. I denna plan synas böra införas redan utbyggda skogsvägar, under arbete varande vägar samt skogsvägföretag, till vilka bidrag beviljats men vilka ännu ej påbörjats. För att skogsvägnätet skall kunna angivas så fullständigt som möjligt torde erforderligt samarbete böra äga rum med domänverkets revirförvaltningar och större enskilda skogsförvaltningar. Planen bör av skogsvårdsstyrelsen kompletteras genom angivande av ungefärliga sträckningen av sådana skogsvägar, som kunna finnas vara behövliga för erhållande av ett fullständigt skogstransportnät. I planen synes vidare böra angivas i vilken utsträckning enskilda by- och gårdsvägar beröras. Den av skogsvårdsstyrelsen upprättade planen torde i första hand böra granskas och vid behov kompletteras av vederbörande vägförvaltning. Därvid bör förvaltningen undersöka att planen på lämpligt sätt anknyter till det allmänna vägnätet och för detta gällande flerårsplaner. Den slutliga granskningen av planen torde som förut nämnts böra verkställas av länsstyrelsen. För att, på sätt lantbruksstyrelsen framhållit, i möjligaste mån kunna utnyttja skogsvägnätet jämväl för framtida bebyggelse och nyodlingar kan det vara lämpligt att i planläggningsärendet höra hushållnings-sällskapets förvaltningsutskott och egnahemsnämnden.

Såsom framgår av det förut anförda ha olika meningar framträtt med avseende å frågan i vilken utsträckning staten bör stödja tillkomsten av skogsvägar. Härvid har å ena sidan gjorts gällande att det främst är ett enskilt intresse att anlägga och underhålla de kommunikationsmedel som erfordras speciellt för utnyttjande av skogstillgångarna å enskild mark. Å andra sidan har emellertid framhållits, att ett välordnat skogstransportväsende för hela skogsnärningen innebär ökade möjligheter till förbättrad skogsvård och därmed höjd avkastning. Åstadkommandet av ett ändamålsenligt skogsvägnät har därför

ansetts i hög grad vara ett allmänt intresse. Endast i den mån statsunderstöd utgår till skogsvägarna, äger det allmänna möjlighet att inrikta utvidgningen av skogsvägnätet mera planmässigt. I nuvarande läge framträder ur bränsleförsörjningssynpunkt önskemålet att få till stånd en utvidgning av skogsvägnätet. Utan att staten träder emellan lär en dylik utbyggnad i erforderlig utsträckning icke vara möjlig att åstadkomma. Även om skogens betydelse för bränsleförsörjningen framdeles kan bliva mindre framträdande, måste det under alla omständigheter anses som ett allmänt intresse icke minst ur skogsproduktiv synpunkt att mera avlägset belägna skogstillgångar i ökad utsträckning kunna nyttiggöras. Vid inträffad arbetslöshet torde verksamheten för stödjande av skogsvägarnas tillkomst visa sig giva goda och lämpliga arbetstillfällen.

Jag delar skogsutredningens uppfattning, att stödet från det allmänna sida å förevarande område alltjämt bör ske i form av såväl bidrag utan återbetalningsskyldighet som lån.

I de över skogsutredningens betänkande avgivna yttrandena ha olika meningar kommit till uttryck beträffande frågan huru förevarande stödverksamhet lämpligast bör administreras. Det har härvid framhållits att, därest verksamheten alltjämt skulle handhas av skogsvårdsstyrelserna, överinseendet över de enskilda vägarna skulle komma att ligga hos olika statliga organ. Den statliga stödverksamheten i fråga om andra enskilda vägar än skogsvägar, speciellt utfartsvägar, torde efter det allmänna vägväsendets förstatligande komma att handhas av länsstyrelserna i samråd med vägorganisationen, medan ärenden rörande statsbidrag och statslån till skogsvägar skulle behandlas av de skogliga myndigheterna. En klar gränsdragning mellan skogsvägar och utfartsvägar lär knappast kunna genomföras. Båda typerna av vägar äro givetvis användbara för transporter av skogsprodukter. Jämväl de speciella skogsvägarna utnyttjas ej sällan även som utfartsleder för enstaka liggande gårdar och torp. Emellertid har skogsvägbyggandet, såsom skogsutredningen framhållit, karaktär av rent skogsproduktiv åtgärd, under det att bidragen till de enskilda vägarna äro av övervägande social natur. Vid skogsvägarnas planerande måste de skogsekonomiska principerna vara avgörande och vägens framdragande genom skogens produktionsområden väsentligen bestämmas av dessa. Handhavandet av skogsvägbyggandet torde därför främst kräva skoglig sakkunskap. Med hänsyn till nu angivna omständigheter anser jag i likhet med skogsutredningen, att ärenden rörande statliga stödåtgärder beträffande skogsvägar alltjämt böra handläggas av skogsvårdsstyrelserna och skogsstyrelsen.

I likhet med skogsutredningen vill även jag bestämt understryka nödvändigheten av att de skilda organ, som administrera vägväsendet, samarbeta i erforderlig omfattning. Enligt föreliggande förslag till det allmänna vägväsendets förstatligande skola som förut berörts ärenden rörande enskild väghållning överflyttas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna. Härigenom torde förbättrade möjligheter till samarbete erbjuda sig. Den av

mig förut tillstyrkta planläggningsverksamheten, varigenom de viktigaste behoven i fråga om skogsvägar skola bliva klarlagda, bör vara ägnad att kraftigt underlätta ett sådant samarbete. Vidare torde, på sätt skogsutredningen föreslagit, de administrativa reglerna för handläggningen av understödsverksamheten beträffande skogsvägarna böra givas sådan utformning, att länsstyrelserna tillförsäkras vederbörligt inflytande på ärendenas behandling. Vad skogsutredningen därutinnan föreslagit kan jag biträda. Det bör sålunda åligga skogsvårdsstyrelse att, sedan ansökan om statsunderstöd till skogsväg inkommit, med eget yttrande översända densamma till länsstyrelsen. Länsstyrelsen torde med ledning av upprättade behovsplaner böra till prövning upptaga frågan, huruvida det föreslagna vägföretaget kan anses lämpligt anpassat till befintligt eller för den närmaste framtiden planerat vägnät, i vad detta avser allmänna vägar och enskilda vägar. Finner länsstyrelsen, att vägföretaget eller del därav bör utgöras av allmän eller enskild väg, synes länsstyrelsen böra meddela skogsvårdsstyrelsen när företaget kan beräknas bliva upptaget i förslag till flerårsplan till allmän väg eller när statsbidrag till detsammans utförande såsom enskild väg kan påräknas.

Liksom hittills torde frågan om beviljande av såväl statsbidrag som statslån i sista hand böra prövas av Kungl. Maj:t.

Beträffande de närmare grunderna för statsunderstödet till skogsvägarna har skogsutredningens förslag tillstyrkts i flertalet yttranden. I några yttranden har emellertid förordats att statsunderstödet skulle givas en något mindre omfattning, medan i andra yttranden föreslagits längre gående åtgärder. För min del finner jag skogsutredningens förslag härutinnan väl avvägt och kan alltså ansluta mig till detsamma.

Liksom hittills bör statsunderstöd endast utgå för utförande av vägbyggnad å skog, som står under skogsvårdsstyrelsens uppsikt. Såsom förutsättning för erhållande av statsbidrag bör gälla, att nyttan av vägföretaget beräknas minst motsvara kostnaderna därför samt att skogsägaren antages icke kunna inom skäligen tid täcka kostnaderna för företaget genom att tillgodogöra sig nyttan av detsamma. I första hand torde statsbidrag böra tilldelas den, som driver skogsbruket såsom stöd till jordbruk eller som för sin och sin familjs bärgning är beroende av arbetsinkomster från skogsbruket. Nu gällande villkor om företräde till erhållande av statsbidrag för vägföretag, som är ägnat att motverka arbetslöshet, synes ej böra bibehållas.

Till byggande av sådan året runt med motorfordon farbar skogsväg, som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden (stamväg), torde såsom skogsutredningen föreslagit, med hänsyn till det allmännas stora intresse av att dessa vägar komma till stånd, statsbidrag alltid böra utgå med 50 procent av den godkända kostnaden för företaget. Statsbidrag till byggande av annan skogsväg synes böra utgå med högst 40 procent av den godkända kostnaden. Vid bestämmande av bidragets storlek bör, på sätt skogsutredningen anfört, hänsyn tagas till båtnad och företagarnas ekonomiska villkor med flera förhållanden. Därest det med hänsyn till rådande arbetslöshet befinnes erforderligt för skapande av arbetstillfäl-

len genom igångsättande av vägföretag, att statsbidrag lämnas utöver vad förut för varje särskilt fall förordats, bör Kungl. Maj:t äga medgiva, att inom visst område bidrag med ytterligare 10 procent av den godkända kostnaden för företaget må utgå. Det av statens arbetsmarknadskommission föreslagna villkoret för det högre bidragets beviljande torde härvid böra gälla. Byggnadsbidrag torde ej böra beviljas om flera äro delaktiga i vägföretaget eller om vägen framgår över fastighet till vilken vägen icke hör, med mindre angående vägens byggande och underhåll antingen ägt rum lagakraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar eller ock föreligger lagakraftvunnen dom eller träffad överenskommelse i sådan form, som av skogsstyrelsen godkännes. Liksom beträffande statsbidrag till övriga enskilda vägar bör för skogsbrukets stamvägar gälla att, där antalet väghållare är flera än fem, statsbidrag ej får beviljas annat än om lagakraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar föreligger. Då sådan förrättning icke hållits, torde i kontrakt, som upprättas mellan skogsvårdsstyrelsen och väghållarna, böra inrymmas bestämmelse om skyldighet att underhålla vägföretaget under viss tid, högst 20 år.

Statsunderstöd i form av lån och bidrag synes i enlighet med skogsutredningens förslag hädanefter böra kunna uppgå till sammanlagt 80 procent i stället för tidigare 70 procent av den godkända kostnaden för vägföretaget. På sätt skogsutredningen vidare föreslagit, torde minimibeloppet för lån böra sänkas från 1,000 kronor till 500 kronor. Ytterligare biträder jag förslaget om utsträckning av tiden för amorteringsfrihet från ett till två år från första lyftningsdagen. Likaledes ansluter jag mig till förslaget att för företag med flera än fem delägare, som samtliga önska erhålla lån, skall kunna utses en styrelse, bestående av en eller flera ledamöter, som ha att i allt vad lånet rörer företräda delägarna.

För närvarande finner jag mig icke kunna tillstyrka skogsutredningens förslag, att för bidrag till skogsvägar och för bidrag till flottledsbyggnader samt uppförande av skogshärbärgen och därmed jämförliga förläggningar skola uppföras särskilda anslag å riksstaten.

Skogsutredningen har beräknat medelsbehovet för statsbidrag till byggande av skogsvägar under den närmaste tioårsperioden till sammanlagt 40 miljoner kronor. Härtill skulle komma vissa kostnader för skogsvårdsstyrelserna, nämligen dels för planläggning av vägföretagen, dels för erforderlig propagandaverksamhet, dels ock för uppgörande av de förut omnämnda utbyggnadsplanerna för skogsvägarna. Dessa kostnader ha för de första åren förslagsvis uppskattats till 500,000 kronor för år. Enligt min mening bör omfattningen av ifrågavarande stödverksamhet framförallt anpassas efter det arbetsmarknadspolitiska läget. Med hänsyn härtill och till förefintlig reservation torde anslaget till ändamålet för nästa budgetår böra begränsas till det i statsverkspropositionen beräknade beloppet, 500,000 kronor. På sätt skogsutredningen föreslagit synas från anslaget, efter Kungl. Maj:ts bestämmande, böra utgå särskilda förvaltningsbidrag till skogsvårds-

styrelserna för projekterings- och planläggningsverksamhet. Förvaltningsbidrag bör avse skogsvårdsstyrelses kostnader dels för prövning av ansökan och upprättande av plan angående företag, till vilkas utförande sökts byggnadsbidrag eller lån från skogsväglånefonden, dels för handhavandet av fortlöpande kontroll över arbetenas utförande, dels ock för arbeten i samband med upprättande av utbyggnadsplan för vägnätet inom större områden. Någon förstärkning av skogsväglånefonden lärer för närvarande icke erfordras. Medelsanvisningen torde framdeles för varje år få bestämmas under hänsynstagande till då rådande förhållanden.

Därest riksdagen biträder de förslag jag i det föregående tillstyrkt, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att sedermera utfärda erforderliga bestämmelser i ämnet.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo* för budgetåret 1943/44 å driftbudgeten under nionde huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 500,000.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen och förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Siv Schiöler.