

## Nr 55.

Ankom till riksdagens kansli den 11 juni 1943 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo jämte i ämnet väckta motioner.*

(1:a avd.)

I årets statsverksproposition (IX H. T. punkt 191) har Kungl. Maj:t 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.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 9 april 1943 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 244, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag, föreslagit 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 500,000 kronor.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två inom riksdagen vid dess början väckta lika lydande motioner, nämligen I: 92 av herrar *Näsström* och *Edin* samt II: 145 av herr *Andersson* i Alfredshem m. fl., vari föreslagits att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att mom. 6 i kungörelsen den 28 mars 1941 om ändring i vissa delar av kungörelsen den 16 september 1933 (nr 549) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo måtte få följande lydelse:

Mom. 6. Statsbidrag kan beviljas till tjugufem procent av den utav skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget, dock att Kungl. Maj:t kan, då särskilda skäl därtill äro, medgiva statsbidrag till högst sjuttiofem procent av nyssnämnda kostnad. I denna kostnad må ej inräknas marklösen eller ersättning för skada eller intrång, som å den eller de av företaget berörda fastigheterna orsakas av företagets utförande.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för motionerna, hänvisas till dessa.

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, do-

mänstyrelsen, 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.

| Budgetåret   |               | Statsbidrag | Skogsväglånefondens |
|--------------|---------------|-------------|---------------------|
|              |               | 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 hä-

radsallmänningar 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 befintlig 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 tjälad. 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 .....       | —             | —                      | —              | —                  |
| Norrbottens län .....         | 1             | 5,800                  | 19,793         | 4,948              |
| Skogssällskapet .....         | 4             | 5,458                  | 20,630         | 5,168              |
| Summa                         | 597           | 1,267,743              | 3,386,216      | 829,916            |

### 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 ödebygdsvägs natur i behövlig 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 ödebygdsvägar 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 behövliga 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 bli vanligt tillåtet.

Beträffande handläggningen av understödsverksamheten 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 bli vanligt upptaget i förslag till flerårsplan, respektive när medel till detsamma 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 bidragstilldelningen 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, företagarnas 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 lagakraftvunnen 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.

I fråga om motiveringen till skogsutredningens förslag hänvisas till propositionen sid. 9—26.



### 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 byggande 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.

Beträffande olika detaljer i förslagen ha dessutom vissa erinringar framkommit.

En närmare *redogörelse* för innehållet i yttrandena återfinnes i propositionen sid. 27—38.

### Departementschefens anförande:

Departementschefen har i ärendet anført och föreslagit följande:

»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 anført 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 åvägabringas 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 synas 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 gårds-

vägar beröras. Den av skogsvårdsstyrelsen upprättade planen torde i första hand bära 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 bära 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 planlägningsärendet höra hushållningssällskapets 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 skogsnäringen 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 bli 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 slödet från det allmännas 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 skogligen 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 öfvervägande 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 öfverflyttas 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 bli 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 bli 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 skogsvårdsstyrelses uppsikt. Såsom förutsättning för erhållande av statsbidrag bör gälla, att nyttan av vägföretaget be-

räknas minst motsvara kostnaderna därför samt att skogsägaren antages icke kunna inom skälig 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 arbetstillfällen 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 skogsvårdsstyrelserna för projekterings- och planläggningsverksamhet. Förvaltningsbidrag bör avse skogsvårdsstyrelses kostnader dels för prövning av ansökan och upprättande av plan angående företag, till vilkas utförande söks 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 lär 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.»

*Utskottet.*

Av den i ärendet förebragta utredningen framgår, att åtskilliga samverkande omständigheter föranlett statsmakterna att under de senaste åren vidtaga omfattande åtgärder i syfte att åstadkomma förbättrade transportmöjligheter inom landets skogar. Framför allt har den sedan stormaktskrigets utbrott hastigt och starkt ökade förbrukningen av skogsprodukter till bränsle ställt sådana krav på skogstillgångarna att det numera blivit nödvändigt att i allt större utsträckning söka taga i anspråk även sådana avlägset liggande skogsområden vilka knappast eller icke alls kunna utnyttjas, om icke nya transportleder och då i första hand skogsvägar tillskapas. Även för skogsnäringsens utveckling överhuvud taget har ett utbyggande av skogsvägnätet framstått såsom en högst betydelsefull rationaliseringsåtgärd. Vad här närmast angår skogarna i enskild ägo ligger det visserligen i skogsägarnas eget intresse att anlägga och underhålla därå erforderliga skogsvägar, men det är även ett allmänt intresse att vården och bruket av dessa skogar befordras genom ett välordnat vägnät. När nu en snabb och planmässig utvidg-

ning av de enskilda skogsvägarna icke synes kunna komma till stånd utan att staten träder emellan, delar utskottet departementschefens och skogsutredningens uppfattning att ekonomiskt stöd från det allmännas sida alltjämt bör lämnas för ändamålet och lämpligen såsom hittills i form av såväl bidrag som lån.

Det förslag till ordnande av denna stödverksamhet i fortsättningen, vilket departementschefen nu framlagt i anslutning till skogsutredningens betänkande i ämnet, synes utskottet vara i stort sett ändamålsenligt. Såsom framhållits i propositionen ha olika meningar kommit till uttryck beträffande frågan, huru verksamheten lämpligast bör administreras. I likhet med departementschefen och skogsutredningen har utskottet kommit att intaga den ståndpunkten, att ifrågavarande stödåtgärder, med hänsyn till skogsväggbyggandets karaktär av rent skogsproduktiv åtgärd, fortfarande böra handläggas av de skogliga myndigheterna, d. v. s. skogsvårdsstyrelserna och skogsstyrelsen, med Kungl. Maj:t som sista instans. Såsom ett naturligt led i denna administration synas skogsvårdsstyrelserna, var och en för sitt län, till en början böra upprätta behovs- och utbyggnadsplaner för det enskilda skogsvägnätet. Då länsstyrelserna efter det allmänna vägväsendets förstatligande torde komma att handhava frågor rörande andra enskilda vägar än skogsvägar, synes det utskottet lämpligt, att länsstyrelserna såsom förutsättes i propositionen tillförsäkras vederbörligt inflytande även på handläggningen av skogsväggärenden.

De av departementschefen tillstyrkta närmare grunderna för fortsatt statsunderstöd till anläggande av skogsvägar, vilka i allt väsentligt bygga på skogsutredningens förslag, synas utskottet godtagbara i vad gäller förutsättningarna för erhållande av statsbidrag. Utskottet har därvid särskilt uppmärksammat, att behovsprövning skall äga rum såtillvida att bidrag i första hand bör tilldelas den, som driver skogsbruket såsom stöd till jordbruk eller som för sin och sin familjs bärgning är beroende av arbetsinkomster från skogsbruket.

Med avseende på storleken av det statsbidrag, som må utlämnas i varje särskilt fall, har departementschefen tillstyrkt skogsutredningens förslag om viss uppdelning av ifrågakommande vägar. Till byggande av sådan året runt med motorfordon farbar väg, som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden (stamväg) skall enligt förslaget, med hänsyn till det allmännas stora intresse av att dessa vägar komma till stånd, statsbidrag alltid utgå med 50 procent av den godkända kostnaden för företaget. Statsbidrag till byggande av annan skogsväg föreslås utgå med högst 40 procent av nämnda kostnad, därvid hänsyn tages till båtnad och företagarnas ekonomiska villkor med flera förhållanden. Därest det på grund av rådande arbetslöshet befinnes erforderligt för skapande av arbetstillfällen genom igångsättande av vägföretag, att statsbidrag lämnas utöver vad förut för varje särskilt fall angivits, skall Kungl. Maj:t äga medgiva, att inom visst område bidrag med ytterligare 10 procent av kostnaden må beviljas.

Innan utskottet anger sin ställning till frågan om statsbidragens storlek, varom meningarna varit delade inom utskottet, torde erinras, att bidrag enligt gällande bestämmelser må av skogsvårdsstyrelse beviljas till 25 procent av den godkända kostnaden för företaget, dock att Kungl. Maj:t kan, då särskilda skäl därtill äro, medgiva bidrag till högst 50 procent av samma kostnad. I de vid början av årets riksdag väckta likalydande motionerna I: 92 och II: 145 har hemställts om höjning av bidragsmaximum till 75 procent av vägkostnaden. Motionärerna ha därvid framhållit, att nuvarande statsbidrag visat sig otillräckliga i ett stort antal fall, där skogsägarna på grund av svag ekonomi ej själva förmått att gälda de återstående kostnaderna och fördenskull nödgats avstå från planerade vägföretag. Den ovan intagna sammanställningen av vägföretag, som under åren 1933—1940 utförts med stöd av ifrågavarande statsbidrag, vittnar icke blott om ett påfallande ojämnt utnyttjande av tillgängliga bidragsmedel utan ock att skogsägarna i de skogrika norrlandslänen endast i mycket ringa utsträckning kunnat begagna sig av bidragen. I Norrland, liksom på vissa andra håll, ligga skogsskiftena till stor del så avlägset att med hänsyn till kostnaderna för körslor och andra omkostnader något rotvärde knappast kan beräknas ens sedan vägar dit blivit anlagda. I dylika fall kunna givetvis ekonomiskt svagt ställda mindre skogsägare icke påtaga sig någon mera betydande del av vägbyggnadskostnaderna, varför på staten ställas så mycket större krav om medverkan vid vägföretagens genomförande.

Enligt utskottets mening torde det allmännas intresse av att ytterligare skogsområden göras tillgängliga för avverkning även av mindre värdefull skog för bränsleändamål vara så stort att statsmakterna i fortsättningen böra lämna ökat stöd till skogsvägbyggandet. Emellertid bör å andra sidan skogsägarnas ekonomiska ansvar för vägföretagen icke alltför mycket avkopplas. Det av Kungl. Maj:t nu framlagda förslaget innebär en väsentlig förbättring av villkoren för erhållande av ifrågavarande statsbidrag och synes utskottet vara lämpligt avvägt med avseende på flertalet förekommande fall. Utskottet kan dock icke underlåta att framhålla, att en ytterligare förbättring av bidragsmöjligheterna måste anses vara i en del fall av behovet påkallad med hänsyn till rådande speciella förhållanden inom vissa landsdelar. Såsom ovan framhållits ligga skogsmarkerna på sina håll så otillgängliga att skogarna sakna rotvärde och skogsägarna icke kunna beräknas ha möjlighet att ens med de av departementschefen nu föreslagna höjda statsbidragen åstadkomma erforderliga skogsvägar. Inom utskottet har fördenskull övervägts att för de fyra nordligaste länen föreslå en höjning av maximibidragen till 75 procent av vägkostnaderna. Utskottet, som funnit en sådan höjning försvarlig, har likväl med hänsyn till att likartade förhållanden kunna råda även inom andra län, exempelvis delar av Gävleborgs, Kopparbergs och Värmlands län, icke ansett lämpligt att uppdraga någon geografisk gräns för tillämpningen av här ifrågasatta förmånligare bidragsregel. Utskottet vill sålunda i enlighet med det anförda tillstyrka den jämkningen i de av departementschefen föreslagna bidragsbestämmelserna, att Kungl. Maj:t må kunna, efter prövning i



varje särskilt fall och då synnerliga skäl därtill äro, medgiva statsbidrag utöver 40 respektive 50 procent och till högst 75 procent av den godkända kostnaden för företaget. Då behovet av att tillskapa arbetstillfällen torde kunna anses såsom dylikt skäl till förhöjning av statsbidrag, synes den föreslagna 10-procentregeln kunna utgå ur bestämmelserna. I övrigt ansluter sig utskottet till Kungl. Maj:ts förslag rörande bidragsbeloppens bestämmande.

Utskottets berörda ändringsförslag torde icke behöva påverka den ifrågasatta begränsningen av de sammanlagda beloppen bidrag och lån till 80 procent av vägkostnaden. Förslaget till ändrade bestämmelser om lån till ifrågavarande vägbyggnadsföretag biträdades av utskottet.

Kungl. Maj:ts anslagsberäkningar för ändamålet föranleda ingen utskottets erinran.

Sedan riksdagen godkänt vad utskottet här föreslagit, torde det böra få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga bestämmelser i ämnet.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

1) att riksdagen må i anledning av förevarande proposition 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 500,000 kronor;

2) att de likalydande motionerna I: 92 och II: 145 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört och föreslagit.

Stockholm den 10 juni 1943.

På jordbruksutskottets vägnar:

L. TJÄLLGREN.

---

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Tjällgren, Gabrielsson, Alfred Andersson, Jacob Hansson, friherre Beck-Friis, Näslund, Anderberg* och *Svedberg*; samt

från andra kammaren: herrar *Andersson* i Löbbo, *Gustafson* i Vimmerby, *Ericsson* i Sörsjön, *Mäler, Lundbom, Gustafson* i Dädesjö, *Svensson* i Ljungskile och *Hansson* i Vännäsby.