

Nr 9

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1957/58 till bidrag till väg- och flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo m. m.

I en till riksdagen den 21 december 1956 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 40, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag föreslagit riksdagen att godkänna de förslag angående skogsvägsbyggnader m. m., som framlagts i propositionen.

Därefter har Kungl. Maj:t under återopande av förenämnda proposition i årets statsverksproposition (IX ht p. 180) hemställt, att riksdagen måtte för budgetåret 1957/58 anvisa dels till Skogsvård m. m.: Vägbyggnader å skogar i enskild ägo ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen, dels ock till Skogsvård m. m.: Flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo ett reservationsanslag av 20 000 kronor.

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. Vidare har styrelsen hemställt, att av beloppet skall liksom tidigare år högst 5 000 kronor få disponeras för kurser i skogsvägbyggnad.

Med skrivelse den 18 oktober 1956 har *1955 års skogsvårdsutredning* den 9 november 1956 överlämnat ett inom utredningen utarbetat betänkande angående skogsbrukets vägfrågor. I betänkandet behandlar utredningen efter ett inledande kapitel först skälen 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 kostnader-

na 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.

Beträffande den årliga medelsanvisningen för bidrag till skogsvägbyggnad anser utredningen ett belopp av 15 miljoner kronor erforderligt. Utredningen föreslår, att 12,5 miljoner kronor av sagda medelsanvisning skall avräknas mot automobilskattemedlen. Vidare framhåller utredningen, att skogsväglånefonden bör förstärkas med i första hand en miljon kronor. En viss förstärkning av personalen vid skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna föreslås även liksom vissa ändringar i gällande bidrags- och lånebestämmelser på området.

Över betänkandet har, efter remiss, utlåtanden avgivits av en rad myndigheter och sammanslutningar. Nära nog samtliga remissinstanser tillstyrker i huvudsak utredningens förslag i de delar, som här skall behandlas. 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.

Innan departementschefen i propositionen ingår på en redogörelse för utredningens betänkande och de däröver avgivna remissyttrandena, uttalar han sin 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 skogsväggkostnader 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.

I propositionen lämnas närmare redogörelse för hittillsvarande stödåtgärder (s. 3—7), skogsvårdsutredningens förslag (s. 7—26), skogsstyrelsens anslagsäskande (s. 27) samt för de över utredningsförslaget avgivna yttrandena (s. 27—32).

Departementschefen har anfört följande.

»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 motiv. 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 anges såsom under alla förhållanden nödvändig för skogsbrukets rationalisering, varför utbyggnadsprogrammet enligt utredningen icke bör 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 åberopande 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, anges 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 jämställs med bolag och andra juridiska personer. Skogar under domänverkets förvaltning eller tillsyn föreslås i samband därmed årligen genom ett Kungl. Maj:ts beslut bära 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 bliva möjligt att i högre grad än hittills låta vägföretagens allmänt skogliga 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 förfarings sättet, 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 skogsvägenslaget.

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 spørsmål 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 överväganden 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 tages 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 allttjämt 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 förstäligt. 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 skogligen 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 skogligen angelägenhetsgrad. Tvärtom synes enligt min uppfattning ett dylikt hänsynstagande icke kunna undgå. Jag anser därför någon ändring av bidragsför-

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

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 överensstämelsen 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.»

Utskottet. Vid ett flertal tillfällen under senare år har utskottet haft att behandla motionsvis framförda förslag om ökning av anslaget till vägbygg-

nader å skogar i enskild ägo ävensom om utnyttjande av bilskattemedel för bestridande helt eller delvis av de statliga bidragen till dylika vägbyggnader. Utskottet har därvid — senast i sitt utlåtande nr 26 till förra årets riksdag — som sin mening uttalat, att en förbättring och utvidgning av skogsvägnätet är att anse såsom en av de mest angelägna rationaliseringsåtgärderna på det skogliga området samt att starka skäl måste anses tala för att bilskattemedel skall tagas i anspråk vid finansiering av den fortsatta utbyggnaden av skogsbilvägarna. I sitt förenämnda utlåtande föregående år anförde emellertid utskottet, under hänvisning till att berörda spörsmål då var föremål för prövning av 1955 års skogsvårdsutredning, att innan utredningen i ämnet slutförts några förändringar ej borde ske varken beträffande storleken av medelsanvisningen för ändamålet i fråga eller av finansieringsmetoden.

Skogsvårdsutredningen har numera framlagt ett betänkande angående skogsbrukets vägfrågor. I anledning av de i detta betänkande liksom i de däröver avgivna remissutlåtandena framförda synpunkterna och förslagen har Kungl. Maj:t i förevarande proposition nr 40 bl. a. uttalat sig för, att avsevärt större anslagsbelopp än hittills årligen skall ställas till förfogande för det statliga stödet åt vägbyggandet i de enskilda skogarna samt att medelsanvisningen härför skall täckas av bilskattemedel. I anslutning därtill föreslås i propositionen vissa ändringar i grunderna för statsbidrag till väg- och flottledsbyggnader m. m. samt för lån från skogsvägslånefonden. Vidare förklarar sig Kungl. Maj:t icke ha något att erinra mot att ett belopp av högst 200 000 kronor av det anslag, som riksdagen må komma att anvisa för nästa budgetår, får tagas i anspråk för bestridande av kostnader för sådan skoglig eller teknisk expertis och tillfällig arbetskraft, som kommer att erfordras vid skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna på grund av den intensifierade utbyggnaden av skogsvägnätet. En utförlig motivering för Kungl. Maj:ts förslag och ställningstaganden i ifrågavarande proposition har föredragande departementschefen lämnat i sitt, i det föregående återgivna anförande till statsrådsprotokollet.

Under återopande av vad som anförts i nyssnämnda proposition nr 40 har Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen för nästa budgetår äskat ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor till vägbyggnader å skogar i enskild ägo, vilket anslag föreslås skola avräknas mot bilskattemedlen, samt därjämte ett särskilt reservationsanslag av 20 000 kronor till flottledsbyggnader likaledes å skogar i enskild ägo.

Utskottet vill för sin del, under erinran om sina tidigare uttalanden beträffande betydelsen av en utvidgning av skogsvägnätet, helt biträda Kungl. Maj:ts förslag till en statlig insats för ytterligare intensifiering av utbyggnaden av nämnda vägnät samt till en avsevärt ökad medelsanvisning härför. Till vägbyggnader å skogar i enskild ägo hör därför, såsom Kungl. Maj:t hemställt, för nästa budgetår anvisas ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor. På de skäl, som härför anförts av skogsvårdsutredningen och som biträtts av såväl remissinstanserna som departementschefen, för-

ordrar utskottet, att bilskattemedel skall anlitas för bestridande av sagda medelsanvisning. Även Kungl. Maj:ts hemställan i frågan om anslag till flottledsbyggnader tillstyrker utskottet.

Enär utskottet ej heller har något att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag till vissa kungörelseändringar eller mot Kungl. Maj:ts övriga uttalanden i propositionen nr 40 hemställer utskottet,

att riksdagen må

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

B. å riksstaten för budgetåret 1957/58 under nionde huvudtiteln anvisa

1) till *Skogsvård m. m.: Vägbyggnader å skogar i enskild ägo* ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

2) till *Skogsvård m. m.: Flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo* ett reservationsanslag av 20 000 kronor.

Stockholm den 21 mars 1957

På jordbruksutskottets vägnar:

ANDERS PETTERSSON

Vid detta ärendes slutbehandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Nord*, Jon Jonsson, Bertil Andersson, Hjalmar Nilsson*, Eskilsson, Gunnar Berg, Kristiansson, Franzén, Uno Olofsson och Theodor Johansson*;

från andra kammaren: herrar Pettersson i Dahl, Hægglom, Jonsson i Strömsund, Östlund, Netzén*, Rimås*, Jönsson i Gärd's Köpinge, Johanson i Västervik, Andersson i Långviksmon och fru Jäderberg*.

* Ej närvarande vid justeringen.