

## Nr 40

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för budgetåret 1957/58 till bidrag till väg- och flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo; given Stockholms slott den 21 december 1956.*

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

## GUSTAF ADOLF

*Sam. B. Norup*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas den närmare motiveringen för förslag, som avses framläggas i statsverkspropositionen, att det å riksstaten för innevarande budgetår uppförda reservationsanslaget å 2 500 000 kronor till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo skall för nästa budgetår höjas med 5 000 000 kronor till 7 500 000 kronor och avräknas mot automobilskatte-medlen samt uteslutande användas till vägbyggnader. Vidare lämnas motivering för förslag att å riksstaten för nästa budgetår uppföra ett särskilt reservationsanslag å 20 000 kronor till flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo. I samband därmed föreslås en del ändringar i grunderna för statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. och för lån från skogsväglånefonden.

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 december 1956.*

**N ä r v a r a n d e:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och kommunikationsdepartementen samt med statsrådet Hjalmar Nilson anmäler chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Norup, fråga om anslag för budgetåret 1957/58 till bidrag till byggande av skogsvägar och flottleder m. m. samt anför därvid följande.

### **I. Inledning**

Skogsstyrelsen har i sina anslagsäskanden den 27 augusti 1956 för budgetåret 1957/58 hemställt bl. a., att anslaget till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo skall höjas med 3 500 000 kronor till 6 000 000 kronor.

Med skrivelse den 18 oktober 1956 har 1955 års skogsvårdsutredning den 9 november 1956 överlämnat ett inom utredningen utarbetat betänkande angående skogsbrukets vägfrågor.

Över betänkandet har, efter remiss, utlåtanden avgivits av statskontoret, domänstyrelsen, skogsstyrelsen efter hörande av skogsvårdsstyrelserna, kommerskollegium efter hörande av handelskamrarna i Sundsvall, Gävle, Karlstad, Jönköping och Luleå, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överbefälhavaren, lantmäteristyrelsen, kammarkollegium, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Älvsborgs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, 1953 års trafikutredning, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, Sveriges skogsägareförbundet, Sveriges lantbruksförbundet, Skogsindustrins samarbetsutskott, Skogsbrukets motortransportkommitté, Svenska vägföreningen, Kungl. Automobilklubben, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Riksförbundet Landsbygdens folk, Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet samt Motorförarnas helnykterhetsförbund.

I betänkandet behandlar utredningen efter ett inledande kapitel först skä-

len för ett väl utbyggt vägnät inom skogsbruket och ger därefter en översikt över utvecklingen av skogsvägnätet och dess nuvarande omfattning samt gör en uppskattning av vilket ytterligare behov av skogsvägar, som föreligger (kap. 2, 3 o. 4). Härefter behandlar utredningen frågan om skogstransporterna och det allmänna vägnätet (kap. 5) samt möjligheterna att för väghållningen bilda större administrativa enheter än befintliga vägsamfälligheter och vägföreningar enligt lagen om enskilda vägar (kap. 6). Problemen om last- och upplagsplatser för skogsprodukter vid väg samt angående avdragsrätt vid beskattning av kostnaderna för skogsvägbyggnader behandlas i särskilda avsnitt (kap. 7 o. 8). Vidare diskuteras och lämnas förslag till utformning av det statliga stödet till skogsbilvägarna samt till finansieringen och administrationen av detsamma (kap. 9, 10 o. 12). I ett särskilt kapitel (kap. 11) behandlas frågan om utnyttjandet av jordbrukets traktorer för transporter inom skogsbruket.

Innan jag ingår på en redogörelse för utredningens betänkande och de däröver avgivna remissyttrandena, vill jag framhålla, att jag har för avsikt att nu endast upptaga till behandling frågorna om det statliga stödet till skogsvägnätets utbyggnad samt finansieringen och administrationen av detsamma, således i huvudsak kapitlen 2—4 samt 9, 10 och 12 i utredningens betänkande. Detta innebär att frågorna om det allmänna vägnätet och skogstransporterna, bildandet av större administrativa enheter för väghållningen, ordnandet av last- och upplagsplatser, tillskapandet av avdragsrätt för skogsvägstnader vid beskattningen samt utnyttjandet av jordbrukets traktorer vid skogstransporterna (kap. 5—8 o. 11) i huvudsak lämnas åsido för att upptagas till prövning i andra sammanhang. Berörda spörsmål är nämligen beroende såväl av pågående utredningar som av överväganden, sammanhörande med den allmänna trafiksäkerheten och den översiktliga planläggningen av det allmänna vägnätet.

## II. Hittillsvarande stödåtgärder

**Historik.** Det i driftbudgeten för innevarande budgetår upptagna reservationsanslaget å 2 500 000 kronor till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo leder sitt ursprung från ett anslag, som under 1930-talets kris på arbetsmarknaden tillkom i arbetslöshetslindrande syfte. Under budgetåren 1933/34 och 1934/35 anvisades sammanlagt 1 000 000 kronor. År 1938/39 återupptogs anslagsbeviljandet, sedan det legat nere under tre år. I samband med återupptagandet bestämdes att ett skogsvägföretags arbetslöshetslindrande natur ej som tidigare skulle vara absolut villkor för erhållande av statsbidrag. Under följande två budgetår anvisades på ordinarie stat 350 000 resp. 100 000 kronor och på tilläggsstat för budgetåret 1940/41 ett belopp av 1 000 000 kronor. Efter framställning av 1936 års skogsutredning ökades fr. o. m. budgetåret 1941/42 anslaget kraftigt, huvudsakligen för att underlätta vedtransporterna och för att möjliggöra att vedhuggning-

arna i skogsvårdens intresse förlades till av ekonomiska skäl tidigare oåtkomliga områden.

År 1943 avgav 1936 års skogsutredning sitt betänkande Utredning rörande skogsnäringsens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringsens bärkraft. III. Skogsbrukets transportfrågor: Vägar och järnvägar (SOU 1943: 4). Däri framlades bl. a. vissa beräkningar, utvisande ett anslagsbehov av 4 500 000 kronor för år under en 10-årsperiod för byggnad av de mest angelägna skogsvägarna. Även förslag till ändrade bestämmelser angående statsbidrag till skogsvägar hade utarbetats. De viktigaste nyheterna var, att förekomsten av arbetslöshet borttogs som villkor för bidrag och att begreppet stamväg, till vilken vägtyp kunde erhållas bidrag med högre procentsats, infördes samt att förslag om viss underhållsskyldighet för statsunderstödda skogsvägar framlades. I huvudsaklig överensstämmelse med skogsutredningens förslag utfärdades efter frågans behandling vid 1943 års riksdag den ännu i sina huvuddrag gällande kungörelsen (SFS 1943: 530). Av senare vidtagna ändringar torde den fr. o. m. den 1 juli 1952 genomförda decentraliseringen av beslutanderätten till skogsstyrelsen vara viktigast.

Under budgetåren 1933/34—1956/57 har under anslaget anvisats sammanlagt 33 650 000 kronor. Enligt skogsvårdsstyrelsernas statistik har under tiden t. o. m. utgången av budgetåret 1954/55 slutavsynats vägföretag med en sammanlagd väglängd av 8 230 km till vilka företag ca 21 800 000 kronor utbetalats i bidrag. Skillnaden mellan det anvisade beloppet och det utbetalade beror bl. a. på den förskjutning i tiden som sker mellan bidragsbeviljandet och utbetalningen samt på avskrivning av vissa företag som av olika skäl ej fullföljts.

År 1941 inrättades även en särskild lånefond, skogsväglånefonden, för att underlätta kreditmöjligheterna för byggande av skogsvägar. Fonden tillfördes redan första budgetåret ett kapital av 1 200 000 kronor men då densamma utnyttjades i mycket liten utsträckning besparades budgetåret 1946/47 1 068 000 kronor, vilket reglerades över titeln lånemedel. Vid ingången av budgetåret 1956/57 fanns ca 114 000 kronor tillgängliga i fonden. Endast två företag har haft lån ur fonden med tillhoppa 31 400 kronor. Vid sistnämnda budgetårs ingång utestod ett lån om 16 296 kronor.

**Gällande bestämmelser.** Bestämmelser om bidrag ur skogsväganlaget återfinnes i kungörelsen den 30 juni 1943 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. (SFS 1943: 530) jämte däri senare gjorda ändringar samt i av skogsstyrelsen utfärdade tillämpningsföreskrifter.

Av innehållet i dessa bestämmelser torde här få återgivas följande.

Från anslaget äger skogsstyrelsen till skogsvårdsstyrelse anvisa medel att utdelas som bidrag till utförande av väg- eller flottledsbyggnad å skog, som står under skogsvårdsstyrelsens uppsikt, samt för uppförande av skogshärbärge eller annan liknande förläggning å skog tillhörig enskild person (byggnadsbidrag).

Med skogsväg förstås sådan med motorfordon farbar enskild väg, som är

av väsentlig betydelse för utforsling av skogsprodukter. Stamväg är sådan året runt med motorfordon farbar skogsväg, som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större områden.

Byggnadsbidrag utgår endast för nybyggnad av skogsväg eller sådan omläggning eller förbättring av befintlig skogsväg eller annan enskild väg, att denna först genom åtgärden kommer i det skick, att utforsling av skogsprodukter kan äga rum å vägen. Som förutsättning för bidrag gäller vidare, att nyttan av företaget beräknas minst motsvara kostnaderna därför och att med hänsyn till allmän eller enskild rätt hinder mot företagets utförande ej är för handen. I denna nytta skall enligt tillämpningsföreskrifterna inräknas även sådan av icke skoglig karaktär, t. ex. nyttan av vägen som utfartsväg eller som förbindelseväg för allmän trafik. Som ytterligare inskränkning i bidragsrätten stadgas, att bidrag ej skall utgå till företag, som på grund av särskilt högt båtnadsvärde eller ringa omfattning kan förväntas även utan bidrag komma till utförande inom den närmaste tiden.

Skogsstyrelsen har tillämnat denna regel så att företag, som beräknas kunna genom minskade transportkostnader bli amorterade inom två år efter det vägen väsentligen tagits i bruk, ej anses berättigade till bidrag samt att för vägföretag med en beräknad byggnadskostnad understigande 1 000 kronor frågan om statsbidrag upptages till prövning endast undantagsvis och efter särskild motivering.

Vid beviljande av bidrag till vägbyggnader skall företräde givas åt företag, där delägarna är många eller där behovet av bidrag med hänsyn till delägarnas ekonomiska ställning är särskilt stort.

I fråga om bidragets storlek gäller, att det för stamväg utgör 50 procent och för annan skogsväg högst 40 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget. Då synnerliga skäl därtill är kan emellertid efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall bidrag utgå med 75 procent. I den godkända kostnaden får ej inräknas marklösen eller ersättning för skada eller intrång, som orsakas de av företaget berörda fastigheterna av företagets utförande.

För gradering av bidragsprocenten till annan skogsväg än stamväg har skogsstyrelsen föreskrivit en kategoriuppdelning av markägarna och en gradering av bidragsbehovet med hänsyn till båtnaden. T. o. m. budgetåret 1954/55 tillämpades en indelning i två kategorier. Till kategori A, vilken borde erhålla 40 procents bidrag, fördes skogsägare, som för sin eller sin familjs bärgning var beroende av arbetsinkomst från skogen, samt annan skogsägare, som själv brukade sin fastighet, under förutsättning att skogsinnehavet var mindre att anse som kapitaltillgång än som möjlighet att bereda arbete för gårdens folk (stöd för jordbruket). I gränsfall företogs en prövning för utrönande om sociala eller ekonomiska skäl kunde åberopas för det högre bidraget. Övriga skogsägare fördes till kategori B, som normalt endast kunde få 25 procents bidrag. Om företaget beräknades kunna amorteras på kortare tid än fem år sänktes bidragsprocenten till 25 resp. 15. På grund av bristen på medel skulle bidrag i första hand utgå till stamvägar och företag berörande fastigheter tillhörande kategori A.

Fr. o. m. budgetåret 1955/56 har markägarna indelats i tre kategorier.

Enskilda personer hänföres till endera av kategorierna A eller B, varvid till A hänföres den, som äger fastighet eller fastigheter med ett sammanlagt taxeringsvärde av högst omkring 75 000 kronor, och till B övriga. Om denna fördelning i det särskilda fallet ej lämpligen bör godtas med hänsyn till vad som är känt om ägarens ekonomiska förhållanden, hänföres denne till annan kategori. Sådan korrigeringsfråga kan ifrågakomma i båda riktningarna. Vid hänförande till kategori B bör särskilt uppmärksammas, om ägaren har väsentliga inkomster, som ej härflyter från hans fastighetsinnehav, t. ex. av särskilt yrke.

Juridiska personer såsom kommuner, bolag, allmänningar m. fl. hänföres till kategori C.

Bidrag utgår normalt med 50 procent till alla kategorier, när det gäller stamväg, samt i övrigt med 40 procent till kategori A och 25 procent till kategori B och C. F. n. anses emellertid med hänsyn till medelsbristen bidrag kunna tilldelas den som tillhör kategori C huvudsakligen endast om han ingår som delägare i företag, vilket med hänsyn till övriga delägares insats bör stödjas.

Ansökan om bidrag skall göras hos skogsvårdsstyrelse, som, såvitt ansökan ej anses böra omedelbart avslås, upprättar plan för företaget. I vissa fall skall därvid förberedande utredning ske i samråd med vägförvaltning och lantbruksnämnd i syfte att utröna vilken myndighet, som bör handlägga ärendet, och för att säkerställa skäligt hänsynstagande till andra än skogliga synpunkter vid planläggningen. Anslutning till allmän väg skall godkännas av vägdirektören. Klagorätt över skogsvårdsstyrelsens beslut att avslå bidragsframställning föreligger ej.

Om företaget berör flera fastigheter, utgår ej bidrag med mindre angående vägens byggande och underhåll antingen laga kraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar ägt rum eller laga kraftvunnen dom eller träffad överenskommelse i sådan form, som av skogsstyrelsen godkännes, föreligger.

Skogsstyrelsen har föreskrivit, att där fråga är om stamväg och delägarna är fler än fem samt i övriga fall, där så anses lämpligt, bör skogsvårdsstyrelsen påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar.

I det skriftliga kontrakt, som skogsvårdsstyrelse enligt bidragsförfattningen har att träffa med bidragstagaren, skall denne bl. a. förbinda sig att därest underhållsskyldighet beträffande företaget ej eljest föreligger, underhålla företaget i den omfattning och under den tid, högst tjugu år, som av skogsvårdsstyrelsen bestämmes.

Skogsvårdsstyrelse kan begära att bidragstagaren ställer säkerhet för sina förpliktelser enligt kontraktet.

Skogsvårdsstyrelse kontrollerar och avsynar vägföretaget.

Skogssällskapet har samma rätt som skogsvårdsstyrelse att förmedla statsbidrag men endast för skogar vilkas vård och förvaltning utövas under medverkan och tillsyn av sällskapet.

Bestämmelserna om skogsväglånefonden återfinnes i kungörelsen den 6 juni 1941 angående lån från skogsväglånefonden (SFS 1941:492) jämte senare ändringar. Enligt dessa bestämmelser är de allmänna kvalifikationerna för erhållande av lån i huvudsak desamma som för erhållande av statsbidrag. Dock må lån utgå även till väg, som betalar sig inom kort tid. Sammanlagt må lån och bidrag ej överstiga 80 procent av den av skogsvårdsstyrelse godkända kostnaden för företaget. Lån utlämnas ej till lägre belopp än 500 kronor.

Låneärenden avgöres av Kungl. Maj:t, vilken även fastställer den form av överenskommelse, som kan godkännas för företag berörande flera än en delägare. Ansökan ingives till skogsvårdsstyrelse, som efter upprättande av plan med eget yttrande översänder ansökan till skogsstyrelsen. Skogsstyrelsen vidarebefordrar efter hörande av arbetsmarknadsstyrelsen framställningen med eget yttrande till Kungl. Maj:t

För lån skall ställas säkerhet, som kan av Kungl. Maj:t godkännas. Såsom säkerhet kan godkännas fastighetsinteckningar inom 75 procent av taxeringsvärdet av fast egendom samt obligationer och personlig borgen.

Lån är amorteringsfritt under två år från första lyftningsdagen och skall därefter amorteras med årliga inbetalningar inom sådan tid, högst tjugu år från första lyftningsdagen, som med hänsyn till företagets bärighet bestämmes vid lånets beviljande. Det är dock låntagaren obetaget att verkställa slutamortering tidigare.

Lån förräntas efter fast, vid lånets beviljande bestämd räntefot (normalränta). Denna fastställs av Kungl. Maj:t för varje budgetår och utgör f. n. fyra procent.

Skogsvårdsstyrelsen tecknar kontrakt med låntagaren enligt samma regler, som angivits för statsbidrag. Bestämmelser finnes även för kontroll av företagen och för reglering av sådana fall, då lån på grund av låntagares försummelser o. dyl. kan förklaras vara förfallet till omedelbar betalning.

### III. Skogsvårdsutredningens förslag

Skälen för ett utbyggt skogsvägnät. Utredningen framhåller, att skogsbruket vid jämförelse med andra näringar utvisar en extremt utspridd produktion. Skogsproduktionen äger rum inom 23 miljoner hektar eller närmare två tredjedelar av rikets landareal, där allt efter markens godhetsgrad och de klimatiska betingelserna produceras från någon kubikmeter till över 10 kubikmeter eller i medeltal för hela landet omkring tre kubikmeter per år och hektar. Inom detta område skall produktionen fortlöpande hållas igång, förbättras och skyddas mot skador genom återväxtarbeten och genom beståndsvårdande, markförbättrande och skogsskyddande åtgärder. Det producerade virket skall tillvaratagas genom huggningar och det upphuggna virket från avverkningsstrakter, som årligen omfattar ett par miljoner hektar, spridda över hela skogsarealen, skall sammanföras och fraktas till huvudtransportleder och förädlingsindustrier.

Det är uppenbart, att en dylik näring i högsta grad är beroende av goda trafikleder. Behovet därav blir särskilt framträdande under tider av intensifierad skogsvård och minskad tillgång till mänsklig arbetskraft och hästar, vilken utveckling sedan ett par decennier utmärker svenskt skogsbruk. Skogsarbetena bedrevs tidigare till huvudsaklig del under vinterhalvåret. Man kunde då med utnyttjande av vinterföret och den goda tillgången på arbetskraft och hästar utföra avverkningarna även med ett glest vägnät. Skogsvårdsarbetena, som väsentligen utföres under barmarkstid, var relativt blygsamma. I dessa avseenden har emellertid förhållandena helt förändrats.

Utredningen framhåller, att det finns många bärande skäl för att en intensifierad och planmässig utbyggnad av skogsbilvägnätet nu är en av de angelägnaste uppgifterna i svenskt skogsbruk och nämner i det sammanhanget transportekonomin, transporttekniken, skogsvården och skogsskyddet samt sociala och andra med arbetskraften sammanhängande skäl. Utredningen anför att alla dessa skäl är inflätade i varandra men gör ett försök till en analys av dem. Därav torde följande få återgivas.

Vad först angår *transportekonomin* så är i svenskt skogsbruk ännu den avverkningsmetod helt dominerande, som bygger på att träden upparbetas till olika sortiment på fällningsplatsen. Transport av hela träd längder eller andra långlängder ur bestånden för uppkapning på annan plats, en metod som ej är ovanlig i andra länder, förekommer här i mycket liten omfattning. En första sammanföring av de i beståndet eller på hygget utspridda virkesstyckena sker i regel manuellt av huggaren. Brännved i meterslängder lägges upp i kastar, kolved, brännved i långlängder och boardved lägges upp i res, massaved i res, trianglar eller kistor, beroende på hur länge den skall kvarligga i skogen o. s. v. I större delen av Norrland utför huggaren eller en särskild s. k. brosslare en längre gående sammanföring av både timmer och massaved fram till stickvägar (huggarbrossling). En dylik hopdragnings av virket kan också utföras med häst (körarbrossling). I södra Sverige förekommer, att man i ungbestånd bär fram gallringsvirket till tätt liggande släpvägar för att skydda träden mot körnings-skador.

Efterföljande transporter avser virkets framförande antingen direkt till de vanliga leveransplatserna, d. v. s. bilväg eller flottled, eller till lastbänk vid basväg eller traktorväg för vidaretransport med hästdoning eller traktor. Denna transport, beroende på förhållandena kallad skotning, lunning eller kortvägskörning, utföres till övervägande del med häst. Försök med traktorluning och lunning med vinsch pågår dock, ofta i förening med central upparbetning av virket. Skogliga transporttekniker synes emellertid vara eniga om, att hästen under överskådlig tid måste räknas som det viktigaste hjälpmedlet för detta första transportled, både av ekonomiska skäl och med hänsyn till kravet ur skogsvårdssynpunkt på minsta möjliga skadegörelse på den kvarstående skogen.

På något längre sträckor är emellertid hästkörningen dyrbar i förhållande till andra transportsätt. Utredningen lämnar en översikt över gjorda jäm-



förande kostnadsundersökningar och anför att de alternativ till hästkörning (kortvägskörning eller lunning + basvägskörning) som främst intresserar är lastbilskörning och hjultraktortransport. Av en jämförelse framgår, att de direkta transportkostnaderna är betydligt lägre för lastbilen och märkbart lägre för traktorn. Kostnaderna är i grova drag omvänt proportionella mot transportmedlets lastförmåga och färdhastighet.

Emellertid bör de direkta transportkostnaderna ökas med indirekta kostnader, främst utgifter för anläggning och underhåll av väg. Därvid visar sig, att de transportmedel, som har låga direkta transportkostnader, för med sig förhållandevis höga indirekta utgifter och tvärtom. Vid studier av det komplicerade sammanhang, som uppkommer vid bedömningen av gränsdragningen mellan häst- och lastbilstransporter, har befunnits, att de faktorer, som särskilt inverkar på valet av transportmetod, är avverkningskvantiteten för hektar och år, undervägskostnaden för kortvägskörning till bilväg och vägstnaderna (ränta och amortering av anläggningskostnaden jämte årligt underhåll) för bilvägen.

På kalkyler av liknande slag, mer eller mindre detaljerat utförda, grundas de överväganden, som leder till utbyggnaden av det skogliga bilvägnätet. Emellertid tillkommer många andra faktorer vid det slutliga ställningstagandet till ett skogsvägbyggnadsföretag. Sålunda tenderar hästtransportkostnaderna att bli allt högre medan transporter med motordrivna hjälpmedel torde bli billigare eller i vart fall ej stiga lika mycket. Orsaken härtill är bl. a. den kraftiga minskningen i hästantalet. Höjning av hästtransportkostnaderna beror emellertid ej blott på större konkurrens om tillgängliga hästar. Allteftersom jordbruken övergår till traktordrift finnes allt mindre anledning att hålla häst för jordbruksdriften. De fasta kostnaderna för hästen, vilka tidigare i stort sett torde ha burits av jordbruket, måste då alltmer övertagas av skogsbruket. Enligt en av Föreningen Skogsarbeten företagen utredning skulle kostnaderna per dag för en skogshäst vid vissa antagna förutsättningar bli 8,53 kronor om 40 % av årskostnaderna faller på skogen, men 13,98 kronor om skogen belastas med hela årskostnaden. En väntad fördyring av hästkörning i förhållande till motortransport leder enligt det anförda till ett tätare bilvägnät. Därest hästbeståndet fortsätter att minska kan också bristen som sådan framtvinga en utbyggnad av bilvägnätet. En utbyggnad av speciella traktorvägar kan också ersätta hästtransporterna. En uppdelning av transporten på tre olika led verkar emellertid fördyrande genom de omlastningar den medför. Traktorvägarna torde därför som regel få betydelse främst i de fall då traktorer kan utan omlastning till lastbil föra virket direkt till förbrukningsorten, till järnväg, flottled, central upplagsplats eller liknande. Det är även möjligt att ett traktorvägsystem i vissa lägen kan utbyggas så tätt, att virket kan vinschas fram till traktorn direkt från avverkningsplatsen.

Bland moliven för ett tätare skogsvägnät tillkommer i landets mellersta och sydliga delar de osäkra tjäl- och snöförhållandena. Egentlig basvägskör-

ning kan här ej påräknas, även om detta transportsätt de vintrar det kan praktiseras kunde vara ekonomiskt fördelaktigare.

Det hittills förda resonemanget har närmast gällt trakter, där allt virke skall forslas vidare med bil eller järnväg. Inom trakter, där flottlederna har stor betydelse, blir problemen av delvis annan karaktär. Många biflottleder och mindre kustälvar har numera blivit så dyrbara att utnyttja, att man särskilt inför nödvändiga ombyggnader av flottledsanläggningarna upphör med flottningen och övergår till biltransport. En sådan omläggning är emellertid rätt komplicerad bl. a. därför att flottlederna är allmänna transportleder, som i princip står öppna att utnyttjas av envar. Ett på enskilt initiativ tillkommet organ, Skogsbrukets Transportutredning med en rad lokal-kommittéer, arbetar sedan någon tid med detta problem. Att en avsevärd utbyggnad av skogsbilvägnätet kommer att inom en snar framtid behövas som ersättning för de mindre bärkraftiga flottlederna, står emellertid utom allt tvivel.

Beträffande de *transporttekniska* skälen framhåller utredningen, att tidigare gick en icke ringa del av skogsbrukets produkter till husbehov på jordbruksfastigheter och till annan lokal förbrukning. Lokalförbrukarna fick helt naturligt i stor utsträckning sitt virke genom direkt hästtransport. Numera levereras en allt större del av virket till större förbrukare på längre avstånd, vilket nödvändiggör biltransporter. Det förhållandet att den fortsatta transporten i så dominerande utsträckning förutsattes ske med bil för med sig en allmän strävan att genom bilvägbyggen flytta leveransplatsen närmare produktionsplatsen.

Inom betydande delar av landet är det av stor betydelse, att skogsindustriens råvarubas breddas genom utnyttjande av hittills ej tillvarataget lövvirke och klenare barrvirke. Särskilt inom områden, där gagnvirket normalt flottas, ökas därigenom kraven på utbyggnad av skogsbilvägnätet. Problemet om lövvirkets och klenvirkets flottning har nämligen ej kunnat tillfredsställande lösas. I viss mån kan samma sak sägas gälla om svårigheterna att med rimliga sjunkningsförluster flotta det alltmer frodvuxna barrvirket.

Slutligen torde man få räkna med ökade transporttekniska svårigheter i samband med den allt fullständigare regleringen av vattendragen. Ju längre ut i bivattendragen, som vattenkraftsintressena sträcker sig, desto svårare blir det att samtidigt utnyttja vattentillgångarna för både flottning och vattenkraftsändamål. Detta förhållande torde bli en bidragande orsak till att vissa flottleder avvecklas och transportererna lägges över på bil.

Beträffande *skogsvårdens och skogsskyddets krav på skogsvägnätet* framhåller utredningen inledningsvis, att de skogsvårdsarbeten som överallt i landet och kanske särskilt i landets norra delar väntar på att bli genomförda kan grupperas i a) restaurering av äldre kalmarker, skräpskogar och andra arealer med uppenbart otillfredsställande skogstillstånd, b) löpande återväxtarbeten i det normala skogsbruket, c) plantskogsvård, d) beståndsvårdande gallringar och e) skogsdikning.

Utredningen framhåller, att möjligheterna att genomföra dessa arbeten

på olika sätt röner inflytande av skogsvägnätets täthet. Ett väl utbyggt vägsystem minskar genom förkortade gångvägar, billigare materialtransport m. m. direkt kostnaderna för skogsvårdsarbetena. Vikten därav är så mycket större som dessa arbeten har investeringskaraktär och för ögonblicket endast ger kostnader och inga inkomster. Exempel på sådana arbeten utgör hyggesröjning, markberedning, hyggesbränning, sådd och plantering samt kemisk eller biologisk bekämpning av ej önskvärd vegetation ävensom tidiga plant-  
röjningar och skogsdikning. Utredningen anför vidare bl. a. följande.

Alla dessa åtgärder måste utföras under barmarkstid och många av dem under den mycket begränsade tid, som uppfyller de specifika krav arbetet ställer. Detta gäller t. ex. hyggesbränning, sådd, plantering och bekämpningsåtgärder. För att kunna effektivt utnyttja arbetskraften under den lämpliga tiden är det nödvändigt att kunna snabbt förflytta densamma. Under skogskultursåsongen måste också särskilt anställd arbetskraft, t. ex. kvinnor och skolklasser ofta anlitas, vilket ställer krav på goda kommunikationer.

Vid skogsvårdsarbetet kommer vidare i ökande omfattning maskinella hjälpmedel till användning, vilkas transport på längre sträckor i väglös terräng är tidsödande och dyrbar, ibland omöjlig. Markberedningsaggregat, röjningsmotorsågar, hyggesbränningsattiralj, besprutningsaggregat, dikesdynamit, dikningsmaskiner och annan teknisk utrustning, som underlättar skogsvårdsarbetets rationalisering, kräver för att komma till sin rätt goda transportmöjligheter.

Vid sådana skogsvårdsuppgifter som restaurering av rest- och skräpskogar utfaller alltid vissa mängder virke, ofta små kvantiteter per arealenhet och av klena dimensioner och dålig kvalitet. Om transportvägen är lång, blir ej sällan rotnettot på detta virke mycket lågt eller obefintligt. Det lönar sig stundom ej ens att upparbeta virket. Genom förbättrade kommunikationer kan rotvärdet stiga, så att avverkningen ger visst bidrag till den efterföljande skogskulturen eller kanske till och med utöver kostnaden för denna ett mindre rotnetto. Detta betyder mycket som stimulans till restaureringsarbetet.

I viss mån samma synpunkter kan läggas på den del av skogsvården, som gallringarna i de yngre bestånden utgör. Kostnaderna för de tidigaste gallringsingreppen (ofta kallade röjningsgallringar) kan nedbringas genom att en del av de fällda träden kan upparbetas och säljas. Ungskogsgallringarna får en bättre ekonomi. Samtliga gallringar kan göras biologiskt riktigare och för beståndets framtida utveckling mera ändamålsenliga, om även klenare stammar kan avverkas med visst netto eller utan direkt kostnad. För skogbeståndens fortsatta utveckling är gallringarna, särskilt de första ingreppen, synnerligen betydelsefulla. Genom dessa regleras bl. a. trädslagsblandningen, olämpliga trädtyper avlägsnas och träden ges ett lämpligt utrymme för att kunna snabbt utväxa till gagnvirke. Särskilt riskabelt för beståndets framtid är om lövblandningen är onormalt stor och ingreppet kommer för sent. Vad nya skogsvägar betyder för skogsvården ses tydligt i varje skogstrakt, som blir mera åtkomlig genom vägbygge. Detta beror ej blott på skogsvägar-  
nas påtagliga inverkan på kostnadsfaktorer o. dyl. utan vägarnas tillkomst synes också ha en psykologisk inverkan. De tidigare avlägsna och svåråtkomliga skogarna kommer närmare skogsägarens intressesfär, och många skogsvårdsarbeten, även sådana som betyder stora direkta utgifter, kommer lättare till utförande.

Utredningen framhåller vidare att skogsvägarna har en avgörande betydelse i ett förbättrat skogsbrandförsvar. I sådana sammanhang är det näm-

ligen av utomordentlig betydelse att ett vägnät finnes, som medger snabba transporter av manskap till brandplatsen och underlättar framförandet av tekniska hjälpmedel, såsom sprutor o. dyl. Vägnätets täthet och klass blir då av helt avgörande betydelse. Dessutom utgör vägarna i sig själva goda brandhinder.

Även skyddet mot insektsskador, i den mån det bedrivs genom besprutningar och liknande åtgärder, drar fördel av ett gott vägnät.

Slutligen erinrar kommittén i detta sammanhang om att ett väl utvecklat skogsvägnät stärker det svenska skogsbrukets konkurrenskraft gentemot andra länder. En del länder på kontinenten har börjat uppträda som konkurrenter i världshandeln med skogsprodukter och dessa länder har i regel ett transportsystem, som är avsevärt mera utvecklat än vårt, varför det är viktigt att Sverige ej blir efter på skogstransportteknikens område.

Vad slutligen angår de *sociala och övriga med arbetskraftsfrågan sammanhängande synpunkterna* på en utbyggnad av skogsvägnätet, framhåller utredningen, att den måhända starkast pådrivande kraften i dagens skogsvägbyggnad just utgöres av arbetskraftsförhållandena. En fullkomlig revolution håller nämligen på att ske i skogsbygdens levnads- och arbetsförhållanden. Det gamla systemet med skogsarbetare, skogstorpäre, körararrendatorer och skogsarbetande småbrukare, boende på spridda platser i skogarna och i de stora ödebygderna, kompletterat med tillfälliga kojförläggningar för både bygdens folk och lösarbetare, är enligt utredningen ställt på avskrivning. De flesta skogsarbetare och deras familjer kräver att få bo så att de kan leva i kontakt med en bygd och kunna utnyttja den service på det materiella och det kulturella planet, som det moderna samhället kan ge. Arbetare med familj vill icke under långa delar av sitt liv ligga i kojor långt hemifrån. Bristen på arbetskraft vid jordbruket och kvinnornas önskan att slippa det tyngre arbetet i ladugården medför, att körarna i större utsträckning än förr vill bo hemma för att sköta gårdssysslorna. Stora transportproblem följer med denna omläggning. Vare sig arbetskraften transporteras i skogsföretagens personalbussar eller förflyttar sig med egna motorfordon, kräves ett gott vägnät, som kan trafikeras både sommar och vinter.

**Uppskattning av skogsvägbehovet.** Utredningen erinrar inledningsvis om att bedömningar avseende behovet av skogsvägar tidigare gjorts i olika sammanhang. Sälunda gav en av 1936 års *skogsutredning* år 1941 verkställd förfrågan hos skogsvårdsstyrelserna till resultat, att en förstahandsutbyggnad av ett vägnät för skogstransporter borde avse en väglängd av 22 300 km till en kostnad av något över 95 miljoner kronor. Skogsvårdsstyrelserna betonade i regel, att deras uppgifter avsåg det närmaste behovet för de mest angelägna vägarna. *Kommittén för produktionsfrämjande åtgärder* beräknade kostnaden för det år 1953 föreliggande behovet av skogsvägbyggnader till 586 miljoner kronor. Omräknat i väglängd skulle denna kostnad motsvaras av omkring 35 000 km, varav över 60 procent skulle falla på det nordsvenska området.

Skogsvårdsutredningen erinrar om den starka utveckling och omdaning

som f. n. pågår inom skogsbrukets transportväsende och understryker svårigheten att med större säkerhet bedöma huru ett av transportleden, skogsbilvägarna, kan komma att utveckla sig. Utredningen har emellertid ansett att ett försök till uppskattning borde göras. Genom skogsstyrelsens medverkan och efter kontakt med domänstyrelsen och Sveriges skogsägareförbund har sålunda skogsvårdsstyrelserna i samråd med bl. a. domänverkets tjänstemän, skogsbolag och andra större skogsägare, skogsägareföreningar, virkesmätningsföreningar och flottningsföreningar utfört en kartmässig inventering av det skogsvägbyggnadsbehov, som redan nu föreligger eller bedömes uppstå under den närmaste tiden med hänsyn till förväntade ändringar i transportförhållandena. De siffermässiga resultaten av undersökningen, som närmare framgår av i utredningen återgivna tabeller, visar ett ytterligare behov av skogsbilvägar till en *längd av 40 000 km* och en *kostnad av 900 miljoner kronor*. Denna uppskattning har av utredningen lagts som grundval för övervägandena om behovet av medel och om formerna för finansieringen.

Beträffande undersökningen anför utredningen bl. a. följande.

Skogsvårdsstyrelsernas kommentarer till uppskattningarna är mycket kortfattade. Några uttalar, att det redovisade behovet får anses som ett minimi-behov. I ett fall meddelas, att det insända vägförslaget kan betraktas som en generalplan för skogsbilvägnätets utbyggnad inom länet i fråga för de kommande 10—15 åren.

Enligt anvisningarna för undersökningen skulle denna inriktas på ett nät av stambilvägar inom skogsbruket och att döma av stickprovsvisa kontroller i de vid undersökningen upprättade vägkartorna, synes skogsvårdsstyrelserna inom transportgeografiskt likartade områden ha tillämpat rätt lika principer. Utredningen anser sig dock finna en viss tendens till försiktig bedömning inom det nordsvenska området, där vägnätets maskor även efter den föreslagna utbyggnaden skulle vara vida. I denna del av landet synes något större vikt ha lagts vid att endast medtaga utpräglade stambilvägar. Utfyllnaden i vägnätet har antagligen i större omfattning beräknats ske med sekundära vägar. Inom begränsade delar av södra Sverige har å andra sidan nya vägar föreslagits i sådan omfattning, att det får anses tveksamt om alla verkligen har stambilvägscharakter.

Två skogsvårdsstyrelser har utfört en bedömning av längden på det behövliga sekundära skogsbilvägnätet. Dessa län, Kronobergs och Värmlands län, representerar i någon mån de nyssnämnda landsändarna, och resultatet av deras bedömning ger en viss förklaring till den iakttagna olikheten i bedömningen av stambilvägsbehovet. Inom Kronobergs län har längden behövliga sekundärvägar beräknats vara knappt 50 procent av den behövliga längden stambilvägar, medan samma behov i Värmland uppskattats till ca 120 procent.

Även om vissa ojämnheter i materialet kan påvisas, så ger undersökningens slutsiffror ett fullt acceptabelt mått på det närmast aktuella byggnadsbehovet av skogsvägar med betydelse för större skogsområden eller områden med ett flertal skogsägare. Att undersökningen begränsats till dylika vägar, beror dels på oklarheten om transportarbetets lämpliga fördelning mellan olika transportorgan i det första transportledet och dels därpå att det allmännas insatser för att främja skogsbilvägnätets utbyggnad enligt utredningens mening i första hand bör koncentreras på utvecklingen av ett stambilvägnät, som på ett lämpligt sätt styr utbyggnaden av de sekundära vä-

garna så att de sammanlagda väg- och trafik kostnaderna blir mest gynnsamma. Utredningen framhåller vidare att en granskning av undersökningens material utförts av utredningens expert rektor Birger Arvidson och denna granskning ger vid handen att det av styrelserna praktiskt bedömda vägbehovet rätt väl överensstämmer med resultatet av mera teoretiska beräkningar med huvudvikten lagd vid vägarnas betydelse för arbetskraftens förflyttning till och från arbetet.

Beträffande den tidrymd under vilken utbyggnaden bör äga rum säger sig utredningen ha anledning tro, att med hänsyn enbart till angelägenheten av vägarnas tillkomst, så borde programmet verkställas inom ca tio år. Med hänsyn till projektering, tillgång på maskiner och arbetskraft, finansiering m. m. anser utredningen det dock tveksamt om en så snabb utbyggnad är praktiskt genomförbar särskilt som utbyggnaden av det sekundära skogsvägnätet måste ske samtidigt. En utbyggnadstid om 15 år anser utredningen som ett praktiskt antagande och framhåller, att en utbyggnad i den takten under alla förhållanden är nödvändig för skogsnäringens driftsrationalisering. Dess genomförande får alltså icke betraktas som en beredskapsuppgift. Enligt vad som visas i Arvidsons undersökning är skogsvägbyggnaderna numera ej heller särskilt lämpliga som reservarbeten för friställd arbetskraft. De har nämligen blivit alltmer mekaniserade och kräver huvudsakligen insats av maskiner och utbildade specialarbetare.

Det statliga stödet till skogsvägarna. Vid övervägandet av skälen för ett statligt stöd till skogsvägarna framhåller utredningen inledningsvis, att vad den anfört om de ekonomiska fördelarna av ett väl utbyggt skogsvägnät kunde förmodas medföra, att markägarna skulle vara beredda att utan statligt stöd genomföra detta. Utredningen framhåller emellertid, att de ständigt ökande kraven på vägarnas standard gör ett skogsvägföretag mycket kostsamt och lång tid kan förflyta innan företaget är amorterat genom sänkta transportkostnader. Redan detta talar enligt utredningen för att det allmänna lämnar stöd till företag av denna art. Särskilt bör emellertid detta gälla de stamvägföretag, som regelmässigt berör ett stort antal skogsägare. I fråga om dylika vägar är det nämligen särskilt viktigt, att de förlägges på det mest ändamålsenliga sättet ur hela det berörda skogsområdets synpunkt och utan allt för stor hänsyn till de skilda ägarnas lokalbetonade och kortsiktiga önskemål. Utredningen anför härom vidare.

Företaget måste också genomföras på relativt kort tid, om det skall få avsedd betydelse. Att välja en tid, som för alla eller flertalet delägare är ur finansierings- och avverkningssynpunkt lämplig, är oftast svårt. Många skogsägare måste bli med i företaget fastän avverkningsmöjligheterna på deras skiften vid det aktuella tillfället är små eller trots att de har svårt att bestrida sin andel i vägstodnaderna. För genomförandet av viktigare stamvägföretag, särskilt sådana med många delägare, är det därför nödvändigt att ha tillgång till den särskilda stimulans som ett statligt stöd utgör. Ett sådant stöd ökar nämligen möjligheterna att åstadkomma en allmän uppslutning kring företaget utan tillgripande av enskilda väglagens tvångsregler. Genom bristen på stöd från det allmänna sidan förhindras eller fördröjes avsevärt många angelägna stamvägföretag.

Då det ur allmän synpunkt är viktigast, att det skogliga stamvägnätet blir utbyggt så snabbt och planmässigt som möjligt för att hela det skogliga transportnätet skall få den mest rationella utformningen, har det synts utredningen uppenbart, att staten bör öka medelstilledningen till dessa stamvägar.

Som ytterligare skäl för ett ökat statligt stöd framhåller utredningen, att ett vägnät på vilket stadsnäringarna och jordbruket med endast förhållandevis obetydliga kompletteringar kan grunda sina transporter har utbyggt genom det allmännas försorg (allmänna vägar) eller med verksamt stöd från staten (enskilda utfartsvägar). Skogsbruket har självfallet stor nytta även av dessa vägar, men tätheten på det allmänna och enskilda vägnätet är lägst i skogrika trakter. Statsbidragen till utförande av de speciella skogsvägar, som skall utfylla detta glesa vägnät, har hittills varit mycket obetydliga i förhållande till de allmänna medel som lagts ner på övriga vägar och för underhållet, som kostar åtskilliga miljoner kronor om året, utgår endast i enstaka undantagsfall statsbidrag.

Utredningen erinrar också om de tidigare beskrivna djupgående förändringar av skogsarbetskraftens bostads- och arbetsförhållanden, som pågår. Utredningen anför härom följande.

Från ensamliggande lägenheter och småbruk flyttar skogsarbetarna ner till bygden. De och deras familjer får därigenom del av gemensamhetsanordningar av social och kulturell art. Genom skogsvägarna kan arbetarna ändå med egna eller skogsföretagens motorfordon nå skogarna. Arbetarna slipper att ligga långa tider i skogskojor och andra tillfälliga bostäder. De kan i stort sett bo hemma. För det allmänna synes det vara en lika betydelsefull uppgift att genom stöd till skogsvägarna hjälpa skogsarbetarna, som sköter det f. n. kanske tyngsta kroppsarbetet, till drägligare levnadsvillkor som att ytterligare förbättra trafiklederna i de tätare bebyggda trakterna med sitt relativt sett redan goda vägnät. I detta sammanhang erinras om att många skogsvägar tjänar som utfartsleder för ensaka och grupper av jordbruksgårdar. En inom skogsstyrelsen verkställd undersökning av de statsunderstödda skogsvägföretagen under åren 1951—1954 visar, att omkring en tredjedel av vägarna var utfartsvägar. Domänverket har gjort liknande undersökningar, som visar att över hälften av verkets skogsvägar tjänar utfartsändamål. I de egentliga skogsbygderna är många skogsvägar av samma natur som de allmänna vägar, vilka benämnes ödebygdsvägar. T. o. m. busslinjer framgår ibland på skogsvägar. Många skogsvägar är förbindelseleder mellan allmänna vägar, vilket kan vara av betydelse t. ex. för militära ändamål.

Utredningen framhåller vidare, att flottningen i många biflottleder och smärre flottleder, särskilt i vattendrag, som erfordras för vattenreglering till kraftverken, blivit alltför besvärlig och dyrbar. Det är nationalekonomiskt riktigare att utnyttja vattenlederna för kraftalstring. I sådana fall bör vägbyggena forceras.

Utredningen anför också den stimulerande effekt, som tillkomsten av skogsvägar har på skogsvårdsintresset som ett skäl för statligt stöd till dem samt erinrar om att erfarenheterna under senaste världskrig visat betydelsen av ett gott vägnät, när det gäller anskaffning av bränsle, som ersättning

för importbränslen. Ur ekonomisk beredskapssynpunkt bör därför det allmänna understödja skogsvägarna.

Vidare framhåller utredningen, att skogsbrandbekämpningen underlättas och förbilligas genom bilfarbara vägar, när de möjliggör en snabb förflyttning av släckningsmanskaper, sprutor och andra hjälpmedel. En snabb släckning medför minskade skogsbrandskadorna och därmed en nationalekonomisk vinst. Det ligger också direkt i statens intresse att släckningskostnaderna begränsas, när de väsentligen betalas av statsmedel.

Utredningen framhåller slutligen den användning skogsvägarna har som trafikleder ut till bär- och jaktmarker samt fiskevatten, samt att orienterare, turister och militärer utnyttjar vägarna.

Beträffande *storleken av det statliga stödet* framhåller utredningen, att av vad den anfört torde framgå, att tungt vägande skäl finnes för ett starkt statligt stöd till utbyggnaden av skogsvägnätet och då främst stammen i det samma, nämligen stamvägarna. Utredningen anser, att stödet måste bli av en annan storleksordning än den nuvarande. Av den tidigare redovisade undersökningen framgår, att omkring 4 000 mil stamvägar behöver byggas inom den närmaste tiden och att kostnaden härför uppgår till ca 900 miljoner kronor. Utredningen gör antagandet, att med en 15-årig utbyggnadsperiod och ett 50-procentigt statsbidrag till alla vägar, skulle årligen erfordras bidragsmedel till ett belopp av 30 miljoner kronor. Utredningen anser emellertid, att utbyggnaden även vid kraftigt ökad medelsanvisning kommer att till viss del ske utan statsbidrag eller med endast lägre procentuellt bidrag. Med hänsyn därtill föreslår utredningen en årlig medelsanvisning av 15 miljoner kronor. Utredningen anför härom bl. a. följande.

Denna medelsanvisning kan jämföras med beloppet av de vid ingången av budgetåret 1956/57 hos skogsvårdsstyrelserna inneliggande ansökningarna om statsbidrag, vilket uppgick till 28 miljoner kronor. Därvid bör ihåggas att medelstillsången på anslaget alltid varit mindre än behovet, varför många företag, för vilka intresse föreligger, ej anmäles till skogsvårdsstyrelserna, eftersom utsikterna att erhålla statsbidrag bedömes såsom synnerligen små. Några behov från stats- eller kyrkoskogarnas sida ingår ej heller i den nämnda siffran. Ett anslag av den föreslagna storleken betyder, att skogsvägarna skulle komma i åtnjutande av ungefär samma stöd som det vilket nu utgår såsom byggnadsbidrag till byvägar.

Utredningen anser, att ett skogsvägbyggnadsprogram av den skisserade storleksordningen torde komma att ställa ökade krav även på *skogsväglånefonden*, vilken kompletterar den direkta bidragsgivningen. Utredningen föreslår därför att fonden, som vid ingången av budgetåret 1956/57 hade en kapitalbehållning på något över 100 000 kronor, tillföres ett belopp av 1 000 000 kronor. Härom anföres vidare följande.

Intresset för statliga skogsväglån har hittills icke varit stort, men med rådande åtstramning på kreditmarknaden lär lånefonden få ökad betydelse. Utredningen anser också att det finnes anledning för det allmänna att tillmötesgå en väntad efterfrågan genom en ökning av fonden. För många mindre skogsägare kan andelen i ett skogsvägbygge vara svår att finansiera även om statsbidrag utgår. Särskilt gäller detta om inga nämnvärda avverkningar kan äga rum på hans skog under de närmaste åren.



I detta sammanhang torde få redovisas utredningens ställningstagande till vissa till densamma hänvisade motioner, avseende olika stödformer för skogsvägarna.

I motionerna II: 622 och I: 385 till 1956 års riksdag har bl. a. anförts, att det vore väl motiverat, att statlig garanti lämnades för lån till byggande av skogsvägar. Utredningen framhåller härom att den främsta fördelen med garantilånesystemet i jämförelse med lån ur en statlig lånefond torde vara, att det administrativa arbetet minskar för de organ, som handhar långivningen och lånövervakningen. För en omfattande långivning ofta i relativt små poster, sådan som garantilånen för jordbrukets rationalisering, blir denna fördel av stor betydelse. Utredningen anser emellertid, att i jämförelse därmed skogsväglånen torde komma att bli fåtaliga och utgå med relativt stora belopp per lån. Den har därför bedömt fördelarna ur det allmännas synpunkt av en övergång till ett garantilånesystem som ganska obetydliga och anser att det i vart fall f. n. ej finnes anledning att ändra låneformen.

I motionen I: 147 till 1956 års riksdag uttalas, att liknande principer som gäller för flottleder borde göras tillämpliga på skogsvägföretag. Efter för rättning enligt lagen om enskilda vägar skulle sålunda förlagsmedel för vägbyggnad kunna tillskjutas såväl genom vägintressenterna själva som genom organisationer, vilka företräder skogliga transportintressen (bl. a. flottningssammanslagningar), varefter vägsamfällighet skulle äga rätt att för täckande av vägstnader under vägens amorteringstid belasta varje i samfälligheten ingående fastighet med vägvavgift i proportion till å vägen framtransporterat virke intill dess att för resp. fastighet dess kostnadstal fyllts. I likhet med vad som gäller beträffande flottledsbyggnad skulle framtransporterat virke utgöra säkerhet för vägvavgifterna. Om på viss fastighet virke ej avverkades under vägens amorteringstid, skulle ändock fastigheten svara för kostnadsandelen i vägen.

Efter en redogörelse för de bestämmelser i lagen om enskilda vägar, vilka berör nu ifrågakarande spörsmål (§§ 59, 60, 66, 94—99), framhåller utredningen, att det i motionen efterlysta vägvavgiftssystemet redan finnes genomfört och att det i motionen återstående spörsmålet om möjliggörande av lån från t. ex. flottningssammanslagning knappast skulle medföra några förbättrade möjligheter att finansiera vägföretagen. Utredningen anför härom följande.

Det enda motivet för en sådan omgång som att lånefrågan ordnas genom att lån upptages av flottningssammanslagningen, som i sin tur tillhandahåller vägsamfälligheten pengarna och uppbär återbetalning från samfälligheten synes utredningen vara, att flottningssammanslagning skulle ha bättre möjligheter än vägsamfällighet att låna pengar eller att sammanslagningen kunde erhålla förmånligare villkor. Det är emellertid svårt att förstå, att en bank skall bedöma en sådan lånefråga olika beroende på om vägsamfälligheten eller flottningssammanslagningen begär lånet, i synnerhet om det föreligger viss identitet mellan intressenterna i de båda fallen, vilket väl måst vara en förutsättning för att man över huvud taget skall kunna reflektera på att flottningssammanslagningen skall engagera sig som låntagare—långgivare. Visserligen kan räknas med att flottningssammanslagningen är ett mycket större företag än vägsamfälligheten,

men den säkerhet vägsamfälligheten erbjuder är den bästa tänkbara genom att fastigheterna som sådana, oberoende av ägarbyten, svarar för lånet.

Utredningen har sig bekant att i vissa fall förlagsmedel för en skogsväg tillskjutes av sådana delägare i vägen, som har större ekonomiska resurser, t. ex. bolag. En förstärkning av skogsväglånefonden innebär också förbättrade möjligheter att finansiera vägföretag av den art som avses i motionen.

Det synes därför utredningen som om finansiering av skogsvägbyggen genom här angivna, redan tillgängliga metoder, vore lika effektiv som med den av motionärerna föreslagna metoden, vilken dessutom har den nackdelen, att den förutsätter ett djupgående ingrepp i flottningslagens och enskilda väglagens grundbestämmelser.

**Finansieringen av statsstödet.** Utredningen framhåller inledningsvis, att bl. a. i samband med frågor om ökning av statens stöd till skogsvägbygget under senare år även dryftats en omläggning av bidragsanslagets finansiering, innebärande att hela eller en del av anslaget skulle avräknas mot bilskattemedel. Sålunda berörde 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken i sitt betänkande (SOU 1953: 34 kap. 6) vissa trafikpolitiska synpunkter på beskattningen av motorfordonstrafiken och anförde därvid bl. a.

I fråga om kostnadstäckningen för vägar, som huvudsakligen tjänar andra samhällsintressen än den allmänna samfärdseln, vill utredningen erinra därom, att det i motioner (I: 419 och II: 639) till 1945 års höstriksdag väckta i samband med proposition (nr 352) om ändring av automobilskatteförordningen, ifrågasatts huruvida de vägkostnader, som förorsakades av kultur- och militärvägar, skulle betalas av motorfordonstrafiken. I anslutning till bl. a. dessa motioner hemställde riksdagen, i enlighet med bevillningsutskottets betänkande nr 62, hos Kungl. Maj:t om en utredning rörande bl. a. vägkostnadsfördelningen mellan motorfordonstrafiken och övriga trafikantgrupper. Under hänvisning härtill uttalar 1944 års trafikutredning i sitt betänkande (SOU 1947: 85 s. 146), att utgifterna för statsbidrag till enskilda vägar och för ödebygdsvägar, skärgårdsvägar och andra »kulturvägar» samt militärvägar vore av social och försvarspolitisk natur och att de därför, om man tillämpade det principiella betraktelsesätt, som riksdagen anlagt bl. a. vid behandlingen av bilskattepropositionen 1945, borde betalas med allmänna budgetmedel.

Ehuru utredningen för sin del icke kan finna, att något riksdagens uttalande kan läggas till grund för en så vidsträckt slutsats, som 1944 års trafikutredning i förevarande hänseende dragit, är det också utredningens uppfattning, att sådana vägkostnader, som huvudsakligen är betingade av andra samhällsintressen än den allmänna samfärdseln, icke bör betalas av vägtrafiken. — — — Vad beträffar ödebygdsvägar (med vilka enligt 1 § vägstadgan förstås vägar, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru de icke prövats nödvändiga för den allmänna samfärdseln, likväl är till synnerligt gagn för det allmänna såsom ägnade att främja landets uppodlande och bebyggande) bekostas deras anläggande f. n. helt med automobilskattemedel. Även om dylika vägar icke är nödvändiga för den allmänna samfärdseln, bedrives trafiken å desamma till följd av deras längd nästan uteslutande med motorfordon, om ock i tämligen ringa utsträckning. Utredningen har efter övervägande funnit, att en repartition av anläggningkostnaderna mellan

det allmänna och vägtrafiken ter sig mest rättvis, därvid vägtrafikens andel icke bör sättas högre än den högsta förekommande statliga bidragsandelen vid byggandet av enskilda vägar nämligen 75 %. — — —

— — — »Statsbidragen till enskilda vägar avräknas för närvarande helt mot automobilskattemedlen. Enligt utredningens uppfattning synes detta motorfordonstrafikens kostnadsbidrag till den enskilda väghållningen skäligt med hänsyn till de kostnader, som kunna antagas föranledda av motorfordonstrafiken på de bidragsunderstödda enskilda vägarna, och utredningen finner därför det nuvarande bidragssystemet lämpligt med avseende å såväl bidragens relativa storlek som budgetmässiga anordning.» — — —

— — — »Till byggande av skogsbilvägar utgår, såsom tidigare nämnts, statsbidrag vilka icke avräknas mot automobilskattemedlen. Skogsbilvägarna har till huvudsakligt ändamål att främja utforsling av skogsprodukter (se SOU 1943: 530). De är enskilda vägar men fyller i regel icke fordringarna för erhållande av sådana statsbidrag till enskilda vägar, som avräknas mot automobilskattemedlen. Utsikterna att en skogsbilväg skall införlivas med det allmänna vägnätet är därför betydligt mindre än i fråga om andra statsbidragsberättigade enskilda vägar. Dessa omständigheter talar för att de till byggande av skogsbilvägar utgående statsbidragen bör lämnas av allmänna budgetmedel. Å andra sidan utnyttjas skogsbilvägarna nästan uteslutande för tunga virkestransporter med lastbilar (och traktortåg) och måste byggas i en härför lämpad bärighetsstandard. De statliga kostnaderna för skogsbilvägarna kan därför närmast vara föranledda av den tyngre vägtrafiken och skulle möjligen enligt det principiella betraktelsesätt, som utredningen anlagt, bestridas av denna trafik. Med hänsyn till den ovan påpekade skillnad, som föreligger mellan skogsbilvägar och andra statsbidragsberättigade enskilda vägar, har bilskatteutredningen dock funnit, att statsbidragen till byggande av skogsbilvägar bör såsom hittills utgå av allmänna budgetmedel.»

I proposition till 1954 års riksdag om automobilskatt m. m. (prop. 1954: 112), vilken byggde på nämnda betänkande angående beskattningen av motorfordonstrafiken, anförde departementschefen beträffande frågan om på motorfordonstrafiken belöpande andel av de statliga utgifterna för vägväsendet bl. a., att motorfordonstrafikens totala andel i vägkostnaderna tills vidare i huvudsak borde bestämmas på samma sätt som dittills och bestridas med automobilskattemedel. Han underströk emellertid att motorfordonstrafikens växande dominans på våra vägar otvivelaktigt skulle komma att medföra att denna fråga upptogs till ny prövning.

Till 1954 års riksdag framlades i motionerna I: 255 och II: 348 förslag om att till skogsvägenslaget skulle anvisas 5 miljoner kronor, varav 3,3 miljoner kronor borde avräknas mot bilskatte-medlen. Jordbruksutskottet framhöll vid behandlingen av motionerna bl. a., att det enligt dess mening förelåg beaktansvärda skäl för att förslaget om viss avräkning mot automobilskattemedlen för ifrågavarande ändamål skulle tagas under övervägande snarast möjligt.

Redan vid 1955 års riksdag togs frågan åter upp. I statsverkspropositionen uttalade sålunda departementschefen, sedan han av statsfinansiella skäl avvisat en uppräknig av anslaget, att en ytterligare uppräknig borde föranleda, att frågan om avräkning av en del utav anslaget mot bilskatte-

medel upptoges till prövning (IX ht 1955 s. 344). I motionerna I: 198 och II: 221 samt I: 199 och II: 222 föreslogs, att anslaget skulle upptagas till 5 miljoner kronor, varav hälften borde avräknas mot bilskattemedel. Vid behandlingen av motionerna anslöt sig jordbruksutskottet till departementschefens uttalande.

I motionerna I: 148 och II: 192 till 1956 års riksdag begärdes, att riksdagen för budgetåret 1956/57 för ökad utbyggnad av skogsbilvägar måtte överföra en procent av under budgetåret inflytande bilskattemedel till nionde huvudtiteln för att under anslaget Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo utnyttjas att utgå såsom bidrag till vägsamfälligheter för utförande av skogsbilvägar av stamvägskaraktär. Under hänvisning till att skogsvägfrågan var under behandling av 1955 års skogsvårdsutredning avstyrkte jordbruksutskottet motionerna men framhöll beträffande finansieringsmetoden att starka skäl talade för att bilskattemedel borde utnyttjas för bestridande av kostnaderna för den fortsatta utbyggnaden av skogsbilvägarna (JoU 1956: 26).

Skogsvårdsutredningen framhåller efter den nu lämnade översikten, att ett anslag av den storleksordning, som utredningen föreslagit av många skäl ej lämpligen torde böra utgå av allmänna budgetmedel utan att det bör övervägas att avräkna ett ökat anslag mot bilskattemedlen.

Utredningen framhåller härom bl. a. följande.

De olika uttalanden som gjorts av 1944 års trafikutredning och 1951 års utredning tyder på att någon klar gräns icke föreligger mellan vägar, som principiellt bör bekostas — helt eller delvis — av bilskattemedel, och andra vägar. Från huvudprincipen att sådana medel skall användas för vägar, som är av betydelse för den allmänna samfärdseln, har redan undantag gjorts i och med att ödebygdsvägarna liksom vissa s. k. skärgårdsvägar helt bestriks av bilskattemedel och genom att statsbidragen till byvägar avräknas mot nämnda medel. Ödebygdsvägarnas allmännyta beror enligt vägstadgan på att de främjar landets uppodlande och bebyggande. Det synes skogsvårdsutredningen som om skogsvägarna, åtminstone de viktigare av dem, vilka möjliggör ett rationellt utnyttjande av landets kanske viktigaste naturtillgång och en socialt sett ändamålsenlig anordning av bebyggelsen i våra vidsträckt skogstrakter, skulle i lika mån som ödebygdsvägarna och byvägarna kunna anses som allmännyttiga.

Anledningen till att man på vissa håll ställt sig tveksam till det berättigade i att understödja skogsvägbyggnaden med bilskattemedel är troligen, att skogsvägarna betraktas som rena driftsvägar, jämförbara med jordbrukets ägovägar, industriens interna vägar och dess anslutningsvägar till allmänna eller statsunderstödda enskilda vägar. Skogsbrukets huvudvägar, till vilka statsunderstödet nästan uteslutande går, är dock av en helt annan längd än andra slag av driftsvägar. Medan dessa normalt rör sig om högst någon kilometer, är stamvägarna i skogen ofta milslånga. Jordbrukets driftsvägar befaras nästan aldrig med annat än traktor och häst. I motsats därtill är motorfordonstrafiken den helt dominerande på skogsvägarna. Härtill kommer att skogsvägen nu är den trafikled på vilken arbetare, arbetsledare, skogstjänstemän m. fl. reser till sina arbetsplatser. Den är nödvändig för att dessa stora grupper medborgare skall med full effekt kunna utföra sitt arbete i samhället. Även om den trafik, som enligt vedertagna grunder kallas all-

män, ej är så intensiv på skogsvägarna som på andra enskilda vägar, så torde körsträckorna per resa vara desto längre.

Utredningen framhåller vidare, att med huvudprincipen om bilskattemedlens insats på vägar av betydelse för den allmänna samfärdseln korsar sig en annan princip, nämligen den att vägkostnader, som orsakas av motorfordonstrafiken, skall bekostas av denna. Utredningen fortsätter med följande.

Uttalanden av 1951 års utredning både i vad avser ödebygdsvägar, statsunderstödda enskilda vägar och i viss mån skogsvägar är starkt färgade av denna tanke. Efter redovisning av bidragsgrunderna för enskilda vägar uttalas sålunda att »statsbidragen till enskilda vägar för närvarande helt avräknas mot automobilskattemedlen. Enligt 1951 års utrednings uppfattning synes detta motorfordonstrafikens kostnadsbidrag till den enskilda väghållningen skäligt med hänsyn till de kostnader, som kan antagas föranledda av motorfordonstrafiken på de bidragsunderstödda enskilda vägarna» (kurs. av skogsvårdsutredningen). Liknande uttalanden lägges till grund för 1951 års utrednings förslag, att 75 % av kostnaderna för ödebygdsvägar bör avräknas mot bilskattemedel, och i fråga om skogsvägarna nämnes även det förhållandet, att vägarnas standard helt beror på motorfordonstrafikens krav. I detta viktiga avseende finnes alltså ingen egentlig skillnad mellan skogsvägar och övriga enskilda vägar.

För enskilda vägar och ödebygdsvägar finnes veterligen ingen undersökning över huru stora bilskatter, som trafiken på dem inbetalar, och hur förhållandet är mellan dessa skatter och statens kostnader för väghållningen på dessa vägtyper. Avvägningen av statsbidraget till enskild väghållning f. n. 14 milj. kronor till byggande och 12,5 milj. kronor till underhåll sker helt efter det behov, som redovisas genom bidragsansökningar hos vägförvaltningarna. För skogsvägarnas del har vissa försök gjorts att beräkna motsvarande skattebelopp. Ehuru beräkningarna av naturliga skäl måste bli osäkra, så pekar resultaten på att högst avsevärda och ständigt ökande belopp betalas i fordons- och drivmedelsskatter för biltrafik på skogsbrukets egna vägar. Det rör sig om flerdubbelt större belopp än de statsbidrag, som hittills utgått till skogsvägar.

Skogsvårdsutredningen framhåller slutligen, att vad som anförts enligt utredningens åsikt utgör fullgoda skäl för att avräkna skogsväganslagets huvuddel mot automobilskattemedel. Eftersom bland skälen för statsunderstödet även finnes sådana av allmänt näringspolitisk art anser emellertid utredningen, att en del av anslaget även fortsättningsvis bör belasta den allmänna budgeten. Avvägningen måste i stort sett grunda sig på en skönsmässig bedömning. Utredningen föreslår, att 2 500 000 kronor, alltså ett belopp motsvarande det nuvarande statsanslaget, avräknas mot allmänna budgeten och 12 500 000 kronor mot automobilskattemedlen.

**Bidrags- och lånebestämmelserna.** Utredningen framhåller inledningsvis, att den anser bestämmelserna i *kungörelsen angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m.* (SFS 1943: 530) i väsentliga stycken vara ändamålsenligt utformade.

Utredningen förmenar emellertid, att den utökade medelsanvisningen bör göra det möjligt att vid beviljande av bidrag i högre grad än hittills låta väg-

företagens allmänt skogliga angelägenhetsgrad avgöra i vilken ordning de olika företagen bör tillgodoses med bidrag. F. n. har man på grund av medelsbristen tillmätt stort delägarantal och delägarnas ekonomiska ställning ett helt avgörande inflytande på denna fråga, vilket särskilt framgår av 2 § 3 mom. sista stycket i kungörelsen. Utredningen föreslår, att vid beviljande av bidrag till vägbyggnader företräde skall givas åt företag, som ur allmänt skoglig synpunkt framstår såsom särskilt angeläget. Hänsyn bör därvid även tagas till sådana förhållanden som att delägarna i ett företag är många eller att behovet av bidrag med hänsyn till delägarnas ekonomiska ställning är särskilt stort.

Bidragsprocenten för stamvägar är nu bestämd till 50. Utredningen ifrågasätter emellertid om bidraget ej i vissa fall skulle kunna sättas lägre. Så kan bl. a. vara motiverat om företaget för alla eller flertalet delägare blir lönande på relativt kort sikt. Utredningen har liksom skogsstyrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1957/58 framhållit, att styrelsen därför bör givas möjlighet att reducera bidraget ungefär efter de principer, som nu tillämpas för andra skogsvägar än stamvägar. Bidragsförfattningen bör i anslutning härtill ändras genom att bidragsprocenten anges till *högst 50*. Såsom närmare motiveras vid behandlingen av lånekungörelsen bör lån och bidrag kunna sammanlagt uppgå till den godkända kostnaden. Sista stycket i 3 § 1 mom. bör därför utgå.

Ett speciellt spörsmål uppstår, framhåller utredningen, om skogsväganlaget till större delen kommer att avräknas mot bilskattemedel. Därigenom får nämligen statsbidraget en viss karaktär av kollektiv restitution till skogsbruket av bilskattemedel. En sådan restitution borde åtminstone i huvudsak fördelas på olika skogsägargrupper i proportion till de bilskattemedel, som belöper på vederbörande grupp. Enligt nu gällande bestämmelser för skogsväganlaget är emellertid statens och de ecklesiastiska skogarna ej bidragsberättigade. Eftersträvas den nämnda likheten mellan skogsägargrupperna, borde därför antingen vidgad bidragsrätt införas i författningen eller viss del av de restituerade bilskattemedlen direkt ställas till krono- och kyrkoskogarnas disposition.

I fråga om de ecklesiastiska skogarna under stiftsnämndernas tillsyn framhåller utredningen, att skäl synes tala för att dessa tillerkännes bidragsrätt på samma sätt, som gäller för andra av menigheter ägda skogar, såsom härad- och sockenallmänningar samt landstings, städers, kommuners och vissa allmänna inrättingars skogar.

Statens egna skogar, i vart fall de skogar, som står under domänverkets förvaltning eller tillsyn, anser utredningen mindre naturligt att i bidrags-hänseende behandla på samma sätt som övriga skogar. För dessa stora arealer, förvaltade under enhetlig ledning av en statlig myndighet, synes någon form av direkt återbäring av en viss del av de till disposition ställda bilskattemedlen vara en lämpligare lösning. Utredningen föreslår därför, att Kungl. Maj:t gives fullmakt att budgetårsvis efter hörande av domänstyrelsen och skogsstyrelsen tilldela domänverket en viss del av de anslagsmedel som en-

ligt utredningens förslag skulle avräknas mot automobilskattemedlen. Ifrågavarande andel bör enligt utredningen avvägas under hänsynstagande till den föreslagna regeln om prövning av skogsvägföretagens skogligen angelägenhetsgrad. Den tidigare redovisade undersökningen av det ytterligare skogsvägbehovet skulle därvid kunna tjäna till viss ledning. Undersökningen behöver dock säkerligen efter viss tid justeras och kompletteras. Det förutsättes därvid, att skogar under domänstyrelsens förvaltning och tillsyn utan krav på annat stöd kommer att delta i skogsvägföretag, som är gemensamma för dessa skogar och skogar tillhöriga statsbidragsberättigade skogsägare av andra kategorier.

De statsägda skogar, som förvaltas av lantbruksnämnderna, vattenfallsstyrelsen, lotsstyrelsen och militära organ, omfattar sammanlagt endast 90 000 ha och är ofta splittrade på många små enheter. Av praktiska skäl anser utredningen det omöjligt att för dessa tillämpa något kvoteringsförfarande, varför de bör tillerkännas bidragsrätt på samma sätt som kyrkoskogarna.

Genom den föreslagna anordningen skulle skogar under domänverkets förvaltning i viss mån erhålla en garanterad andel av de bilskattemedel, som ställes till förfogande för skogsvägbyggnadsverksamheten. För övriga skogsägargrupper skulle ingen direkt kvotering förekomma. För de två stora huvudgrupperna, bolagsskogar och privatskogar, torde dock den bidragsbeviljande myndigheten bära eftersträva, att i genomsnitt för en följd av år deras andel i bilskattemedlen i stora drag följer deras andel i det redovisade utbyggnadsbehovet i den mån så kan ske med hänsyn till angelägenhetsgraden hos olika skogsvägföretag.

I anslutning härtill bör 1 § bidragskungörelsen ändras på så sätt, att bidrag må anvisas för utförande av väg- och flottledsbyggnadsföretag å annan skog än sådan, som står under domänstyrelsens förvaltning eller tillsyn, i stället för som nu endast å skog, som står under skogsvårdsstyrelsens tillsyn.

Som tidigare redovisats har utredningen förmenat, att skogsvägföretag numera föga lämpar sig som beredskapsföretag för att motverka arbetslöshet och att den ej heller anser det lämpligt, att skogsvägnätets utbyggnad utnyttjas såsom hjälpmedel vid arbetsmarknadens reglering. Med hänsyn härtill bör ur bidragsförfattningen avlägsnas föreskriften i 4 § 2 mom., att skogsstyrelsen skall höra arbetsmarknadsstyrelsen, innan bidragsärende avgöres. Erforderligt samråd mellan de båda myndigheterna bör, anser utredningen, kunna ordnas på enklare sätt såsom f. n. sker.

I fråga om *kungörelsen den 6 juni 1941 angående lån från skogsväglånefonden* (SFS 1941: 492) föreslår utredningen, att beslutanderätten i låneärende delegeras till skogsstyrelsen bl. a. för att bidrags- och låneärendena skall kunna avgöras samtidigt i sådana fall, då såväl bidrag som lån erfordras för ett företag.

Utredningen anser det vidare lämpligt, att i anslutning till de regler, som gäller för lån från statens skogslånefond, friare bestämmelser för bedömningen av godtagbara säkerheter införes. Regeln att fastlighetsinteckningar

godtages endast i den mån de faller inom 75 procent av taxeringsvärdet bör sålunda utgå, varjämte villkoret om begränsning av lånebeloppet till 80 procent av godkänd kostnad bör utgå och lån sålunda i förekommande fall jämte erhållet statsbidrag kunna beviljas till hela kostnaden.

Det synes vidare ändamålsenligt, att stadgandet i lånekungörelsen att lån är amorteringsfritt i två år får sådan lydelse, att amorteringsfrihet i högst två år kan medgivnas vid lånets beviljande. Härigenom kan hänsyn tagas till den för varje vägföretag lämpligaste amorteringsplanen.

Utredningen framhåller vidare, att en viss bristande överensstämmelse synes föreligga mellan 3 § andra stycket lånekungörelsen och 60 § lagen om enskilda vägar. Enligt sistnämnda paragraf må vägstämman med majoritetsbeslut bestämma, att lån skall upptagas, varefter vägsamfällighetens styrelse vid lånets upptagande på vanligt sätt företräder samtliga delägare. Enligt lånekungörelsen måste samtliga delägare önska lån för att styrelsen skall äga företräda dem vid upptagande av lån ur skogsväglånefonden. Denna regel kan vara befogad, när vägföretaget ej genom laga förrättning bildat en vägsamfällighet. Men om så har skett, bör enligt utredningen enskilda väglagens regler vara tillräckliga. Andra stycket av 3 § bör alltså endast givas giltighet för företag, som ej utgör vägsamfällighet enligt enskilda väglagen.

Lånekungörelsens 4 § andra stycket, vilken behandlar låneansökans formella handläggning med avseende på samordningen med övriga statsunderstödda enskilda vägar, bör omredigeras till överensstämmelse med nuvarande lydelse av 4 § 1 mom. andra och tredje styckena av bidragskungörelsen.

Reglerna rörande sökandens skyldighet att gälda skogsvårdsstyrelsen dess planlägningskostnader, därest sökanden vägrar att efter det lån beviljats teckna kontrakt om företagets utförande, bör också givas samma utformning i lånekungörelsen som i bidragskungörelsen.

Slutligen framhåller utredningen att i samband med de föreslagna ändringarna torde en formell översyn av lånekungörelsen böra göras.

**Administrationn av statsstödet.** Beträffande administrationen av det statliga stödet till skogsvägarna framhåller utredningen inledningsvis, att skogsvårdsstyrelserna svarat för den statsunderstödda skogsväghygnadsverksamheten, varvid de stöder sig på bidrags- och låneförfattningarnas föreskrifter samt på skogsvårdsstyrelseförordningens mera allmänna stadganden. Den därvid bedrivna verksamheten omfattar upplysning och rådgivning, planläggning i stort för upprättande av vägnätsplaner, planläggning av enskilda vägföretag, ofta i samband med laga förrättning, kontroll av pågående vägarbeten samt avsyning, bidragsgivning och kontroll av vägunderhåll på statsbidragsvägar. Styrelserna planlägger även andra skogsvägar än sådana som erhåller statsbidrag. Utredningen anför vidare följande.

På grund av vägverksamhetens växlande omfattning har personalfrågorna lösts på olika sätt i skilda län. I län med mera omfattande verksamhet svarar i allmänhet närmast under länsjägmästaren den skogstekniska ledaren



för verksamheten medan i andra län motsvarande uppgifter handhaves av förste assistenten eller annan jägmästare. För det direkta planläggningsarbetet å marken har de större länen särskilda vägmästare eller vägtekniskt utbildade skogsvaktare eller skogsmästare anställda. Stundom sysslar dessa även med skogsdikning och andra skogstekniska ärenden. I de mindre länen är detta regel.

Utredningen anser, att några skäl att ändra principerna för administrationen av skogsväganslaget och skogsväglånefonden ej tillkommer på den grund att en avsevärd del av anslaget skulle bestridas av bilskattemedel. Skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna har även lång erfarenhet av verksamheten. Samarbetet med vägförvaltningarna och lantbruksnämnderna i vad avser gränsdragningen mellan de olika kategorier av vägföretag, vilka enligt gällande författningar handlägges av de tre organen, förlöper också utan friktioner.

En så väsentlig utvidgning av verksamheten, som föreslagits, kan emellertid icke, anser utredningen, genomföras utan att styrelsernas personella resurser ökas. För ett bedömande av den erforderliga personalförstärkningen har följande beräkning gjorts.

Skogsvårdsstyrelsernas verksamhet med vägbyggnad omfattar, som tidigare nämnts, upplysning och rådgivning, planläggning och kontroll av pågående vägarbete, avsyning, bidragsgivning m. m. För avsyningsarbetet finnes statistikuppgifter tillgängliga och enär omfattningen av skogsvårdsstyrelsernas övriga befattning med vägbyggandet antages stå i ett någorlunda konstant förhållande till den avsynade väglängden, har den avsynade väglängden lagts till grund för en av utredningen gjord bedömning av personalbehovet vid utökad vägverksamhet.

Under åren 1952—1954 avsynade skogsvårdsstyrelserna tillhoppa 1 352 km vägar eller i medeltal 450 km för år. För skogsvårdsstyrelsernas vägverksamhet användes under samma tid 7 066 förrättningsdagar eller i medeltal 2 355 för år. Mot varje förrättningsdag beräknas svara en dags innearbete. Skogsvårdsstyrelsernas för vägverksamhet använda totala antal arbetsdagar skulle därför uppgå till omkring 4 700 per år.

Behovet av större skogsvägar beräknas utgöra 10 591 km på bolagsskogar och 20 615 km på privata skogar eller tillhoppa 31 206 km. Det föreslagna bidragsbeloppet, 15 milj. kronor, skulle vid en genomsnittlig vägbyggnadskostnad av 22 kronor för meter och genomsnittlig bidragsprocent av 45 motsvara ca 1 500 km vägar per år, d. v. s. en sträcka drygt tre gånger så lång som den nämnda årligen avsynade väglängden. Vägar på allmänna skogar och bolagsskogar kräver emellertid i regel mindre arbetsinsats från skogsvårdsstyrelsernas sida än sådana på privata skogar. Med hänsyn till att förstnämnda grupper av vägar kommer att ingå med större andel än f. n. antar utredningen, att skogsvårdsstyrelsernas verksamhet ej skulle behöva utvidgas fullt i samma mån som vägbyggandet skulle öka.

Utredningen har beräknat, att ett tillgodoseende av det bedömda vägbehovet skulle medföra en ökning av skogsvårdsstyrelsernas årliga vägdagantal från 4 700 till 11 700 eller med 7 000 dagar.

Det sålunda av utredningen beräknade dagantalet omfattar enbart verkliga arbetsdagar och ej semesterdagar, sjukdagar, söndagar m. m. Under

förutsättning av 270 arbetsdagar per man och år skulle utökningen av verksamheten således kräva 26 man utöver nuvarande personal.

En så kraftigt utökad vägverksamhet kan emellertid enligt utredningen knappast utövas enbart med personal, som anställs hos skogsvårdsstyrelserna eller skogsstyrelsen. Det blir antagligen nödvändigt att i förhållandevis större omfattning än som nu sker anlita privata förrättningsmän för planläggning och eventuellt även löpande besiktning av pågående vägarbeten m. m. En dylik organisationsform kräver emellertid särskild kontroll från skogsvårdsstyrelsernas sida. Med hänsyn härtill och till det ökande behovet av kvalificerad personal för laga förrättningar och för framsynt vägnätsplanering bör, anser utredningen, en relativt stor del av den erforderliga personalen ha jägmästarexamen. Den behövliga personalförstärkningen hos skogsvårdsstyrelserna har därför beräknats till 16 man, därav sex jägmästare och 10 personer med vägmästar- eller skogsskolekompetens. Återstående behov av planeringspersonal torde få tillgodoses genom privata förrättningsmän.

Utredningen anser, att den angivna personalen bör anställas hos de särskilda skogsvårdsstyrelserna i den mån dessa har behov av helårsanställd vägpersonal och i övrigt hos skogsstyrelsen, som då vid behov har att ställa förrättningsmän eller biträden till de olika skogsvårdsstyrelsernas förfogande.

Beträffande lönegradsplaceringen för ifrågavarande tjänster föreslår utredningen, att i överensstämmelse med vad som gäller för den jägmästarpersonal, som svarar för vägärendena, åt de föreslagna jägmästarna beräknas lön motsvarande lönegrad 27. Utredningen framhåller vidare, att ehuru den är medveten om att de vägmästare och vägutbildade skogsmän, som i styrelserna sköter fältarbetet är lägre placerade än vägmästarna i vägförvaltningarna, man i avvaktan på en lönerrevision för styrelsernas tjänstemän torde få räkna med lönegrad 17 som normal för denna grupp. Två tjänster bör dock kunna placeras i högst lönegrad 20. Dessa tjänster avses i första hand för mera kvalificerade arbetsuppgifter på skogsstyrelsens vägsektion.

Kostnaderna för personalförstärkningen beräknar utredningen sålunda

6 jägmästare i lönegrad 27 (ortsgrupp 4)	6 × 19 836 =	119 016
2 vägmästare i lönegrad 20 ( » 5)	2 × 13 956 =	27 912
8 » eller länsskogsvaktare i lönegrad 17 (ortsgrupp 4).....	8 × 11 784 =	94 272
Rese- och traktamentskostnader		
jägmästare 6 × 135 × 40 .....		ca 32 000
vägmästare och länsskogsvakt. 8 × 135 × 30		ca 32 000
	<hr/>	
Summa kronor ca		305 000

Utredningen föreslår sålunda att i avvaktan på den förändring av skogsvårdsstyrelsernas organisation, som kan förmodas följa på utredningens förslag i huvudfrågorna, ett belopp av 305 000 kronor ställes till skogsstyrelsens förfogande för anställning av tillfällig personal enligt de angivna normerna.

Medlen bör övergångsvis avräknas mot skogsvägenslaget.

## V. Skogsstyrelsens anslagsäskande

Som redan i inledningen angivits har skogsstyrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1957/58 hemställt, att anslaget till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo skall höjas med 3 500 000 kronor till 6 000 000 kronor. Vidare har styrelsen hemställt, att av beloppet skall liksom tidigare år högst 5 000 kronor få disponeras för kurser i skogsvägbyggnad.

Till motivering för sina äskanden har skogsstyrelsen anfört skäl som överensstämmer med dem vilka skogsvårdsutredningen enligt det föregående framhållit som motiv för en snabbare utbyggnad av skogsvägnätet och ett ökat statligt stöd till verksamheten.

Skogsstyrelsen påpekar att den spärning av vissa delar av anslagsmedlen, som under senare år företagits av Kungl. Maj:t, medfört olägenheter för skogsvårdsstyrelserna vid bedömningen av planläggningsarbetets omfattning, och skogsstyrelsen uttalar därför förhoppningen, att det skall visa sig möjligt att utan sådan inskränkning ställa anslagsmedlen till förfogande.

## VI. Yttrandena

Sammanfattningsvis kan anföras, att nära nog samtliga remissinstanser i huvudsak tillstyrker utredningens förslag i de delar varom här är fråga. I olika yttranden har sålunda vitsordats betydelsen av skogsbilvägnätets snabba utbyggnad ur såväl skoglig som social synpunkt. Särskilt från länsstyrelsehåll har emellertid understrukits vikten av att även sekundärvägarna upprustas, och det har i vissa fall ifrågasatts om icke de medel, som finnes tillgängliga för vägbyggnader, i första hand bör förbehållas dessa vägar. Från militärt håll har erinrats, att inom vissa gräns- och kusttrakter vägnätet bör utbyggas restriktivt med hänsyn till riksförsvarets intressen.

Även om remissinstanserna i huvudsak tillstyrkt de framlagda förslagen, har i en del yttranden reservationer och påpekanden gjorts i såväl princip- som detaljfrågor. I det följande skall, med tidigare nämnd begränsning, återges vad därvid i huvudsak framkommit.

**Behovet av skogsbilvägar.** Mot de av utredningen gjorda uttalandena i denna fråga har i huvudsak inga erinringar gjorts. I vissa yttranden har emellertid understrukits, att de gjorda uppskattningarna av vägbehovet är i underkant och endast avser sådana vägar på vilka det allmännas insatser i första hand bör koncentreras. Sålunda framhåller *skogsstyrelsen* att utöver det vägbehov som utredningen lagt till grund för beräkning av erforderligt statligt stöd, kommer det att behövas en betydande skogsvägbyggnad, beträffande vilken de enskilda skogsägarna blir hänvisade till egna resurser.

Det statliga stödet till skogsvägarna. Utredningens förslag rörande utformningen m. m. av det statliga stödet till skogsbilvägarna har i en del fall föranlett remissinstanserna att göra vissa påpekanden eller erinringar. I fråga om medelsbehovet för bidrag till förevarande vägbyggnader anför *statskontoret*, att det i första hand är en budgetär avvägningsfråga, till vilken ämbetsverket svårligen kan taga ställning. Det måste dock beaktas anser ämbetsverket, att skogsbilvägarna endast utgör en del av det vägnät, som påkallas för transport av skogsprodukter, och att jämsides med en upprustning av de enskilda skogsvägarna förbättringar är erforderliga i det allmänna vägnätet. *Kommerskollegium* har i och för sig icke något att invända men ifrågasätter om det statsfinansiella läget verkligen tillåter en så pass kraftig höjning som från 2,5 till 15 miljoner kronor för år. Kollegium erinrar om att åtskilliga statliga bidrags- och lånefonder finnes, där en förstärkning är lika påkallad som i detta fall. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* finner, att de begränsade resurser, som f. n. finnes tillgängliga för investering i det svenska vägväsendet, i första hand bör användas för det allmänna vägnätet, då de därigenom kommer hela näringslivet till godo. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län m. fl.* remissinstanser finner det lämpligt att frågan om ökade statliga bidrag till skogsvägbyggnader prövas jämsides med frågan om avdragsrätt för byggnadskostnaderna vid beskattningen.

*Sveriges skogsägareförbund* och *Skogsindustriernas samarbetsutskott* har i gemensamt yttrande till vilket *ledamoten av skogsstyrelsen H. Swahn* anslutit sig hemställt, att förslag måtte föreläggas 1957 års riksdag om sådan ändring i kommunalskattelagen att kostnader för skogsbrukets vägar blir avdragsgilla. Under den förutsättningen har nämnda remissinstanser förklarat det enskilda storskogsbruket berett att avstå från sin andel i bilskattemedlen och i det allmänna skogsväganslaget, vilket föreslås skola höjas och förbehållas bondeskogsbruket. *Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet* anför, att därest frågan om avdragsrätten komme att lösas så att avdrag för vägbyggnadskostnaderna får göras i samband med inkomstdeklarationen, frågan om bidrag från staten till vägbyggnader bör omprövas, då behovet av bidrag under sådana förhållanden i stor utsträckning torde komma att bortfalla. *Lantmäteristyrelsen* framhåller, att vad utredningen anfört till stöd för avdragsrätt vid beskattning synes med samma fog kunna sägas om byggnadskostnader för andra enskilda vägar.

Förslaget rörande utökning av skogsväglånefonden har lämnats utan erinran med undantag för *statskontoret*, som med hänsyn till att fonden hittills endast utnyttjats i mycket ringa utsträckning ställt sig tveksam till en förstärkning av densamma i av utredningen föreslagen omfattning. *Skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län* anser däremot att fonden bör tillföras ett belopp om 2 miljoner kronor.

**Finansieringen av statsstödet.** Utredningens förslag att huvuddelen av skogsväganslaget skall avräknas mot automobilskattemedel har i huvudsak lämnats utan erinran. *Domänstyrelsen* anser emellertid, att de bilskatteme-

del, som rätteligen bör tillföras skogsbruket för anläggning av nya skogsvägar, för det samlade skogsbruket vida överstiger det av utredningen för bidrag föreslagna beloppet å 15 miljoner kronor. Styrelsen föreslår därför att hela det belopp, som kommer att anslås för bidrag, skall avräknas mot bilskattemedel. *Statskontoret* ifrågasätter om icke denna avräkning bör anstå till dess 1953 års trafikutredning slutfört sitt arbete. Denna utredning har nämligen att behandla frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser, att frågan om avräkningen mot bilskattemedel icke bör avgöras fristående utan i samband med den allmänna avvägningen av bilskattemedlens användning för vägändamål, som kan förledas av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Styrelsen förutsätter att skogsväganslagets avräkning mot bilskattemedel icke skall innebära någon ytterligare begränsning av de allmänna väginvesteringarna. *1953 års trafikutredning* framhåller, utan att därmed taga slutlig ställning till frågan, att utredningen i princip anser det riktigt, att en viss del av ifrågavarande statsbidrag till byggande av skogsbilvägar bestrides med automobilskattemedel. *Kungl. Automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska vägföreningen* har i sitt gemensamma yttrande ansett, att stödåtgärderna till skogsvägarna främst borde utgöras av avdragsrätt vid beskattningen, men i avvaktan på 1950 års skattelagsakkunnigas förslag motsätter sig organisationerna icke den föreslagna avräkningen mot bilskattemedel. De förutsätter att en omprövning av beloppet skall ske så snart frågan om avdragsrätt för väginvesteringar utretts.

**Bidrags- och lånebestämmelserna.** I fråga om av utredningen föreslagna ändringar i kungörelsen angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. samt kungörelsen angående lån från skogsväglånefonden har i flertalet fall inga erinringar rests. Beträffande jämkningarna i sistnämnda kungörelse har dock *statskontoret* ifrågasatt om icke gällande bestämmelse, att fastighetsinteckning som godtages som säkerhet skall ligga inom 75 procent av taxeringsvärdet, bör bibehållas. *Skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län* anför, att bestämmelserna om säkerhets ställande bör förenklas. Inteckningsförfarande är nämligen för dalaförhållanden nästan otänkbart, dels för att vägföretagen ofta berör ett stort antal markägare, dels för att äganderätts- och lagfartsförhållandena ej sällan utgör direkta hinder för inteckningsförfarande.

Med anledning av utredningens förslag att lån, i förekommande fall inklusive erhållet statsbidrag, bör kunna beviljas till hela vägbyggnadskostnaden, erinrar *statskontoret*, att gränsen för summa lån och bidrag genom beslut av 1943 års riksdag höjdes från 70 till 80 procent av den av vederbörande skogsvårdsstyrelse godkända kostnaden. I anslutning till förevärande förslag uttalar *statskontoret*, att det förefaller rimligt, att viss del av kostnaderna för vägbyggnadsföretag regelmässigt direkt bäres av intressenterna i företaget. Beträffande utredningens förslag, att bidragsandelen

till stamvägar bör anges till högst 50 procent framhåller *Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare*, att förhållandena i Norrbotten och Västerbotten synes motivera att i speciella fall möjlighet bör förefinnas till ett högre bidrag. Handelskammaren vill särskilt framhålla, att i många fall en skogsväg icke för alla delägare behöver innebära inkomster genom ökat skogsuttag utan tvärtom endast medför utgifter för skogsvård. För dessa skogsägare blir vägen en långtidsinvestering, som först efter lång tid bär frukt. Handelskammaren hemställer därför, att en högre bidragsprocent i varje fall möjliggöres för övre Norrland. *Skogsvårdsstyrelsen i Norrbottens län* är av i huvudsak samma uppfattning och anför att skogarnas tillstånd i Norrbottens län f. n. inom stora områden är sådant, att den fulla nyttan av en ny väg oftast icke kommer de nuvarande ägarna av skogen till godo. Vid sådant förhållande måste förutsättas att beträffande skogsvägföretag inom detta län en lägre bidragsprocent än 50 måste tillhöra undantagen. *Gävleborgs läns skogsvårdsstyrelse* förordar, att det f. n. utgående bidraget för planläggning av skogsvägföretag, 80 procent av skogsvårdsstyrelsens självkostnad, borttages. För sökandens del har nämligen planläggningskostnaden föga betydelse i jämförelse med de byggnadsbidrag som erhålles. I varje fall bör sådant bidrag ej utgå med högre procent än statsbidraget till byggnationen. *Skogsvårdsstyrelsen i Jönköpings län* förordar, att bidrag även skall kunna utgå för omläggning eller förbättring av sådan enskild väg, som utgör utfart för projekterad skogsbilväg.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att samma villkor bör gälla för mottagande av statsbidrag till byggande av skogsväg som nu gäller för annan enskild väg. Sålunda bör — förutom redan nu gällande underhållsskyldighet — såsom villkor för bidrag fastslås, att vägen skall hållas öppen jämväl för annan trafik och att den ej må avstängas för trafik, såvida icke länsstyrelsen i visst hänseende eller för viss tid funnit skäl medgiva detta. Styrelsen förutsätter, att väghållarna själva skall bekosta underhållet.

I anslutning till utredningens uttalande angående utvidgningen av bidragskungörelsens tillämpningsområde till att omfatta jämväl statsägda och ecklesiastiska skogar erinrar *statskontoret*, att frågan tidigare övervägts av 1936 års skogsutredning. Förslag i sådan riktning ansågs dock icke böra framläggas. Därest anslag för bidrag till vägbyggnader å skogar i enskild ägo i mera avsevärd utsträckning skulle komma att avräknas mot automobilskattemedel, kan statskontoret icke finna annat än att förevarande spörsmål kommer i annat läge. Ämbetsverket anför vidare bl. a. följande.

Det synes nämligen skäligt, att även ägarna till sådana skogar, å vilka skogsvårdslagen icke är tillämplig, kommer i åtnjutande av finansiellt stöd från automobilskattefonden för upprustning av skogsvägnätet. Förslaget att statliga myndigheter, fränsett domänverket, skulle i bidragshänseende likställas med övriga bidragsberättigade byggnadsföretag synes dock icke vara den lämpligaste lösningen. Det utgående statsbidraget skulle endast komma att täcka en del av kostnaderna för vägbyggnadsföretagets utförande. I övrigt lär utgifterna i regel få bestridas av till förfogande ställda anslagsmedel. Vid sådant förhållande vill statskontoret i stället förordra, att

föreskrift meddelas av den innebörd, att av det för vägbyggnadsföretaget erforderliga totala medelsbeloppet viss del direkt må avräknas mot automobilskattemedlen. Skulle redan anvisade medel anses kunna disponeras för ett byggnadsföretag, synes lämpligt, att viss del av kostnaderna omföringsvis tillgodoföres riksstatens inkomstsida (övriga diverse inkomster) av automobilskattemedel. Det för domänverkets del föreslagna finansieringssättet ansluter sig i viss mån till vad ovan förordats. Avräkningen bör dock ske direkt med automobilskattemedlen över ett för ändamålet upplagt anslag å riksstaten till ersättning till statens domäners fond. Vad angår det procenttal, med vilket avräkning bör medgivas, synes kunna övervägas att bestämma detta till samma procenttal, som må komma att beslutas för skogsväganslagets avräkning mot automobilskattemedlen. Vad sålunda föreslagits beträffande de statsägda skogarna kan emellertid icke vinna tillämpning i de under stiftsnämndernas tillsyn stående ecklesiastiska skogarna, enär kostnaderna för skogsvägars anläggande å dessa skogar bestrides i annan ordning. Med hänsyn härtill biträder statskontoret utredningens förslag, att statsbidrag beträffande dessa skogar må utgå enligt de allmänna statsbidragsbestämmelserna.

*Domänstyrelsen* har ej något att erinra mot att domänverket tills vidare i avvaktan på ytterligare utredningar om de bilskattemedel, som belöper på transporter på skogsbrukets egna vägar, erhåller viss andel av skogsväganslaget på sätt utredningen föreslagit. Styrelsen kan dock ej biträda utredningens uttalande i det hänseendet, att denna andel synes böra avvägas under hänsynstagande till den föreslagna regeln om prövning av skogsvägföretagens skogliga angelägenhetsgrad. Enligt styrelsens mening torde det vara ogörligt att göra en rättvis avvägning av angelägenhetsgraden mellan olika skogsägarkategorier och landsdelar. I stället synes andelen böra avvägas med hänsyn till det ytterligare skogsvägbehovet sådant detta framkommer på grundval av översiktlig vägnätsplanering eller uppgjorda flerårsplaner, vilken tankegång även utredningen synes vara inne på. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* kan ej dela utredningens uppfattning, att domänverket skall tilldelas en årlig klumpsumma. I enlighet med de principer, som gäller för övriga enskilda vägar, bör även domänverket ansöka om bidrag. Härför talar, enligt styrelsen, även praktiska samordningsåtgärder vid skogsbilvägnätets successiva utbyggnad. *Kammarkollegium* erinrar om att under domänstyrelsens förvaltning står vissa skogar som ej tillhör domänfonden. Därest icke dylika skogar i likhet med de ecklesiastiska göres bidragsberättigade, förutsätter kollegium, att Kungl. Maj:t vid den årliga tilldelningen till domänverket bestämmer, hur mycket av det tilldelade beloppet som efter angelägenhetsgrad skall tillgodoföras skogar av angivna slag.

**Administrationen av statsstödet.** Beträffande utredningens förslag till personalutökning för skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna synes remissinstanserna i huvudsak icke haft något att erinra. *Statskontoret* har anmält, att storleken av denna personalutökning undandrager sig ämbetsverkets bedömande. Vad avser lönesättningen för de föreslagna vägmästartjänsterna anser statskontoret, att samliga föreslagna vägmästartjänster bör placeras

i lönegrad 17. Ej heller *kammarkollegium* går in på storleken av den föreslagna personalutökningen men förutsätter att någon förstärkning av skogsvårdsstyrelsernas personella resurser icke vidtages annat än i den mån det visar sig att skogsvägverksamheten ställer ökade krav på styrelsernas medverkan. *Lantmäteristyrelsen* framhåller, att den intensifiering av vägbyggandet som utredningen åsyftar, uppenbarligen kan väntas medföra en betydande ökning av lantmäteriets arbete med vägförrättningar. Programmet synes, enligt styrelsen, med hänsyn därtill icke genomförbart med mindre än att lantmäteriorganisationens resurser, främst i fråga om förrättningsmän, förstärkes. Om dessa förhållanden har även *skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län* erinrat.

I fråga om handläggningen av skogsvägfrågor erinrar *arbetsmarknadsstyrelsen* att administrationen på löneplanet av enskild väghållning med statligt stöd handhas av länsstyrelsen med vägförvaltning samt skogsvårdsstyrelse och lantbruksnämnd. Vid en väsentlig utökning av skogsvägbyggandet synes det styrelsen angeläget, att frågan om administrationens samordning ägnas uppmärksamhet icke minst i syfte att på rationellt sätt utnyttja den tekniska arbetskraften. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* erinrar om att beslutanderätten i fråga om allmänna vägar och de enskilda vägar, som bygges med statsbidrag, f. n. åvilar länsstyrelserna medan skogsvägbyggandet ankommer på skogsvårdsstyrelserna. För samordning finner länsstyrelsen lämpligt, att för skogsvägbyggandet erforderliga översiktsplaner underställes länsstyrelsen för godkännande. *Skogsvårdsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter om icke frågor rörande enskilda vägar och skogsbilvägar bör handhas av en och samma myndighet, vägförvaltningen. *Överbefälhavaren* framhåller, att med hänsyn till riksförsvarets intressen utbyggnadsplaner bör, i vad avser vissa områden, uppgöras och fastställas i samråd med försvarets målsmän. Vidare bör arbetsplan ej få fastställas och arbetsritning ej få godkännas, med mindre utförandet av ur försvarssynpunkt erforderliga anordningar säkerställts. Kostnader för dylika försvarsanordningar bör helt bestridas av statsmedel. Enligt *arbetsmarknadsstyrelsen* bör, med hänsyn till betydelsen av säsongutjämning på arbetsmarknaden, bestämmelsen i den nuvarande bidragskungörelsen angående visst samråd med styrelsen alltjämt kvarstå. Styrelsen framhåller vidare, att med ett rationellt tillvaratagande av antydda möjligheter till säsongutjämning några svårigheter att tillgodose arbetskraftsbehovet icke torde vara allt emotse.

## VII. Departementschefen

Skogsvårdsutredningen har vid sina överväganden funnit, att en intensifierad och planmässig utbyggnad av skogsvägnätet f. n. utgör en av de angelägnaste uppgifterna inom svenskt skogsbruk och har som stöd för denna slutsats framhållit såväl transportekonomiska som transporttekniska skäl, skogsvårdens och skogsskyddets krav samt icke minst sociala och andra med arbetskraftens trivsel och rationella utnyttjande sammanhängande mo-



tiv. Det föreliggande behovet av nybyggnader och genomgripande ombyggnader av viktigare skogsbilvägar, s. k. stamvägar, har utredningen uppskattat till sammanlagt något över 40 000 km i väglängd och till omkring 900 miljoner kronor i anläggningskostnad. Utbyggnaden borde med hänsyn till angelägenhetsgraden vara verkställd inom tio år. Ett beaktande av föreliggande projekterings- och finansieringsmöjligheter samt tillgång på maskiner och arbetskraft har emellertid lett till att utredningen stannat för att anse en utbyggnadstid av 15 år som ett mer realistiskt antagande. En dylik utbyggnadstakt angives såsom under alla förhållanden nödvändig för skogsbrukets rationalisering, varför utbyggnadsprogrammet enligt utredningen icke bör få betraktas som en beredskapsuppgift. När skogsvägbyggandet numera huvudsakligen sker med anlitan av speciella maskiner och särskilt utbildade tekniker, kan det icke heller längre anses lämpligt som sysselsättningsreserv.

Under återopande särskilt av skogsvägnätets betydelse för en god skogsvård och ett förbättrat skogsskydd samt de sociala skäl, som sammanhänger med arbetskraftens trivsel och ändamålsenliga utnyttjande, föreslår utredningen, att det statliga stödet till skogsvägbyggnaderna avsevärt förstärkes. En årlig medelsanvisning av 15 miljoner kronor eller ungefär samma belopp, som nu utgår såsom bidrag till övriga enskilda vägar, angives som lämplig. En dylik medelsanvisning skulle innebära, att ungefär en fjärdedel av den totala kostnaden för skogsbilvägnätets utbyggnad skulle ersättas av statsmedel. När biltrafiken på skogsvägarna belastas med avsevärda belopp i form av bilskatter, anser utredningen, att huvuddelen av statens stöd eller 12,5 miljoner kronor av den föreslagna årliga medelsanvisningen lämpligen bör avräknas mot automobilskattemedlen. Som ett led i det statliga stödets intensifiering framhåller utredningen vidare, att skogsväglånefonden bör förstärkas med i första hand en miljon kronor. Någon omläggning av statens kreditstöd till skogsvägbyggandet genom att för ändamålet införa garantilåneformen betraktar utredningen däremot icke som aktuell f. n.

Som följd av att skogsväganslaget i huvudsak skulle komma att avräknas mot automobilskattemedlen, föreslår utredningen, att ecklesiastiska skogar och sådana statliga skogar, som förvaltas av annan myndighet än domänstyrelsen, tillerkännes bidragsrätt ur anslaget och i bidragshänseende jämställas med bolag och andra juridiska personer. Skogar under domänverkets förvaltning eller tillsyn föreslås i samband därmed årligen genom ett Kungl. Maj:ts beslut böra tillerkännas viss del av det anslagsbelopp som avräknas mot bilskattemedlen.

Förutom de ändringar i kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m., vilka betingas av den nu nämnda utvidgningen av de bidragsberättigade skogsägargrupperna, föreslår utredningen vissa ytterligare omläggningar i bidragsgivningen. Sålunda bör bidragsprocenten till stamvägar angivas till *högst 50* i stället för som nu till 50. Utredningen anser vidare, att det med den föreslagna ökade medelsanvisningen bör bli möjligt att i högre grad än hittills låta vägföretagens allmänt skogligen angelägenhetsgrad avgöra i vilken ordning de bör tillerkännas

bidrag och att detta förhållande bör komma till uttryck i bidragsbestämmelserna.

Jämväl i kungörelsen 1941: 492 om lån ur skogsväglånefonden anser utredningen vissa ändringar böra företagas. Sålunda föreslås, att beslutanderätten i låneärendena skall överflyttas från Kungl. Maj:t till skogsstyrelsen, att reglerna om säkerheter för lånen gives en smidigare utformning i likhet med vad som gäller för lån ur skogslånefonden och att lån jämte bidrag må kunna uppgå till hela kostnaden för vägföretaget i stället för som f. n. endast till 80 procent av densamma.

Till utredningen har hänskjutits den vid 1956 års riksdag väckta motionen I: 147 innehållande förslag om att liknande finansieringsprinciper, som gäller för flottleder, bör göras tillämpliga på skogsvägföretag. Med anledning därav har utredningen framhållit, att redan tillgängliga metoder för finansieringen av vägbyggena synes vara lika effektiva, som det av motionärerna föreslagna förfaringsättet, vilket dessutom skulle fordra att djupa ingrepp i flottningslagens och enskilda väglagens grundbestämmelser måste företagas.

För att det föreslagna byggnadsprogrammet skall kunna genomföras föreslår utredningen även viss förstärkning av skogsstyrelsens och skogsvårdsstyrelsernas personella resurer. Löne- och resekostnader samt trakamenten i samband därmed beräknas uppgå till sammanlagt 305 000 kronor och föreslås utgå under skogsvägsanslaget.

Nu sammanfattningsvis redovisade delar av utredningens förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av nära nog samtliga remissinstanser. Till de invändningar och påpekanden som vissa av dem gjort återkommer jag i det följande.

Utredningen har även behandlat frågor om skogsvägarnas förhållande till det allmänna vägnätet, behovet av och kostnaderna för en förstärkning av det allmänna vägnätets sekundärvägar, frågor om tillåtna axel- och boggietryck å de allmänna vägarna, tillståndsgivningen avseende legokörning med hjultraktorer, bildandet av större administrativa enheter för väghållningens rationalisering och samordning, åstadkommande av bättre last- och upplagsplatser vid såväl allmänna som enskilda vägar samt avdragsrätten vid inkomstdeklaration för skogsvägbyggande. Som redan i inledningen angivits lämnas dessa frågor här å sido för att — i den mån de för sin lösning är beroende av statsmakternas ställningstaganden — upptagas till prövning i andra sammanhang.

Det svenska skogsbrukets betydelsefulla ställning såväl i vår egen nationella ekonomi som i vissa andra länders hushållning med trävaror torde av ålder ha till avgörande del berott på våra skogars gynnsamma läge i avseende på förefintliga trafikleder och användbara transportsätt. Tillgången på relativt snabba flottningsleder liksom förekomsten av ett vinterklimat, som underlättat transporterna av virke med häst fram till flottlederna, har i många avseenden gett vår skogshantering betydande försteg framför andra länders.

Såsom framgår av den lämnade redogörelsen har emellertid förändringarna i transportförhållandena, skogsarbetskraftens krav på verklig likställdhet med övriga arbetargrupper i avseende på levnadsförhållanden samt skogshanteringens alltmer markerade övergång från nära nog uteslutande skogsavverkning till en samordnad skogsvård och skogsavverkning inneburit, att helt nya krav på trafikmedel och transportleder inom vårt skogsbruk uppkommit. Förändringarna innebär, åtminstone såvitt nu synes kunna bedömas, att bilen erhållit en avgörande betydelse såsom transportmedel även inom skogsbruket och att i följd därav ett intensifierat skogsvägbyggande måste komma till stånd. I fråga om den genomgripande betydelsen för vårt skogsbruk av dessa förändringar delar jag utredningens, av remissinstanserna stödda uppfattning.

Beträffande omfattningen av det skogsvägbyggande som sålunda erfordras, har utredningens antaganden i och för sig icke motsagts av någon av remissinstanserna. En del av dem har närmast betonat, att den förutsatta utbyggnadsplanen borde betraktas som ett minimiprogram. De remissorgan som intagit en mer återhållsam inställning, har pekat på den höga angelägenhetsgraden av andra samhällsnyttiga investeringar. För min egen del finner jag — liksom utredningen — lämpligt understryka den stora osäkerhet som vidlåder beräkningar och antaganden av den art utredningen gjort. Trots denna osäkerhet synes emellertid nödvändigt att som en hållpunkt för statens insatser på ifrågavarande område söka komma fram till en viss uppfattning om vägbehovet. Jag har därvid icke kunnat finna någon säkrare grund för bedömandet därav än den utredningen använt sig av. Den av skogsforskningsinstitutet tillkännagivna avsikten att i samband med riksskogstaxeringen även införskaffa material angående omfattningen av skogsvägnätet kan möjligen förmodas i sinom tid ge en mera hållbar grund även för bedömandet av den önskvärda utvecklingen av detta nät. I avvaktan härpå och på andra kompletterande beräkningar och undersökningar anser jag, att skogsvårdsutredningens uppskattningar av det erforderliga skogsvägbyggandet bör få godtagas som arbetshypotes.

Vad härefter angår den principiella frågan om staten överhuvudtaget bör lämna stöd till ifrågavarande vägbyggnader, så torde redan skogsbrukets betydelse för vår samhällsekonomi i och för sig motivera en statlig medverkan vid utvecklingen av en för detsamma så grundläggande förutsättning som ett tillfredsställande vägnät utgör. Utredningen har också påpekat, att skogsvägarna har för skogsbruket en betydelse likvärdig med den som det av allmänna medel bekostade vägnätet har för näringsgrenar, som kan förläggas till städer och andra orter, belägna i närheten av trafiklederna. Ingen av remissinstanserna har heller ifrågasatt lämpligheten av statens medverkan vid utbyggandet. Det principiellt riktiga i en dylik medverkan torde också kunna sägas vara godkänt genom den bidragsverksamhet som under de senaste decennierna skett på området. Någon anledning till ändrat ställningstagande härutinnan finnes icke. Gränsdragningen mellan å ena sidan stödet till skogsvägar och å andra sidan stödet till vissa andra kommunikationsleder, avsedda för transporter inom eller från eller till olika företag i

andra näringar, kan i vissa fall vara svår att principiellt motivera. Givetvis ökar denna svårighet i den mån också en skogsväg betjänar enbart en eller ett fåtal skogsägare.

Ifrågavarande spörsmål kommer emellertid i ett annat läge — såsom ett par remissinstanser påpekat — i den mån bidragen till skogsbilvägarna betraktas som en kollektiv återbäring av bilskattemedel. Den avräkning av bidragen mot automobilskattemedlen, som utredningen föreslår och vartill jag längre fram återkommer, stöder i och för sig ett sådant betraktelsesätt. Emellertid synes några hållbara beräkningar av restitutionsbeloppen icke f. n. kunna åstadkommas. Utredningen har sålunda helt avstått från någon redovisning av sina överbäganden i det avseendet. I vart fall till dess säkrare uppskattningar föreligger om vilka restitutionsbelopp, som kan betraktas som berättigade, synes därför kravet på viss bensinskatterestitution jämväl för den trafik som är tillfinnandes på skogsvägarna, få utgöra enbart ett skäl, ehuru ett kraftigt sådant, för ett statligt stöd till ifrågavarande vägväsende.

Vad härefter angår storleken av det statliga stödet så skulle enligt utredningens förslag och beräkningar detsamma komma att i genomsnitt uppgå till 25 procent av byggnadskostnaden för ifrågavarande vägar. Som vissa remissinstanser påpekat föreligger emellertid f. n. ett flertal andra investeringsbehov av mycket hög angelägenhetsgrad. En omedelbar förstärkning av anslagsmedlen till av utredningen föreslagen storlek synes enligt mitt förmenande även kunna komma att ställa alltför stora krav på förrättnings- och projekteringspersonal liksom på vägmaskiner, tekniker och annan arbetskraft. Ehuru jag med hänsyn till önskvärdheten av att kunna påverka och stimulera vägbyggnadsverksamheten är beredd förorda en betydande ökning av det statliga stödet åt denna verksamhet, kan jag likväl av nyssnämnda skäl icke tillstyrka en fullt så stor medelsanvisning som utredningen föreslagit.

Innan ställning toges till storleken av anslaget, synes emellertid frågorna om dess avräkning mot bilskattemedlen samt avgränsningen av de skogsägargrupper, som bör vara bidragsberättigade, fordra närmare behandling.

Utredningen har upptagit de tankegångar om avräkning av förevarande anslag helt eller delvis mot bilskattemedel som under senare år i olika sammanhang framkommit vid statsmakternas prövning av medelsanvisningarna till skogsvägbyggandet. Utredningen har därvid på skäl som angivits i det föregående föreslagit, att av ett anslag på 15 miljoner kronor skulle huvuddelen eller 12,5 miljoner kronor avräknas mot automobilskattemedel. Samtidigt skulle bidragsverksamheten utsträckas till vägbyggnader även å andra skogar än dem som står under skogsstyrelsens uppsikt. Mot användningen av bilskattemedel till förevarande ändamål har inga remissinstanser vänt sig i princip. Statskontoret ifrågasätter dock om icke med avräkningen borde anstå till dess 1953 års trafikutredning slutfört sitt arbete. Även länsstyrelsen i Jämtlands län anser, att frågan icke bör avgöras i detta sammanhang. Domänstyrelsen däremot anser, att anslaget i sin helhet bör avräknas

mot bilskattemedlen. I samband härmed torde jag även få erinra om att statskontoret i sitt yttrande inledningsvis ifrågasatt lämpligheten av att utsträcka bidragsgivningen till nya skogsägargrupper men att ämbetsverket stannat vid att anse utvidgningen böra komma till stånd med hänsyn till bilskattemedlens användning för ändamålet. I olikhet med utredningen förmenar statskontoret, att budgetmedel till vägbyggnader å statens skogar bör direkt avräknas mot bilskattemedlen och att alltså ingen särskild del av skogsväganslaget skall användas till detta ändamål.

På de skäl utredningen anfört och som flertalet remissinstanser godtagit, kan jag tillstyrka, att bilskattemedel tages i anspråk för statlig bidragsgivning till skogsbilvägarnas utbyggnad. Jag delar likaså den uppfattningen att statens samtliga utgifter för skogsvägväsendet dock icke bör bekostas av dylika medel. En viss del av dessa utgifter bör även i fortsättningen belasta den allmänna budgeten respektive vederbörande driftsstater. Som jag redan framhållit föreligger emellertid icke några användbara beräkningar av hur stora belopp som bör belasta automobilskattemedlens specialbudget. Därtill kommer, att utredningens förslag att använda en del av skogsväganslaget till de statliga och ecklesiastika skogarna onekligen kan leda till synnerligen känsliga och grannliga avgöranden såväl för Kungl. Maj:t som skogsstyrelsen. Med hänsyn till dessa förhållanden har jag efter ingående överväganden kommit till den uppfattningen att i vart fall tills vidare någon utökning av de bidragsberättigade kategorierna icke bör ske. I följd därav bör skogsväganslaget även i fortsättningen enbart avse vägbyggnader å skogar i enskild ägo.

Utgifterna för skogsvägar å statens skogar liksom å de ecklesiastika skogarna skulle sålunda i fortsättningen få täckas på samma sätt som hittills. De kostnader som i enlighet härmed alltjämt kommer att belasta den allmänna budgeten och vederbörande driftsstater men enligt utredningens förslag bort täckas in under skogsväganslaget motsvarar minst den del av anslaget, som utredningen ansett icke böra avräknas mot bilskattemedlen. Med hänsyn härtill har jag funnit mig böra förorda, att den övriga medelsanvisningen till skogsvägbyggandet, d. v. s. den som går över skogsväganslaget, helt skall täckas av bilskattemedel.

Nuvarande skogsväganslag användes även för bidragsverksamhet till flottledsbyggnader, skogshärbärgen och liknande. Då kostnaderna för en dylik bidragsverksamhet icke rimligen kan täckas av bilskattemedel, synes ett särskilt anslag böra uppföras för ändamålet. Jag föreslår därför, att å riksstaten upptages ett reservationsanslag, betecknat Skogsvård m. m.: Flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo. Med beaktande av såväl de relativt obetydliga belopp, som under senare år tagits i anspråk för bidragsgivningen till flottledsbyggnader och skogshärbärgen, som behovet av en ej alltför ringa tillgång till medel för bidrag till dylika anordningar anser jag, att detta anslag för nästa budgetår bör uppföras med ett belopp av 20 000 kronor. Det för bidragsgivningen till skogsvägarna avsedda anslaget bör benämnas Skogsvård m. m.: Vägbyggnader å skogar i enskild ägo.

Av vad som nu anförts torde följa att medelsanvisningen under skogsväganslaget bör avsevärt begränsas i förhållande till utredningens förslag. Jag har funnit mig böra förorda att anslaget för nästa budgetår skall uppföras med ett belopp av 7 500 000 kronor. I enlighet med vad skogsstyrelsen hemställt bör av anslaget ett belopp av högst 5 000 kronor få disponeras för kurser i skogsvägbyggnad.

Liksom utredningen och remissinstanserna anser jag, att möjligheten till statslån genom skogsväglånefonden utgör en lämplig komplettering till bidragsgivningen. De hittills vunna erfarenheterna visar emellertid, att denna stödform utnyttjats i mycket begränsad utsträckning. En intensifierad byggnadsverksamhet skulle väl i nuvarande läge på kreditmarknaden komma att öka efterfrågan på lån ur fonden. Utredningens förslag att förstärka fonden synes ur dessa synpunkter förståeligt. Med hänsyn till den allmänna återhållsamhet i fråga om kreditgivning, som f. n. måste iakttagas, är jag emellertid icke beredd att förorda, att några ytterligare medel nu skall tillföras fonden.

Vad härefter angår de av utredningen föreslagna författningsändringarna så bör med hänsyn till vad jag redan anfört några ändringar i fråga om den bidrags- eller låneberättigade kretsen icke ske vare sig i bidrags- eller lånekungörelsen.

Beträffande förslaget att låta vägarnas allmänt skogliga angelägenhetsgrad bli avgörande för turordningen vid bidragsgivningen, så synes i och för sig den föreslagna ökningen av medelsanvisningen möjliggöra ett större hänsynstagande till en dylik princip. Av utredningen framgår emellertid icke klart hur en sådan regel skall samordnas med den nu i författningen intagna, att vid beviljande av bidrag företräde skall givas företag, där delägarna är många eller där behovet av bidrag med hänsyn till delägarnas ekonomiska ställning är särskilt stort. De nu i författningen uttalade principerna ger en direkt ledning för bidragsbeviljandet. De ansluter nära till det resonemang om statsstödet stimulerande och planläggande inverkan, vilket anförts som skäl för förbättringar i stödverksamheten. Någon ändring i bidragsbeviljandet utöver vad som följer av den rikligare medelstillgången synes knappast böra ske. De i författningen uttalade principerna utesluter icke heller möjligheten att taga hänsyn till vägföretagens skogliga angelägenhetsgrad. Tvärtom synes enligt min uppfattning ett dylikt hänsynstagande icke kunna undgås. Jag anser därför någon ändring av bidragsförfattningen i detta avseende icke vara påkallad. Ej heller anser jag det nu lämpligt att frångå begränsningen av bidrags- och lånebeloppen för ett och samma vägföretag till 80 procent av kostnaden. Däremot har jag intet att invända mot förslaget att bidragsprocenten för stamvägar skall bestämmas till *högst* 50.

Jag anser mig böra förorda att bidragsförfattningen också i fortsättningen skall innehålla föreskrift om att samråd med arbetsmarknadsstyrelsen skall äga rum vid bidragsbeviljandet. Den nu intagna bestämmelsen här om torde emellertid kunna förenklas. Det torde sålunda kunna överläm-

nas åt de ansvariga myndigheterna att närmare bestämma formerna för samrådet. I allmänhet torde sådant icke behöva avse de enskilda bidrags- eller länebesluten.

Beträffande låneförfattningen vill jag förorda, att rätten att bevilja lån överflyttas till skogsstyrelsen. Vidare bör amorteringsfrihetens längd kunna vid lånebeviljandet begränsas till kortare tid än två år. Den föreslagna överensställelsen mellan 3 § i lånekungörelsen och 60 § i lagen om enskilda vägar synes böra åstadkommas. Likaså bör, som utredningen föreslagit, vissa regler i lånekungörelsen bringas till överensstämmelse med motsvarande regler i bidragskungörelsen. Däremot anser jag mig icke kunna förorda några uppmjukningar i de föreskrivna kraven på säkerheter.

I samband med ändringarna torde vissa formella jämkningar få företagas såväl i bidrags- som lånekungörelserna. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att vid bifall till vad jag nu föreslagit vidtaga erforderliga författningsändringar.

Vad slutligen angår de av utredningen föreslagna, av flertalet remissinstanser tillstyrkta personalförstärkningarna vid skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna kan jag av principiella skäl icke tillstyrka, att särskilda tjänster inrättas vid dessa myndigheter med anlitande av medel under förevarande anslag. Däremot har jag intet att erinra mot att under nästa budgetår ett belopp av högst 200 000 kronor av anslaget får tagas i anspråk för bestridande av kostnader för sådan skoglig eller teknisk expertis och tillfällig arbetskraft, som kommer att erfordras vid nämnda organ på grund av den intensifierade utbyggnaden av skogsvägnätet. Frågan om inrättande av särskilda tjänster för ändamålet bör anstå till dess ställning tages till skogsvårdsutredningens kommande förslag rörande skogsvårdsstyrelsernas organisation och personalbehov.

Vid bifall till vad jag nu förordat bör alltså för budgetåret 1957/58 till vägbyggnader å skogar i enskild ägo upptagas ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen. Till flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo bör upptagas ett reservationsanslag av 20 000 kronor. Frågan om anvisande av dessa anslag torde få upptagas i 1957 års statsverksproposition vid anmälan av nionde huvudtiteln.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1957 års riksdag att

godkänna de förslag angående skogsvägbyggnader m. m.,  
som framlagts i det föregående.

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

Ur protokollet:

*G. Lüzell*