



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:71

Jordbruksdepartementet

SOU

1963: 71 F



SKOGSVÄGAR

SKOGSBRUKSUTREDNINGEN

I

Stockholm 1963

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

Kronologisk förteckning

1. En teknisk institution inom Stockholms universitet. Svenska Reproduktions AB. 114 s. E.
2. Kommunalförbundens lånerätt. Idun. 44 s. I.
3. Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. Idun. 90 s. U.
4. Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. Idun. 95 s. U.
5. Försvarskostnaderna budgetaren 1963/67. Idun. 130 s. Fö.
6. Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. Idun. 212 s. I.
7. Utlännings tillträde till offentlig tjänst. Svenska Reproduktions AB. 43 s. Ju.
8. Preliminär nationalbudget för år 1963. Marcus. IV + 97 s. Fi.
9. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. Hægström. 509 s. E.
10. Universitetsväsendets organisation. Hægström. 190 s. E.
11. Upphållstillstånd m. m. för utländska studerande. Idun. 54 s. I.
12. Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. Marcus. 283 s. H.
13. Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. Idun. 269 s. E.
14. Undersökning av taxeringsutfallet. Idun. 155 s. Fi.
15. Vägen genom gymnasiet. Idun. 315 s. E.
16. Sveriges statsskick. Del. 1. Lagförslag. Idun. 206 s. Ju.
17. Sveriges statsskick. Del 2. Motiv. Idun. 522 s. Ju.
18. Sveriges statsskick. Del. 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. Idun. 220 s. Ju.
19. Sveriges statsskick. Del 4. Bilagor. Idun. 311 s. Ju.
20. Bärarglönens fördelning, sjuförklaring m. m. Idun. 111 s. Ju.
21. Sjukhus och öppen vård. Idun. 486 s. I.
22. Kraven på gymnasiet. Idun. 367 s. + 12 s. ill. E.
23. Förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. Idun. 290 s. Ju.
24. Mentalsjukhusens personalorganisation. Del. I. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. Idun. 259 s. I.
25. Papper och annan skrivmateriel. Kihlström. 74 s. H.
26. Religionens betydelse som samhällsfaktor. AB Wilhelmssons Boktryckeri. 211 s. E.
27. Trafikmål. Beckman. 237 s. Ju.
28. Utsökningsrätt II. Norstedt & Söner. 119 s. Ju.
29. Kommunala renhållningsavgifter. Beckman. 81 s. I.
30. Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. Beckman. 119 s. S.
31. Försvar och fiskerinäring. Norstedt & Söner. 235 s. Fö.
32. Listerlandets ålfisken. Kihlström. 67 s. Jo.
33. Skadestånd I. Norstedt & Söner. 81 s. Ju.
34. U-länder och utbildning. Idun. 201 s. U.
35. Lärare på grundskolans mellanstadium. Idun. 91 s. E.
36. Malmen i Norrbotten. Svenska Reproduktions AB. 150 s. H.
37. Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. Idun. 151 s. U.
38. Arbetsföreläggande. Idun. 97 s. S.
39. Kyrkor och samfund i Sverige. Idun. 308 s. E.
40. Arbetslöshetsförsäkringen. Idun. 248 s. I.
41. Specialutredningar om gymnasiet. Beckman. 318 s. E.
42. Ett nytt gymnasium. Idun. 949 s. E.
43. Läroplan för gymnasiet. Hægström. 776 s. E.
44. Akademikernas skuldsättning. Marcus. 107 s. E.
45. Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. Idun. 456 s. + utvikskarta. I.
46. Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. Kihlström. 91 s. I.
47. Äldringsvårdens läge. Idun. 295 s. + 20 s. ill. S.
48. Bättre studiehjälp. Idun. 220 s. E.
49. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. Idun. 392 s. + 2 st. utvikskartor. I.
50. Fackskolan. Hægström. 782 s. E.
51. De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt. Marcus. 115 s. C.
52. Om åtgärder mot skatteflykt. Idun. 288 s. Fi.
53. Studentrekrytering och studentekonomi. Kihlström. 131 s. E.
54. Några valfrågor. Kihlström. 75 s. Ju.
55. Reviderat förslag till jordabalk m. m. Norstedt & Söner. 459 s. Ju.
56. Domstolsväsendet. 1. Rådhusrätternas förstatligande. Idun. 261 s. Ju.
57. Översättning av föredrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. Marcus. 157 s. H.
58. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. Idun. 458 s. I.
59. Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. Idun. 163 s. K.
60. Svenska handelsflottans krigsförkluster under det andra världskriget. Marcus. 185 s. H.
61. Organisatoriska åtgärder för rymdverksamhetens främjande. Kihlström. 119 s. E.
62. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga II. Idun. 455 s. + 5 st. kartor. I.
63. Utvecklingstendenser i modernt skogsbruk. Idun. 80 s. Jo.
64. Landstingens organisation och arbetsformer m. m. Kihlström. 195 s. I.
65. Totalförsvarets regionala ledning. Idun. 210 s. Fö.
66. Det svenska lantbrukets effektiviseringsvägar. Idun. 241 s. Jo.
67. Stöd åt ungdomsorganisationernas centrala verksamhet. Idun. 102 s. E.
68. Fastighetsbildning. Idun. 827 s. Ju.
69. Lokalisering av statlig verksamhet. Kihlström. 354 s. Fi.
70. Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av inflyttning av statlig verksamhet. Kihlström. 92 s. Fi.
71. Skogsvägar. Svenska Reproduktions AB. 76 s. Jo.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:71

Jordbruksdepartementet



SKOGSVÄGAR

SKOGSBRUKSUTREDNINGEN

I

SVENSKA REPRODUKTIONS AB
STOCKHOLM 1963

STATENS OFFENTLIGA BOKHUS

Jordbruksdepartementet



SKOGSVÄGAR

SKOGSVÄGAR

STATENS OFFENTLIGA BOKHUS
JORDBRUKSDEPARTEMENTET

Innehåll

Skrivelse till chefen för jordbruksdepartementet	5
1 kap. Utredningsarbetets uppläggning	7
A. Direktiven för utredningen	7
B. Skälen för delbetänkande	8
C. Betänkandets uppläggning	8
2 kap. Författningar m. m. rörande den statliga stödgivningen till skogsvägar	10
A. Allmänt	10
B. Författningar om stöd till rena skogsvägar	10
C. Bestämmelser om stöd till skogsvägar i samband med rationaliseringsåtgärder på jordbrukets område	15
D. Bestämmelser om stöd till byvägar m. m.	16
E. Bestämmelser om stöd till skogsvägbyggnad som utförs såsom statligt beredskapsarbete	16
3 kap. Statliga anslagsmedel till skogsvägar	18
A. Anslaget Vägbyggnader å skogar i enskild ägo	18
B. Skogsväglånefonden	26
C. Anslaget Åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m. ..	26
D. Anslaget Bidrag till jordbrukets rationalisering, m. m.	27
E. Anslaget Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.	28
F. Beredskapsmedel m. m.	28
4 kap. Trafiken på skogsvägar	30
A. Nuvarande bestämmelser m. m.	30
B. Framförda önskemål	32
C. Utredningens synpunkter och förslag	33
5 kap. Skogsvägbyggnader och försvarssynpunkter	37
A. Nuvarande bestämmelser	37
B. Erfarenheter	38
C. Framförda önskemål	40
D. Utredningens synpunkter och förslag	41
6 kap. Översiktlig planering av skogsvägnät	45
A. Enkät rörande planeringsmetodiken	45
B. Inventering rörande planeringsläget	49
C. Utredningens synpunkter och förslag	50

7 kap. Riktlinjer för den statliga stödgivningen	55
A. Skälen för statlig stödgivning	55
B. Förslag till bidragssystem	57
C. Samordningsfrågor	60
D. Övergångsbestämmelser m. m.	61
8 kap. Anslagsfrågor	62
9 kap. Förslag till författningstext	65
10 kap. Sammanfattning	68

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Jordbruksdepartementet

Genom beslut den 4 maj 1962 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för jordbruksdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att verkställa utredning och avge förslag rörande den fortsatta statliga bidrags-, låne- och kreditgarantigivningen till produktionsfrämjande åtgärder till förmån för det enskilda skogsbruket samt därmed sammanhängande spörsmål.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade departementschefen samma dag såsom sakkunniga med uppdrag att verkställa utredningen numera generaldirektören Harry Wikström, tillika ordförande, skogsdirektören Claës Danell, ledamoten av riksdagens andra kammare, lantarbetaren Sven Persson, numera byråchefen Bengt Resare, överjägmästaren Per Sköld, ledamoten av riksdagens andra kammare, distriktslantmätaren Bo Turesson och numera förste byråinspektören Charles Winroth.

De sakkunniga har antagit benämningen skogsbruksutredningen.

Att såsom experter biträda utredningen har förordnats den 28 maj 1962 lantbruksdirektören Sixten Landahl, biträdande överlantmätaren Lennart Lindskog och länsjägmästaren Abel Olsson, den 11 december 1962 skogsvårdschefen Björn Hagström samt den 22 april 1963 bankdirektören Lars-Gunnar Åberg.

Till sekreterare åt utredningen har förordnats numera byrådirektören Torkel Göransson.

Sedermera har utredningen anförtrotts ytterligare utredningsuppdrag. Sålunda har Kungl. Maj:t den 16 november 1962 — med ändring av Sitt beslut den 6 juni 1957 angående bemyndigande för chefen för jordbruksdepartementet att tillkalla en sakkunnig för att verkställa utredning av vissa spörsmål vid belåning av skog — beslutat uppdra åt skogsbruksutredningen att verkställa omförmälda utredning. Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 15 februari 1963 — efter att ha funnit att kontroll av skogsfrö och skogsplanter inte för det dåvarande borde komma till stånd på sätt föreslagits i ett av skogsstyrelsen i maj 1962 avgivet betänkande i ämnet — uppdragit åt utredningen att, i erforderlig mån i samråd med utredningen rörande skyddet av växtförädlingsprodukter och därmed sammanhängande frågor, överväga andra möjligheter att främja användningen av skogsfrö och skogsplanter av god och lämplig kvalitet samt att i anslutning därtill överväga frågan om statens medverkan i det skogliga växtförädlingsarbetet.

För att tas under övervägande av utredningen vid fullgörandet av dess uppdrag har av Kungl. Maj:t till utredningen överlämnats dels en framställning den 1 november 1961 av skogsstyrelsen angående ändrad lydelse av 13 § kungörelsen den 21 maj 1948 (nr 239) om statsbidrag till vissa skogsförbättrande åtgärder och dels två vid 1963 års riksdag väckta motioner (I: 391 och II: 462, likalydande) rörande ersättning till enskilda skogsägare som genom försvarspolitiska överväganden hindras att rationellt utnyttja sina skogstillgångar, jämte jordbruksutskottets utlåtande 1963: 1.

Vidare har Kungl. Maj:t för kännedom till utredningen överlämnat två vid 1963 års riksdag väckta motioner (I: 358 och II: 420, likalydande) om underhållsbidrag till vissa skogsbilvägar.

Slutligen har av Kungl. Maj:t till utredningen överlämnats två vid 1963 års riksdag väckta motioner (I: 301 och II: 345, likalydande) om obligatorisk avsättning i samband med skogsavverkning av medel för skogsvårdande åtgärder, jämte tredje lagutskottets utlåtande 1963: 6.

Till följd av remisser har utredningen avgett utlåtande dels den 29 oktober 1962 över skogsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1963/64 i vad de avsåg de s. k. särskilda skogsvårdsanslagen och dels den 29 augusti 1963 över en inom lantbruksstyrelsen verkställd utredning med förslag till åtgärder för att främja tillkomsten av vissa gemensamhetsanläggningar vid framför allt mindre brukningsenheter.

Till utredningen har inkommit tre framställningar rörande frågan om bidragsgivning till skogsbruket i lappmarkerna, nämligen från skogsvårdsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län samt Södra Lappmarkens Ortsförbund av RLF.

Enligt de för utredningsarbetet givna direktiven är utredningen oförhindrad att framlägga delbetänkanden. Utredningen som funnit skäl att särbehandla frågan om den statliga stödgivningen till skogsbrukets huvudvägar får härmed överlämna delbetänkande (stencilerat) med förslag till kungörelse om statsbidrag till byggande av vissa skogsvägar. Utredningen har hos chefen för jordbruksdepartementet anhållit om tillstånd att låta trycka betänkandet.

I utredningsarbetet har förutom samtliga ledamöter deltagit experterna Hagström, Landahl, Lindskog och Olsson. Experten Lindskog har därvid även fullgjort vissa sekreterargöromål.

Stockholm den 14 oktober 1963.

Harry Wikström

Claës Danell

Sven Persson

Bengt Resare

Per Sköld

Bo Turesson

Charles Winroth

Björn Hagström

Sixten Landahl

Lennart Lindskog

Abel Olsson

/Torkel Göransson

FÖRSTA KAPITLET

Utredningsarbetets uppläggning

A. Direktiven för utredningen

I uttalande till statsrådsprotokollet över jordbruksärenden den 4 maj 1962 anförde chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Holmqvist, bl. a. följande.

1961 års riksdag har i skrivelse den 29 maj 1961 (nr 325) hemställt om översyn av vissa statsbidragsbestämmelser på det skogliga området. I utlåtande 1961: 32 har jordbruksutskottet bland annat framhållit att en översyn — i syfte att erhålla en på för skogsbruket mera tidsenliga och rationella normer inriktad anpassning av vederbörande författningsföreskrifter — borde komma till stånd rörande reglerna för statens stöd till de fortsatta skogliga upprustningsåtgärderna i norrlandslänen. Utskottet har vidare uttalat att vid prövningen av de åsyftade reglerna sammankoppling naturligen borde ske med motsvarande spörsmål berörande övriga bestämmelser för statsstödet till skogsförbättringsåtgärder och skogsvägbbyggnader.

Den av 1961 års riksdag åsyftade utredningen bör nu komma till stånd. Utredningsarbetet bör omfatta en teknisk översyn av grunderna för hela den statliga bidrags-, låne- och kreditgarantigivningen till produktionsfrämjande åtgärder till förmån för det enskilda skogsbruket. Utredningen bör i första hand utarbeta förslag till stödregler med tillämpning av de nya allmänna riktlinjerna för den statliga och statsunderstödda verksamheten på det skogliga området som riksdagen i skilda sammanhang godkänt under de senaste åren. Överhuvud bör eftersträvas att göra stödformerna och grunderna i övrigt fullt tidsenliga med hänsyn till den ekonomiska och tekniska utvecklingens alltmer framträdande krav på en intensivare rationaliseringstakt inom skogsbruket. I sammanhanget bör uppmärk-

sammas de normer för statens stöd till jordbrukets rationalisering som gäller enligt beslut av 1959 års riksdag. Möjligheterna att genom ändrad utformning av de statliga stödreglerna påverka strukturrationaliseringen i fråga om skogliga fastigheter bör prövas av utredningen. Angelägenheten av att skoglig samverkan mellan flera fastighetsägare underlättas — vilket understrukits av bland annat 1959 års riksdag — bör samtidigt beaktas. Stort avseende bör fästas vid möjligheterna att främja ytterligare rationalisering av olika arbetsmoment i skogsarbetet samt vid behovet av utveckling mot stabila förhållanden för de i skogsbruket sysselsatta.

Vid den närmare utformningen av stödreglerna bör beaktas att det i fråga om vissa åtgärder, exempelvis skogsvägbprojekt, är angeläget ur allmän synpunkt att det tillses att de påbörjas och avslutas inom viss tid efter det att beslut om stödgivningen fattats. Utredningen bör därför överväga vilka villkor i detta hänseende som lämpligen bör uppställas. I anslutning härtil bör utredningen till prövning uppta den av 1962 års riksdag i skrivelse den 23 februari 1962 (nr 73) berörda frågan huruvida stöd till skogsvägbbyggnad bör förbindas med villkor att allmänheten skall äga trafikera vägen. Likaså bör utredningen beakta spörsmålet om förskott i fråga om statsbidrag till mera kostnadskrävande åtgärder samt undersöka lämpligheten av att kunna bevilja statligt stöd till olika etapper av skogsvägföretag.

Utredningen bör vidare ingå på prövning av anslagstekniska frågor som sammanhänger med stödgivningen till olika skogliga åtgärder. Sålunda bör bland annat övervägas lämpligheten av att fastställa årliga ramar för bidragsgivning till skilda åtgärder. I anslutning härtil bör undersökas möjligheten av att bedöma medelsan-

språken beträffande stöd till skogsväggbyggnad genom på regionala vägplaner grundade flerårsprogram för utbyggnad av skogsvägnät. Storleken av ifrågavarande bidragsanslag bör utredningen emellertid inte behandla.

I anslutning till vid övervägandena framkomna förslag till stödregler bör utredningen utarbeta och framlägga utkast till så långt möjligt gemensam författningstext. Utredningen bör vara oförhindrad att framlägga delbetänkanden och att uppta till behandling frågor som hänger samman med förut berörda ämnen.

Skogsbrukets samband med jordbruket bland annat i fråga om inkomstbildning, fastighetsindelning och rationaliseringsgrad är spörsmål som 1960 års jordbruksutredning berör i sitt arbete. Därför bör samrÅd ske med sistnämnda utredning. Vidare bör utredningen i erforderlig utsträckning samråda med arbetsmarknadsutredningen.

B. Skålen för delbetänkande

De olika frågekomplex skogsbruksutredningen enligt nyssnåmnda direktiv eller genom senare erhållna uppdrag har att pröva åger otvivelaktigt ett nära samband med varandra. Inte desto mindre har några av spörsmålen arbetsmåssigt med fördel kunnat brytas ut för särbehandling. Detta har medfört att utredningen kunnat fördela utredningsarbetet på arbetsgrupper. Bland annat har frågan om skogsvågarna — om därvid bortses från dessas yttre förgreningar, från huvudvågen till avverkningsplatsen — visat sig kunna behandlas skild från de övriga problemen. En av arbetsgrupperna har också haft i uppdrag att närmare övervåga grunderna och formerna för det statliga stödet till utbyggnad av skogsvågnet med nyssnåmnd begrånsning. Då en tillfredsstållande fortsatt utbyggnad av detta vågnåt torde kunna betecknas som en viktig både förutsåttning för och del av skogsbrukets rationalisering har frågan om stödet till skogsbrukets huvudvågar ansetts böra behandlas med förtur. Resultatet av övervågandena

i åmnet anser sig utredningen kunna framlåga utan avvaktan på att utredningsarbetet i övrigt skall vara avslutat. Erforderliga författningsmåssiga regler om dessa vågar år också till sin art och utformning så pass skiljaktiga från övriga regler om stödåtgårder till skogsbruket att de med fördel kan ingå i en särskild författning. Mot bakgrund av dessa synpunkter har utredningen funnit sig böra avge ett delbetånkande om skogsvågar.

C. Betånkandets upplåggning

Betånkandets innehåll har uppdelats på kapitel i enlighet med följande översikt.

Efter ett inledande kapitel följer i andra kapitlet en redogörelse för gållande författningar m. m. rörande verksamheten med den statliga stödåivningen till skogsvågar.

Tredje kapitlet innehåller en sammanstållning av uppgifter rörande de nuvarande statliga anslagen till skogsvågar och dessa anslags utnyttjande.

Frågan om skogsvågars upplåtande för annan trafik ån skogliga transporter diskuteras i fjårde kapitlet där också vissa förslag i åmnet framlåggs.

Femte kapitlet behandlar spörsmål rörande skogsvågar och försvarssynpunkter. Redogörelse låmnas för de svar som i åmnet tillfrågade myndigheter avgett till utredningen. Synpunkter på frågans lösning framförs.

I sjåtte kapitlet tas spörsmålet om översiktlig planering av skogsvågnet upp till behandling. Där låmnas också en sammanfattande redogörelse för de enkåtsvar vissa myndigheter och skogsågareorgan avgett betråffande sina synpunkter på låmplig metodik och slutprodukt vid dylik planering om den skulle låggas till grund för flerårsprogram för den statliga stödåivningen. Vidare återfinns i detta kapitel en sam-

manställning av från skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna inhämtade uppgifter rörande det aktuella läget beträffande den översiktliga planeringen av skogsvägar och planeringsarbetets vidare utveckling. Till sist framlägger utredningen vissa förslag i ämnet.

För utredningens synpunkter på utformningen av den fortsatta statliga stödgivningen till skogsvägarna lämnas

en redogörelse i sjunde kapitlet. Förslag till nya riktlinjer framläggs. I anslags-tekniskt hänseende föreslår utredningen också vissa ändringar vilka redovisas i åttonde kapitlet.

Förslag till författningstext framläggs i nionde kapitlet.

I ett avslutande avsnitt lämnas en sammanfattning av betänkandets innehåll (tionde kapitlet).

ANDRA KAPITLET

Författningar m. m. rörande den statliga stödgivningen till skogsvägar

A. Allmänt

Den statliga stödgivningen till enskilda vägar av olika slag sker som regel via skilda kanaler. Ett flertal författningar och anslag reglerar verksamheten i fråga. I samband med stödgivningen har de enskilda vägarna uppdelats på tre huvudgrupper — byvägar, jordbruksvägar och skogsvägar — vilka var och en i stödhänseende blivit föremål för särskild reglering. Jämte denna specialreglering finns emellertid också bestämmelser som under vissa förutsättningar är tillämpliga på alla tre slagen av vägar. Här lämnas en redogörelse för de olika författningar och bestämmelser som helt eller delvis berör skogsvägar. För de olika bidragsanslagen m. m. redogörs i tredje kapitlet.

B. Författningar om stöd till rena skogsvägar

1. Kungl. kungörelsen den 30 juni 1943 (nr 530) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m., jämte vissa tillämpningsföreskrifter.

Ifrågavarande författning med tillämpningsföreskrifter innehåller de centrala bestämmelserna om statlig bidragsgivning till skogsvägar. Författningen har ändrats åtskilliga gånger, senast genom kungörelsen 1960: 325, och har omtryckts en gång (kungörelsen 1957: 142). I författningen stadgas om bidragsgivning dels till utförande av väg- eller flott-

ledsbyggnad å skog som står under skogsvårdsstyrelsens uppsikt, dels för uppförande av skogshärbärge eller annan liknande förläggning å skog tillhörig enskild person. Vid den redogörelse i sammandrag för författningens innehåll som följer har bestämmelserna om bidrag till flottledsbyggnad och till skogshärbärge eller annan liknande förläggning utelämnats. Dessa bestämmelser har för övrigt inte alls eller i mycket ringa utsträckning tillämpats i praktiken. Enligt vad utredningen inhämtat från skogsstyrelsen har under författningens giltighetstid bidrag till flottledsbyggnad inte beviljats någon gång och bidrag till uppförande av skogshärbärge blott ett fåtal gånger.

Den bidragsgivning till skogsvägbyggnader som sker med stöd av förevarande kungörelse är baserad på medelsanvisningar av skogsstyrelsen till skogsvårdsstyrelserna från det i riksstaten uppförda reservationsanslaget Vägbyggnader å skogar i enskild ägo. Utredningen återkommer därtill i tredje kapitlet.

Med skogsväg förstås i kungörelsen sådan med motorfordon farbar enskild väg som är av väsentlig betydelse för utforsling av skogsprodukter. Såsom stamväg betecknas sådan året runt med motorfordon farbar skogsväg som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden.

Enligt skogsstyrelsens tillämpningsföreskrifter till kungörelsen bör vid avgörande

av frågan huruvida viss skogsväg skall anses som stamväg hänsyn tas, förutom till storleken av det område varifrån skogsprodukter beräknas bli utforslade på vägen, även till vägens betydelse för annan trafik, framför allt genomgående sådan. Skogsväg som inte är att räkna till stamväg benämns annan skogsväg. Till denna grupp hänförs alla skogsvägar enligt kungörelsens definition (utom stamvägarna), sålunda även mycket enkla bilvägar och traktorvägar. Medeltillgången medger emellertid inte att statsbidrag beviljas för de enklaste slagen av skogsvägar.

Permanent skogsvägar indelas i sju vägklasser enligt viss gradering efter bärighet, trafiksäkerhet ur körhastighetssynpunkt samt trafikintensitet. Därvid skall med full bärighet förstås att vägen skall tåla angiven trafik med 8 tons axeltryck och enstaka fordon med 10 tons axeltryck.

Vägbyggnadsföretag vartill bidrag önskas skall avse nybyggnad av skogsväg eller sådan omläggning eller förbättring av förut befintlig skogsväg eller annan enskild väg att denna först genom den ifrågavarande åtgärden kommer i det skick att utforsling av skogsprodukter kan äga rum på vägen. Bidrag må utgå endast under förutsättning att nyttan av företaget beräknas minst motsvara kostnaderna därför och att hinder med hänsyn till allmän eller enskild rätt inte föreligger mot företagets utförande. Till företag som på grund av båtnadsvärde eller ringa omfattning kan förväntas även utan bidrag bli utfört inom den närmaste framtiden må bidrag inte utgå. Inte heller må bidrag beviljas för sådant i företag ingående arbete vartill annat statsunderstöd — fränsett lån från skogsväglånefonden — utgått eller utgår.

Vid beviljande av bidrag skall företräde ges åt sådant företag där delägarna är många eller där behovet av bidrag med hänsyn till delägarnas ekonomiska ställning är särskilt stort. Då flera är delaktiga i företaget eller vägen går över fastighet till vilken den inte hör må bidrag beviljas endast under förutsätt-

ning att det beträffande vägens byggande och underhåll antingen ägt rum en lagakraftvunnen förrättning enligt lagen om enskilda vägar eller föreligger en lagakraftvunnen dom eller också träffats en överenskommelse i form som skogsvårdsstyrelsen godkänner.

Bidrag beviljas av skogsvårdsstyrelsen i länet. Till byggande av stamväg må bidrag utgå med högst 50 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget och till byggande av annan skogsväg med högst 40 procent. Om synnerliga skäl därtill föreligger kan högre bidrag beviljas (högst 75 procent), dock först efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall.

Enligt skogsstyrelsens tillämpningsföreskrifter tillämpas vid bidragsgivningen en kategoriindelning av markägarna innebärande att enskilda personer och dödsbon hänförs till endera av kategorierna A och B samt juridiska personer, utom dödsbon, till kategori C. Därvid gäller i fråga om enskilda personer och dödsbon att den som äger fastighet eller fastigheter med ett sammanlagt taxeringsvärde av högst omkring 300 000 kronor (före ändring i mars 1963 av tillämpningsföreskrifterna 100 000 kronor) räknas till kategori A och övriga till kategori B. Om denna fördelningsgrund i det särskilda fallet inte bör godtas med hänsyn till vad som är känt om ägarens ekonomiska förhållanden hänförs denne till annan kategori. Sådan korrigering kan förekomma i båda riktningarna. Vad beträffar de juridiska personer som enligt ovan hänförs till kategori C gäller i ett fall en särregel. Sålunda jämsställs vissa allmänningar i Västerbottens och Norrbottens läns lappmarker med markägare tillhörande kategori A. Bidrag till markägare av kategori C bör beviljas huvudsakligen blott i fall då sådan markägare ingår som delägare i företag vilket med hänsyn till övriga delägars insats bör stödjas.

De bidragsprocenter som för närvarande tillämpas är för samtliga kategorier 50 då fråga är om stamvägbyggnad och 40 vid byggande av annan skogsväg. Här gör dock den inskränkningen att om markägare av kategori C har det dominerande inflytan-

det i viss väg — vilken väg med hänsyn till övriga delägares insats bör stödjas — bidraget till sådan markägare bör utgå med 25 procent, och detta oavsett om det gäller stamväg eller annan skogsväg. Före den i mars 1963 vidtagna ändringen i tillämpningsföreskrifterna gällde andra regler i fråga om bidragsprocenterna. Beträffande stamvägbyggnad var bidragsprocenten då 50 för kategorierna A och B samt 25 för kategori C. När det gällde sådan stamväg som medförde särskilt stor allmännytta eller då andra speciella skäl förelåg kunde dock även för kategori C bidraget utgå med 50 procent. I fråga om annan skogsvägbyggnad än stamväg var bidragsprocenten 40 för kategori A och 25 för kategorierna B och C.

I den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för ett skogsvägbyggnadsföretag må inräknas, förutom utgift för upprättande av arbetsplan rörande företaget, kostnad för upprättande av skogsbruksplan vari företaget ingår. Däremot må inte inräknas marklösen eller ersättning för skada eller intrång som kan orsakas av företaget. Om det skulle visa sig att kostnaden för företaget beräknats till väsentligt högre belopp än den verkliga kostnaden skall skogsvårdsstyrelsen föreskriva motsvarande minskning av bidraget.

Enligt skogsstyrelsens tillämpningsföreskrifter beträffande förevarande avsnitt gäller följande. Nyssnämnda bidragsminskning behöver inte tillämpas om kostnadsbesparingen varit mindre än 10 procent av den beräknade kostnaden. Bidragshöjning (tilläggsbidrag) må beviljas vid sakligt motiverade fördyringar som är större än 10 procent av den beräknade kostnaden. En översiktlig vägnätsplan betraktas inte som arbetsplan (kostnaderna för de översiktliga planerna bestrids i särskild ordning). I den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden må inräknas ett tillägg för oförutsedda utgifter vilket får uppgå till högst 10 procent av den beräknade kostnaden.

Innan skogsvårdsstyrelsen beviljar bidrag till sådan väg som kan beräknas få väsentlig betydelse jämväl som samfärdsled för en bygds befolkning eller

som jordbruksväg skall erforderligt samråd ske med vägförvaltningen och lantbruksnämnden.

Vad beträffar skogsvårdsstyrelsens samråd med andra myndigheter m. fl. i olika hänseenden framhålls i skogsstyrelsens tillämpningsföreskrifter bl. a. följande. I frågor rörande jordbrukets och skogsbrukets rationalisering skall samråd ske med lantbruksnämnden och lantmäteriorganisationen. I ärenden där bidragsverksamheten kan vara av betydelse ur arbetsmarknadsynpunkt förutsätts samråd med länsarbetsnämnden. Vid översiktlig vägnätsplanläggning har skogsvårdsstyrelsen att samråda med berörda intressenter (organisationer) och ifrågavarande myndigheter bland vilka må nämnas vägförvaltning, lantmäteriorgan, lantbruksnämnd och i vissa fall militär myndighet. Om fasta fornlämningar skulle beröras av skogsvägbyggnad skall samråd äga rum med landsantikvarien.

I och med att bidrag beviljas skall skogsvårdsstyrelsen upprätta ett skriftligt kontrakt med bidragstagaren enligt formulär som fastställs av skogsstyrelsen. Genom kontraktet skall bidragstagaren åta sig vissa förpliktelser såväl i fråga om företagets utförande — bl. a. att inom bestämd tid fullborda i företaget ingående arbete — som beträffande dess vidmakthållande. Vidare skall bidragstagaren — om inte skogsvårdsstyrelsen medger befrielse däriifrån — ställa säkerhet som styrelsen godkänner för fullgörande av kontraktet och, om kontraktet bryts, för återbärande av lyftad del av bidraget jämte därå upplupen ränta.

Sedan kontrakt avslutats och säkerhetsförbindelse, om sådan ifrågakommer, godkänts samt hos skogsvårdsstyrelsen styrkts att det arbete vartill bidrag beviljats blivit påbörjat må styrelsen göra en första utbetalning till bidragstagaren. Återstoden av bidraget får lyftas i mån av arbetets fortgång. En del av bidraget skall dock alltid inestå till dess arbetet vederbörligen avsynats och godkänts.

Det åligger skogsvårdsstyrelsen att tillse att arbetet utförs på ändamålsenligt sätt och att meddela slutgiltigt godkännande av arbetet.

Om bidragstagaren bryter mot kontraktet ankommer det på skogsvårdsstyrelsen att inställa vidare utbetalning av bidraget och att återfordra vad som uppburits. På medel som skall återbetalas skall ränta betalas enligt de grunder som är bestämda i fråga om dröjsmålsränta å lån från statens utlåningsfonder.

2. Kungl. kungörelsen den 6 juni 1941 (nr 492) angående lån från skogsväglånefonden.

De av skogsstyrelsen utfärdade, tidigare under punkten 1 återgivna tillämpningsföreskrifterna till kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. gäller i tillämpliga delar även i fråga om långivning ur skogsväglånefonden enligt här ifrågavarande författning.

Kungörelsen 1941: 492 angående lån från skogsväglånefonden kan sägas i viss mån utgöra en komplettering till bidragsförfattningen under punkten 1. Kungörelsen förutsätter emellertid inte för sin tillämpning en samtidig tillämpning av bidragsförfattningen. Även om de stödmöjligheter den erbjuder sålunda kan utnyttjas helt oberoende av om bidrag utgår eller ej brukar i praktiken en kombinerad tillämpning av författningarna dock vara det vanliga. Låneförfattningen reglerar statens stöd i form av lån till byggande av *skogsvägar*. Författningen har i samband med ändring år 1957 omtryckts (1957: 143) och har därefter ändrats vid två tillfällen, senast genom kungörelsen 1960: 326. Enligt författningen må skogsvårdsstyrelse bevilja lån ur skogsväglånefonden — som är en statlig lånefond (varom mera i tredje kapitlet)

— för utförande av vägbyggnad å skog som står under styrelsens uppsikt. Förutsättningarna och villkoren för lån är i stort sett desamma — några inte oviktiga undantag finns dock — som för bidrag enligt kungörelsen under punkten 1. I fråga om undantagen må följande framhållas. I lånekungörelsen finns inte någon motsvarighet till bidragsförfattningens föreskrift att bidrag inte får beviljas till företag som på grund av båtnadsvärde eller ringa omfattning kan förväntas även utan byggnadsbidrag komma till utförande inom den närmaste framtiden eller dess stadgande att företräde skall ges åt företag där delägarna är många eller där behovet av bidrag med hänsyn till delägarnas ekonomiska ställning är särskilt stort. Vidare gäller i fråga om lån undantagslöst — till skillnad från bidrag — att det förhållandet att annat statsunderstöd utgår till något i det aktuella företaget ingående arbete inte i och för sig utgör något hinder för låns beviljande.

Lån och bidrag får sammanlagt inte överstiga 80 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget eller den del därav som lånet eller bidraget avser. Lån utlämnas inte till lägre belopp än 500 kronor. För lån skall ställas säkerhet som skogsvårdsstyrelsen finner tillfredsställande. Amorteringsfrihet må beviljas under högst två år från första lyftningsdagen. Därefter skall lånet amorteras med lika årliga inbetalningar inom den tid, högst tjugo år från första lyftningsdagen, som med hänsyn till företagets bärighet bestäms vid lånets beviljande. Låntagare äger dock rätt att före låntidens utgång på en gång inbetala ogulden del av lånebeloppet. På belopp som lyfts skall ränta utgå, räknad från lyftningsdagen. Räntan bestäms till det procenttal som vid tidpunkten för lånets beviljande gäller för den s. k. normalräntan.

3. Kungl. kungörelsen den 14 juni 1940 (nr 599) angående villkor för statsbidrag från anslaget till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m.

De av skogsstyrelsen utfärdade, tidigare under punkten 1 återgivna tillämpningsföreskrifterna till kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. gäller i tillämpliga delar även i fråga om bidragsgivning till skogsvägbyggnader enligt här ifrågavarande författning.

Kungörelsen 1940: 599 angående villkor för statsbidrag från anslaget till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m. har varit föremål för många ändringar sedan sin tillkomst. Den senaste ändringen skedde genom kungörelsen 1960: 327. Författningens tillämpningsområde utgörs av skog i Norrland under skogsvårdslagen samt skog inom Kopparbergs län vilken såsom svårförärgad är underkastad bestämmelserna i 26—28 §§ skogsvårdslagen. Genom författningen regleras bidragsgivningen till en mångfald olika åtgärder från det i riksstaten uppförda reservationsanslaget Åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m. Utredningen återkommer härtill i tredje kapitlet.

De olika åtgärder som enligt författningen kan komma i fråga för bidragsgivning skall utföras inom ett av skogsvårdsstyrelsen bestämt område (skogsvårdsområde) och upptas i en för området av styrelsen som regel för 10 år fastställd plan (skogsvårdsplan). Bland de åtgärder till vilka bidrag kan utgå märks anläggning eller förbättring av *väg för utforsling av skogsprodukter*. Till sådant företag må bidrag emellertid beviljas endast om företaget är av betydelse för virkesavsättningen inom en väsentlig del av skogsvårdsområdet.

Ifrågakommande bidrag beviljas av skogsvårdsstyrelsen. Vad gäller skogar inom Västerbottens och Norrbottens läns

lappmarker och, i den mån skogsstyrelsen så föreskriver, svårförärgade skogar inom Kopparbergs och Jämtlands län må bidrag utgå med grundbelopp och tilläggsbelopp. Enligt vad utredningen inhämtat har skogsstyrelsen inte utfärdat någon generell föreskrift av berört slag beträffande nyssnämnda skogar i Kopparbergs och Jämtlands län. Däremot har styrelsen alltid i de enskilda fallen — om övriga förutsättningar varit för handen — medgett beviljande av såväl grundbelopp som tilläggsbelopp till vägar inom Jämtlands län. Inom Kopparbergs län har enligt uppgift överhuvudtaget ingen verksamhet bedrivits med stöd av förevarande kungörelse. Grundbeloppet utgör 40 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för åtgärden. Tilläggsbeloppet må utgå med högst hälften av skillnaden mellan den godkända kostnaden och det beviljade grundbeloppet. Tilläggsbelopp må emellertid blott beviljas — fränsett vissa allmänningsskogar — enskild person som själv brukar den fastighet på vilken åtgärden företas, under förutsättning att han på grund av svag ekonomi eller annan jämförlig anledning kan antas inte vara i stånd att utan tilläggsbelopp utföra åtgärden. Beträffande andra av kungörelsen omfattade skogar än de tidigare i detta stycke berörda utgår bidrag enligt de grunder som anges i kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. I fråga om vad som får inräknas i den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för vägbyggnadsföretag gäller enligt förevarande författning detsamma som enligt kungörelsen 1943: 530. Beträffande kontrakts upprättande och innehåll, kontraktsbrott, säkerhet, bidrags utbetalande m. m. återfinns vidare i här ifrågavarande författning i stort sett samma bestämmelser som i sistnämnda kungörelse.

C. Bestämmelser om stöd till skogsvägar i samband med rationaliseringsåtgärder på jordbrukets område

Kungl. kungörelsen den 11 juni 1948 (nr 342) angående statligt stöd till jordbrukets yttre och inre rationalisering m. m. (rationaliseringskungörelsen, omtryckt 1959: 246, därefter ändrad 1961: 176 och 648, 1962: 97 samt 1963: 306), jämte vissa anvisningar.

Rationaliseringskungörelsen reglerar bland åtskilligt annat den statliga stöd-givningen till anläggande av *jordbruksvägar*. Med jordbruksväg förstås i kungörelsen sådan väg som prövas vara av väsentlig betydelse såsom inre förbindelse å en eller flera brukningsenheter eller såsom förbindelseled till odlingsområde eller såsom utfart för enstaka eller ett fåtal fastigheter. Kungörelsen är emellertid tillämplig även för det fall att en jordbruksväg vid sidan av sin uppgift som sådan kan beräknas få väsentlig betydelse jämväl såsom samfärdsled för en bygds befolkning eller för *utforsling av skogsprodukter*.

I sina kommentarer och anvisningar till rationaliseringskungörelsen har lantbruksstyrelsen i detta sammanhang framhållit bl. a. följande. Definitionerna på de olika kategorierna vägar — skogsvägar, jordbruksvägar och byvägar — är ganska obestämda och har med avsikt formulerats så att de delvis kan täcka varandra. I realiteten torde det vid samtliga väggrupper ofta vara fråga om vägar som kan rubriceras under mer än en av grupperna. Vid beslut om bidrag kommer därvid i många fall frågan om från vilket anslag bidrag skall utgå att avgöras med hänsynstagande till tillgången på anslagsmedel för olika ändamål samt företagets angelägenhetsgrad ur ena eller andra synpunkten i jämförelse med övriga inom samma grupp förekommande vägföretag.

Det åligger myndigheterna att i erforderlig mån samråda såväl om planläggningen av det enskilda vägnätet som om handläggningen av ärenden rörande statligt stöd. Vid sådant samråd får vid behov från fall

till fall avgöras till vilken kategori vägföretag skall hänföras.

Rationaliseringskungörelsen har emellertid ett än vidare tillämpningsområde än som framgått av det sagda. Sålunda skall vad enligt kungörelsen gäller om bidrag till anläggande av jordbruksväg äga motsvarande tillämpning beträffande annan väg — exempelvis *skogsväg* eller byväg — om anläggandet av vägen prövas erforderligt som led i en fastighetsreglering.

Statsbidrag till anläggande av jordbruksväg må normalt beviljas med högst 25 procent av den av lantbruksnämnden godkända kostnaden. Föranleds åtgärden av en nyligen genomförd eller nära förestående yttre rationalisering av mera väsentlig omfattning och kapitalkrävande natur må bidraget utgå med högst 40 procent av kostnaden. Om väganläggningen erfordras för att tillgodose ändamålet med en mera omfattande fastighetsreglering som berör ett större antal brukningsenheter och vars genomförande framstår som ett allmänt intresse av betydelse må bidraget uppgå till högst 50 procent av den ifrågavarande kostnaden.

I en del fall krävs för beviljande av statsbidrag att vissa personliga och ekonomiska förutsättningar beträffande bidragssökanden är uppfyllda liksom att brukningsenheten är av viss största storlek.

Här må nämnas att lantbruksstyrelsen i en i juni 1963 till chefen för jordbruksdepartementet överlämnad utredning med förslag till åtgärder för att främja tillkomsten av vissa gemensamhetsanläggningar vid framför allt mindre brukningsenheter föreslagit viss uppjustering av nyssnämnda bidrag. Styrelsen har därvid framhållit att skillnaden i bidragsprocenter för olika vägkategorier i möjligaste mån borde utjämnas. I

princip kunde det dock vara riktigt att bibehålla vissa nivåskillnader i bidragsprocenterna till olika vägföretag. För jordbruksvägar borde utgå bidrag efter procentsatser som närmare överensstämde med dem som gällde för skogsvägar. En höjning av byggnadsbidragen till jordbruksvägar från nuvarande 25 till 40 procent av den godkända kostnaden borde därför ske. Bidraget borde kunna utgå till alla intressenter i företaget. Om vägen behövdes i samband med yttre rationalisering borde bidraget kunna höjas till 50 procent och vid större fastighetsregleringar till 75 procent. Lantbruksstyrelsens förslag är beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Förutom som statsbidrag kan det ekonomiska stöd som avses i rationaliseringskungörelsen utgå såsom statlig garanti för lån — dock ej bottenlån — som tas i enskild kreditanstalt. Bidrag och lånegaranti beviljas som regel av lantbruksnämnden.

D. Bestämmelser om stöd till byvägar m. m.

Kungl. kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning (ändrad 1956: 205 och 1963: 103).

Enligt ifrågavarande författning må statsbidrag beviljas dels till byggande av andra enskilda vägar än skogsvägar och jordbruksvägar (byggnadsbidrag) och dels till vägunderhåll och vinterväghållning å enskilda vägar (underhållsbidrag).

Byggnadsbidrag beviljas av länsstyrelsen och må utgå för sådan väg som är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för en bygds befolkning (byväg). Bidraget utgör 70 procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan och högst 70 eller då synnerliga skäl därtill före-

ligger och efter Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall högst 85 procent av beräknad övrig kostnad för företaget.

I fråga om underhållsbidrag gäller att alla slag av enskilda vägar — sålunda även *skogsvägar* — kan komma i åtnjutande av sådant bidrag, dock endast under vissa förutsättningar. I kungörelsen stadgas att underhållsbidrag må utgå där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare eller där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller vägens nödiga underhåll eller vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Underhållsbidrag kan avse antingen vägunderhåll eller vinterväghållning eller också bägge dessa slag av väghållning. Bidraget beviljas av länsstyrelsen att tills vidare och till dess annorlunda beslutas årligen utgå med 70 eller då synnerliga skäl därtill föreligger 85 procent av den skäligen uppskattade kostnaden för den väghållning bidraget avser.

Som villkor för åtnjutande av byggnadsbidrag eller årligt underhållsbidrag skall gälla bl. a. att väghållaren inte får utan länsstyrelsens medgivande avstänga vägen för trafik.

Särskilt bidrag — iståndsättningsbidrag — må utgå till åtgärder som ur trafiksynpunkt erfordras på väg till vilken underhållsbidrag beviljats. Sådant iståndsättningsbidrag må beviljas till högst 70 procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder och på villkor — bland annat — att vägen inte får under viss tid, minst 5 och högst 10 år, utan länsstyrelsens medgivande avstängas för trafik.

E. Bestämmelser om stöd till skogsvägbyggnad som utförs såsom statligt beredskapsarbete

Kungl. kungörelsen den 27 maj 1949 (nr 278) angående vissa statliga och statsunderstödda åtgärder vid arbetslöshet (arbetslöshetskungörelsen, ändrad 1954: 473 och 1957: 23).

Hjälpverksamhet enligt arbetslöshetskungörelsen kan bedrivas i olika former, bl. a. såsom statliga beredskapsarbeten. Sådana arbeten skall utföras i arbetsmarknadsstyrelsens eller annan statlig myndighets regi. Statsbidrag till beredskapsarbete skall enligt kungörelsen, när fråga är om sådant arbete — exempelvis skogsvägbyggnader — vartill statsbidrag må beviljas enligt särskild författning, i princip utgå enligt samma grunder som i den särskilda författningen bestämts för det där avsedda bidraget. Arbetsmarknadsstyrelsen äger emellertid att, om så i särskilda fall är påkallat, förordna om sådan jämkning beträffande beredskapsbidragets storlek vartill omständigheterna må föranleda.

Inom det enskilda skogsbruket har alltsedan slutet av 1950-talet — i former varom överenskommelse träffats mellan arbetsmarknadsstyrelsen och skogsstyrelsen — en omfattande beredskapsverksamhet ägt rum i skogsstyrelsens regi, lokalt under skogsvårdsstyrelsernas ledning. Bland de åtgärder som sålunda må utföras med bidrag av beredskapsmedel utgör *skogsvägbyggnad* en.

Arbetsmarknadsstyrelsen har i fråga om skogsvägar — med viss jämkning

uppåt av eljest gällande procentsatser för bidrag till sådana vägar — föreskrivit vissa procenttal varmed bidrag från beredskapsmedel *högst* må utgå.

Dessa högstprocenttal är

a) inom skogsvårdsområden i lappmarken och svårföryngrade skogar i Jämtlands län

beträffande *stamväg* 70 för markägarkategorierna A och B samt 50 för kategori C

beträffande *annan skogsväg* 70 för markägarkategorierna A och B samt 40 för kategori C

b) inom tornedalsområdet, sådant detta till sin omfattning fixerats av arbetsmarknadsstyrelsen,

för alla markägarkategorierna

beträffande *stamväg* 60

beträffande *annan skogsväg* 50

i fall då särskilda skäl föreligger, oavsett vägtyp, 75

c) inom landet i övrigt

beträffande *stamväg* 60 för markägarkategori A och 50 för kategorierna B och C

beträffande *annan skogsväg* 50 för markägarkategori A och 40 för kategorierna B och C.

Enligt uppgift av skogsstyrelsen utgår bidrag normalt med tillämpning av de angivna högstprocenttalen utom vad beträffar markägarkategori A inom gruppen c) där 50 procent tillämpas för *stamväg* och 40 procent för *annan skogsväg*.

TREDJE KAPITLET

Statliga anslagsmedel till skogsvägar

Som framgår av andra kapitlet har det statliga stödet till skogsvägbyggnader reglerats genom åtskilliga olika författningar och andra bestämmelser. Stödet utgår också som tidigare antytts från flera skilda i riksstaten uppförda anslag. Här lämnas en kortfattad redogörelse för de olika anslagen och de bidragssummor som utgått därifrån till skogsvägbyggnader under ett antal budgetår.

A. Anslaget Vägbyggnader å skogar i enskild ägo

Ifrågavarande anslag, det s. k. skogsväganslaget, är ett reservationsanslag som från och med budgetåret 1957/58 avräknas mot automobilskattemedlen och från samma tid också, vad gäller bidragsgivningen från anslaget, uteslutande används för byggande av skogsvägar. Skogsväganslaget leder sitt ursprung från ett anslag som tillkom i arbetslöshetslindrande syfte under 1930-talets kris på arbetsmarknaden. Före 1957/58 kunde anslaget också användas för bi-

dragsverksamhet till flottledsbyggnader, skogshärbärgen och liknande. För att bestrida kostnaderna för denna bidragsverksamhet uppfördes från och med nämnda budgetår ett särskilt reservationsanslag vilket emellertid sedermera indragits.

I följande sammanställningar lämnas vissa uppgifter rörande skogsväganslaget för de senare budgetåren.

Tablå 1

Av riksdagen anvisade medel under anslaget Vägbyggnader å skogar i enskild ägo (skogsväganslaget)

Budgetår	Kronor
1957/58	7 500 000
1958/59	7 700 000
1959/60	7 700 000
1960/61	7 700 000
1961/62	7 700 000
1962/63	8 000 000
1963/64	10 000 000

Av skogsstyrelsen till skogsvårdsstyrelserna anvisade bidragsmedel under skogsvägsanslaget¹ för budgetåren 1957/58—1962/63 (uppgifterna har lämnats utredningen av skogsstyrelsen) Kronor (avrundning har skett till närmaste hundratal)

Skogsvårdsstyrelse i län	Budgetåret 1957/58	Budgetåret 1958/59	Budgetåret 1959/60	Budgetåret 1960/61	Budgetåret 1961/62	Budgetåret 1962/63
Stockholms	75 200	—	—	—	—	—
Uppsala	—	—	23 000	13 100	—	20 100
Södermanlands	73 700	—	2 200	25 600	8 000	213 600
Östergötlands	—	7 900	—	13 300	24 900	35 000
Jönköpings	272 900	158 900	179 100	213 100	118 900	317 600
Kronobergs	107 100	116 000	45 000	127 100	71 700	115 200
Kalmar	140 300	119 700	6 200	26 300	72 400	118 100
Gotlands	5 500	—	—	—	—	27 400
Blekinge	44 100	—	—	16 000	—	2 500
Kristianstads	20 000	75 900	65 900	69 800	20 500	34 800
Malmöhus	—	—	—	—	—	12 200
Hallands	—	134 300	—	12 200	96 300	63 700
Göteb. o. Bohus	34 900	59 600	58 300	138 100	121 100	263 000
Älvsborgs	—	—	48 300	149 100	140 700	330 500
Skaraborgs	66 500	—	129 800	289 000	239 400	505 000
Värmlands	915 500	961 400	817 300	700 000	700 000	972 800
Örebro	63 700	65 700	23 200	—	76 600	65 200
Västmanlands	—	123 200	40 400	—	16 300	208 700
Kopparbergs	1 133 900	950 700	1 061 100	967 000	911 100	1 002 200
Gävleborgs	1 624 000	716 500	792 800	716 800	743 300	890 400
Västernorrlands	151 600	831 600	1 075 800	939 600	924 600	932 000
Jämtlands	2 190 800	1 587 000	1 118 900	1 100 000	1 124 400	1 536 500
Västerbottens	257 100	921 200	1 045 200	1 030 600	1 000 000	245 900
Norrbottnens	144 300	655 200	987 000	1 000 000	1 200 000	243 200
Summa	7 321 100	7 484 800	7 519 500	7 546 700	7 610 200	8 155 600

¹ Vissa mindre poster av anslaget har disponerats för anlitande av expertis och tillfällig arbetskraft samt anordnande av utbildningskurser.

Tablå 3

Av skogsvårdsstyrelserna under budgetåren 1957/58—1962/63 beviljade och utbetalade bidrag från skogsvägsanslaget, m. m. (uppgifterna har lämnats utredningen av skogsstyrelsen)

Kronor (avrundning har skett till närmaste hundratal)

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsen beviljade bidrag					Av skogsvårdsstyrelsen utbetalade bidrag		Av skogsstyrelsen anvisade medel vilka inte disponerats av styrelsen under samma budgetår
	Totalt	Därav till markägarekategori		Av totala beloppet till	annan skogsväg	Totalt	Därav beviljat samma budgetår	
		A	B					
Stockholms	75 200	3 400	69 600	2 200	75 200	—	—	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands . .	73 700	27 200	37 300	9 200	73 700	—	31 600	—
Östergötlands . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	272 900	132 200	108 600	32 100	232 000	40 900	143 700	42 800
Kronobergs	107 100	102 400	4 700	—	—	107 100	124 900	15 800
Kalmar	140 300	131 700	8 600	—	78 200	62 100	25 800	—
Göteborgs	5 500	5 100	500	—	—	5 500	6 900	—
Blekinge	44 100	29 000	15 100	—	24 700	19 400	45 400	1 500
Kristianstads . .	19 500	14 800	900	4 300	—	20 000	—	—
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	—	—	—	—	—	—	12 500	—
Göteb. o. Bohus .	34 900	34 900	—	—	28 600	6 300	35 000	4 000
Älvsborgs	—	—	—	—	—	—	22 400	—
Skaraborgs	66 500	16 200	50 300	—	66 500	—	66 500	40 000
Värmlands	915 500	575 100	122 200	218 200	630 600	284 800	248 900	152 400
Örebro	63 700	60 600	—	3 100	—	63 700	44 900	—
Västmanlands . .	—	—	—	—	—	—	49 700	—
Kopparbergs . . .	1 133 900	760 200	53 200	320 400	1 113 700	20 200	305 700	225 200
Gävleborgs	1 624 000	1 049 900	238 200	335 900	1 624 000	—	440 300	324 900
Västernorrlands .	151 600	58 400	15 900	77 400	151 600	—	327 600	109 300
Jämtlands	2 190 800	1 190 800	—	1 000 000	2 190 800	—	851 600	766 600
Västerbottens . .	257 100	150 300	—	106 800	224 100	33 100	146 700	—
Norrbottnens . . .	144 300	137 700	—	6 600	144 300	—	144 300	—

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsen beviljade bidrag					Av skogsvårdsstyrelsen utbetalade bidrag		Av skogsvårdsstyrelsen anvisade medel vilka inte disponerats av sv:s en under samma budgetår
	Totalt	Därav till markägarekategori			Av totala beloppet till			
		A	B	C	stamväg	annan skogsväg		
Stockholms	—	—	—	—	—	—	56 400	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands .	—	—	—	—	—	—	57 800	—
Östergötlands . .	7 900	6 400	1 500	—	—	7 900	2 400	—
Jönköpings	158 900	138 400	9 700	10 800	105 400	53 500	186 400	46 300
Kronobergs	116 000	95 000	19 400	1 600	86 300	29 700	80 900	2 400
Kalmar	119 700	76 800	42 800	—	81 000	38 600	56 400	—
Gotlands	—	—	—	—	—	—	10 800	—
Blekinge	—	—	—	—	—	—	34 500	—
Kristianstads . .	75 900	69 900	1 500	4 500	57 700	18 200	25 300	8 000
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	134 300	132 000	—	2 300	134 300	—	52 600	18 100
Göteb. o. Bohus .	59 600	59 600	—	—	46 900	12 700	41 400	—
Älvsborgs	—	—	—	—	—	—	14 300	—
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands	961 400	662 400	113 900	185 200	725 400	236 000	581 500	115 000
Örebro	65 700	58 400	600	6 800	47 300	18 500	30 300	—
Västmanlands . .	123 200	97 400	21 200	4 600	79 000	44 200	31 600	7 600
Kopparbergs . .	950 700	808 500	26 000	116 200	905 100	45 600	931 800	380 800
Gävleborgs	716 500	390 800	144 500	181 100	716 500	—	1 464 200	421 900
Västernorrlands	831 600	465 600	62 100	303 900	831 600	—	356 000	125 000
Jämtlands	1 587 000	860 000	—	727 000	1 587 000	—	883 900	110 000
Västerbottens . .	921 200	580 200	18 700	322 300	734 700	186 500	359 500	—
Norrbottens . . .	655 200	611 700	21 300	22 300	634 000	21 300	504 200	61 300
Summa	7 484 800	5 113 100	483 200	1 888 600	6 772 200	712 700	5 762 200	1 296 400

Budgetåret 1959/60

Kronor (avrundning har skett till närmaste hundratal)

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsen beviljade bidrag						Av skogsvårdsstyrelsen utbetalade bidrag		Av skogsvårdsstyrelsen anvisade medel vilka inte disponerats av svs:en under samma budgetår
	Totalt	Därav till markägarekategori			Av totala beloppet till		Totalt	Därav beviljat samma budgetår	
		A	B	C	stamväg	annan skogsväg			
Stockholms	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppsala	23 000	17 300	3 900	1 700	—	23 000	17 300	5 800	—
Södermanlands ..	2 200	800	500	900	—	2 200	36 200	1 000	—
Östergötlands ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	179 100	119 300	50 900	8 900	101 000	78 100	168 700	25 400	—
Kronobergs	45 000	33 700	6 600	4 600	36 000	8 900	64 800	—	—
Kalmar	6 200	6 200	—	—	—	6 200	71 400	—	—
Gotlands	—	—	—	—	—	—	4 300	—	—
Blekinge	—	—	—	—	—	—	11 100	—	—
Kristianstads ..	65 900	47 100	15 600	3 200	52 500	13 400	51 100	—	—
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	—	—	—	—	—	—	75 000	—	—
Göteb. o. Bohus ..	58 300	58 300	—	—	58 300	—	26 400	6 000	—
Älvsborgs	48 300	38 600	—	9 600	43 800	4 400	4 900	—	—
Skaraborgs	129 800	129 800	—	—	105 100	24 700	129 800	70 000	—
Värmlands	817 300	500 400	182 700	134 300	607 800	209 500	750 500	110 000	—
Örebro	23 200	15 600	7 100	469 000	—	23 200	12 800	—	—
Västmanlands ..	40 400	22 800	10 700	6 900	—	40 400	84 200	10 100	—
Kopparbergs ..	1 061 100	871 200	36 300	153 600	999 400	61 700	1 064 100	475 100	9 000
Gävleborgs	792 800	451 500	149 400	191 900	767 700	25 200	1 146 700	458 000	—
Västernorrlands	1 075 800	519 900	16 000	539 800	1 075 800	—	506 100	92 600	—
Jämtlands	1 118 900	727 900	—	391 000	1 079 000	39 900	931 300	75 000	—
Västerbottens ..	1 045 200	507 600	—	537 700	1 030 900	14 300	307 800	20 000	—
Norrbottnens ...	987 000	973 300	1 400	12 300	756 400	230 600	584 200	40 100	—
Summa	7 519 500	5 041 300	481 100	2 465 400	6 713 700	805 700	6 048 700	1 389 100	9 000

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsen beviljade bidrag					Av skogsvårdsstyrelsen utbetalade bidrag		Av skogsstyrelsen anvisade medel vilka inte disponerats av svs:en under samma budgetår	
	Totalt	Därav till markägarekategori			Av totala beloppet till		Totalt		Därav beviljat samma budgetår
		A	B	C	stamväg	annan skogsväg			
Stockholms	—	—	—	—	—	—	—	—	
Uppsala	13 100	4 500	8 600	—	—	13 100	—	—	
Södermanlands	25 600	8 700	13 900	3 000	25 600	—	16 600	13 000	
Östergötlands	13 300	13 300	—	—	—	13 300	—	—	
Jönköpings	213 100	190 900	17 500	4 700	121 800	91 300	80 100	7 800	
Kronobergs	127 000	94 600	12 100	20 300	81 800	45 200	86 300	—	
Kalmar	26 300	17 600	8 800	—	7 000	19 300	37 600	—	
Gotlands	—	—	—	—	—	—	—	—	
Blekinge	16 000	500	15 500	—	16 000	—	2 900	—	
Kristianstads	69 800	52 800	17 100	—	59 800	10 000	82 400	5 000	
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hallands	12 200	5 100	—	7 200	—	12 200	23 600	—	
Göteb. o. Bohus	138 100	138 100	—	—	24 100	114 000	110 200	22 000	
Älvsborgs	149 100	98 200	7 100	43 800	40 700	108 500	8 800	—	
Skaraborgs	217 300	195 800	18 100	3 400	167 700	49 600	130 900	—	
Värmlands	699 700	354 900	171 600	173 200	476 400	223 300	804 000	128 600	
Örebro	—	—	—	—	—	—	19 600	—	
Västmanlands	—	—	—	—	—	—	46 000	—	
Kopparbergs	967 000	689 300	54 500	223 100	877 600	89 400	687 300	314 000	
Gävleborgs	716 600	507 000	30 900	178 700	613 300	103 300	586 400	207 900	
Västernorrlands	939 600	486 900	21 300	431 400	939 600	—	713 200	—	
Jämtlands	1 100 000	483 000	5 300	611 700	1 009 900	90 100	1 141 100	201 800	
Västerbottens	1 073 500	418 700	—	654 900	847 200	226 300	723 600	—	
Norrbottnens	1 000 000	961 800	20 300	17 900	745 100	254 900	513 500	9 800	
Summa	7 517 300	4 721 700	422 600	2 373 300	6 053 600	1 463 800	5 814 100	909 900	
								72 200	

Anm. Vissa skogsvårdsstyrelser som haft generellt tillstånd att använda uppkommen odisponerad behållning har beviljat bidrag för större belopp än de från skogsstyrelsen under året anvisade.

Budgetåret 1961/62

Kronor (avrundning har skett till närmaste hundratal)

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsen beviljade bidrag					Av skogsvårdsstyrelsen utbetalade bidrag		Av skogsstyrelsen använt medel vilka inte disponerats av styrelsen under samma budgetår
	Totalt	Därav till markägarkategori			Av totala beloppet till			
		A	B	C	stamväg	annan skogsväg		
Stockholms	—	—	—	—	—	23 100	—	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands .	—	—	—	—	—	9 500	—	8 000
Östergötlands . .	24 900	19 800	4 900	200	—	24 900	8 500	—
Jönköpings	118 800	116 400	2 400	—	16 400	102 400	224 200	40 100
Kronobergs	71 700	64 000	7 700	—	—	71 700	116 200	—
Kalmar	57 400	49 500	7 700	200	—	57 400	15 200	3 300
Gotlands	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge	—	—	—	—	—	—	8 800	—
Kristianstads . .	20 500	12 800	7 700	—	—	20 500	35 100	2 500
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	—	—	—	—	—	—	20 000	—
Göteborg. o. Bohus .	121 100	6 900	—	114 300	—	121 100	83 300	—
Älvsborgs	140 700	115 500	13 000	12 300	93 400	47 400	64 400	20 900
Skaraborgs	237 500	186 500	51 100	—	218 600	18 900	156 500	121 500
Värmlands	717 500	428 700	195 500	93 300	471 400	246 100	846 900	41 100
Örebro	68 300	61 800	—	6 500	31 200	37 100	46 900	—
Västmanlands . .	16 300	4 000	12 300	—	—	16 300	36 400	—
Kopparbergs . .	911 100	678 900	66 300	165 900	786 700	124 400	790 800	197 500
Gävleborgs	774 900	579 400	67 600	127 900	482 400	292 400	967 600	466 700
Västernorrlands .	924 600	499 300	17 500	407 800	924 600	—	898 700	135 000
Jämtlands	1 249 800	777 600	—	472 200	986 300	263 500	1 091 500	134 100
Västerbottens . .	999 900	531 200	—	468 700	901 500	98 400	732 000	—
Norrbottnens . .	1 200 000	1 154 200	12 700	33 100	821 500	378 500	69 700	34 400
Summa	7 655 000	5 286 500	466 400	1 902 400	5 734 000	1 921 000	6 245 300	1 197 100
								129 500

Anm. Vissa skogsvårdsstyrelser som haft generellt tillstånd att använda uppkommen odisponerad behållning har beviljat bidrag för större belopp än de från skogsstyrelsen under året anvisade.

Skogsvårdsstyrelse i län	Av skogsvårdsstyrelsens beviljade bidrag					Av skogsvårdsstyrelsens utbetalade bidrag		Av skogsvårdsstyrelsens anvisade medel vilka inte disponerats av svs:en under samma budgetår	
	Totalt	Därav till markägarekategori			Av totala beloppet till		Totalt		Därav beviljat samma budgetår
		A	B	C	stamväg	annan skogsväg			
Stockholms	—	—	—	—	—	—	—	—	
Uppsala	20 100	12 400	3 500	4 200	—	20 100	—	—	
Södermanlands .	169 100	56 600	95 300	17 200	—	169 100	31 400	25 100	
Östergötlands . .	35 000	5 100	29 900	—	—	35 000	23 500	—	
Jönköpings	317 600	248 700	63 000	6 000	29 900	281 100	160 700	30 700	
Kronobergs	115 200	92 500	22 700	—	—	115 200	107 200	13 500	
Kalmar	118 100	105 600	8 100	4 400	—	118 100	104 200	49 300	
Gotlands	27 400	23 300	4 100	—	—	27 400	—	—	
Blekinge	2 500	—	2 500	—	2 500	—	11 300	—	
Kristianstads . .	34 800	28 000	1 600	5 200	20 000	14 800	38 900	8 000	
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hallands	160 000	110 700	47 600	1 700	123 300	36 700	84 700	82 700	
Göteb. o. Bohus .	263 000	183 100	—	79 900	198 600	64 500	210 260	107 000	
Älvsborgs	322 000	285 200	35 300	1 500	206 200	115 800	289 400	133 500	
Skaraborgs	505 000	503 500	—	1 500	79 200	425 800	161 600	10 000	
Värmlands	972 800	579 800	276 900	116 100	660 700	312 100	584 200	107 300	
Örebro	44 800	38 800	6 000	—	34 000	10 800	47 000	18 500	
Västmanlands . .	139 500	43 100	18 400	78 000	—	139 500	18 500	9 700	
Kopparbergs . .	1 002 200	725 200	33 700	243 300	648 900	353 300	1 186 300	291 200	
Gävleborgs	827 000	464 800	53 900	308 300	428 100	398 900	649 900	458 600	
Västernorrlands .	845 600	323 900	8 800	512 900	845 600	—	839 600	163 900	
Jämtlands	1 536 500	1 005 600	—	530 900	1 272 100	264 400	2 062 600	546 800	
Västerbottens . .	205 700	175 600	—	30 100	205 700	—	947 300	—	
Norrbottnens . .	236 800	171 700	32 100	33 000	124 300	112 500	646 300	106 800	
Summa	7 900 700	5 183 200	743 400	1 974 200	4 879 100	3 015 100	8 204 860	2 162 600	
								305 260	

B. Skogsväglånefonden

Skogsväglånefonden inrättades år 1941 och tillfördes under första budgetåret ett kapital av 1 200 000 kronor. Då fonden emellertid utnyttjades i mycket liten utsträckning besparades budgetåret 1946/47 1 068 000 kronor. Från fondens till-

komst fram till och med budgetåret 1956/57 hade lån beviljats från fonden till ett sammanlagt belopp av 61 400 kronor. Under budgetåret 1958/59 tillfördes fonden nytt kapital om 1 000 000 kronor. Hur fonden utnyttjats efter budgetåret 1956/57 framgår av följande sammanställning.

Tablå 4

Från skogsväglånefonden under budgetåren 1957/58—1962/63 beviljade lån.

Kronor (avrundning har skett till närmaste hundratal)

Budgetår	Antal vägföretag	Län	Belopp
1957/58	3	G, K, P	50 000
1958/59	3	Y, BD (2 st.)	385 100
1959/60	3	D (3 st.)	60 000
1960/61	2	B, BD	117 500
1961/62	4	U, BD (3 st.)	138 600
1962/63	8	D, N, R, U (3 st.), Y, BD	418 300

Den 30 juni 1963 fanns i fonden tillgängligt för utlåning 35 145 kronor.

C. Anslaget Åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m.

Ifrågavarande anslag, det s. k. norrländska skogsproduktionsanslaget, är ett reservationsanslag. Det tillkom år 1940 och är avsett bl. a. att täcka kostnaderna för bidragsgivning till olika slag av skogliga åtgärder, exempelvis skogsvägbyggnader, inom det för anslaget gällande tillämpningsområdet. Från och med bud-

getåret 1960/61 har enligt statsmakternas beslut en uppdelning av anslaget skett på två användningsområden, dels lappmarken och vissa svärföryngrade skogar i andra trakter (lappmarksdelen) och dels kustområdena och därmed jämförbara bygder i de fyra nordligaste länen (kustlandsdelen). För skogsvägbyggnader har anslaget från och med budgetåret 1957/58 tagits i anspråk på sätt framgår av följande tablåer.

Tablå 5

Vissa uppgifter rörande det norrländska skogsproduktionsanslagets utnyttjande för skogsvägbyggnader under budgetåren 1957/58—1959/60.

Kronor (avrundning har skett till närmaste tusental)

Budgetår	Skogsvårdsstyrelse i län	Beviljade bidrag
1957/58	BD	524 000
1958/59	BD	345 000
1959/60	—	—
Summa		869 000

Tablå 6

Vissa uppgifter rörande det norrländska skogsproduktionsanslagets utnyttjande för skogsvägbyggnader under budgetåren 1960/61—1962/63.

Kronor (avrundning har skett till närmaste tusental)

Budgetår	Skogsvårdsstyrelse i län	Beviljade bidrag till företag inom lappmarken	Av skogsstyrelsen för en 5-årsperiod anvisade belopp avsedda att användas för skogsvägbyggnadsföretag inom samverkanområden i kustlandsdelen
1960/61	Y		82 000
	Z		81 000
	AC		186 000
	BD	66 000	150 000
1961/62	Y		312 000
	Z		176 000
	AC	263 000	287 000
	BD		282 000
1962/63	Y		465 000
	Z		321 000
	AC	104 000	300 000
	BD		420 000
Summa		433 000	3 062 000

D. Anslaget Bidrag till jordbrukets rationalisering, m. m.

Från ifrågavarande anslag som är ett reservationsanslag under nionde huvudtiteln kan lantbruksnämnderna bevilja bidrag till skogsvägar då anläggandet av sådan väg provas erforderligt som led i en fastighetsreglering. Före budgetåret 1959/60 bestreds dessa bidragsmedel

från ett förslagsanslag redovisat under lantmäteriväsendet. Med hänsyn till att gränsen mellan de båda kategorierna jordbruksväg och skogsväg är flytande har det visat sig svårt att få någon mera exakt uppdelning dem emellan. De ungefärliga bidragsbelopp som under de senaste sex budgetåren beviljats till här ifrågavarande skogsvägar framgår av följande tablå.

Tablå 7

Under budgetåren 1957/58—1962/63 beviljade bidragsbelopp (i ungefärliga siffror) till skogsvägar vilkas anläggande prövats erforderligt som led i en fastighetsreglering.

Budgetår	Kronor
1957/58	350 000
1958/59	250 000
1959/60	1 090 000
1960/61	
1961/62	
1962/63	

E. Anslaget Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

Ifrågavarande anslag som är ett reservationsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen är uppfört under sjätte huvudtiteln i riksstaten. I den mån en såsom skogsväg byggd enskild väg kommer i åtnjutande av underhållsbidrag och iståndsättningsbidrag utgår dessa bidrag från förevarande anslag.

Utredningen har funnit erforderligt att skaffa sig en uppfattning om storleks-

ordningen av de bidrag av nyssnämnda slag som utgått till skogsvägar. De svar som lämnats på en av utredningen gjord enkät beträffande längden m. m. av de skogsvägar som blivit berättigade till dylika bidrag — för vilken enkät redogörs i fjärde kapitlet — föranleder till antagandet att underhålls- och iståndsättningsbidrag till såsom skogsvägar byggda enskilda vägar hittills inte belastat förevarande anslag i någon större utsträckning. För de fyra senaste budgetåren har för hela anslaget upptagits totalt respektive 22, 24, 25,5 och 29,5 miljoner kronor.

F. Beredskapsmedel m. m.

Beredskapsmedel benämns de statsmedel som i sysselsättningspolitiskt syfte må användas till åtgärder av skilda slag — bl. a. som bidrag till byggande av skogsvägar — och vilka utgår från det numera under elfte huvudtiteln i riksstaten uppförda reservationsanslaget till vissa sysselsättningspolitiska åtgärder. Från och med budgetåret 1959/60 har skogsvårdsstyrelserna använt beredskapsmedel för skogsvägbbyggnader enligt följande sammanställning.

Tablå 8

Av skogsvårdsstyrelser under budgetåren 1959/60—1962/63 för skogsvägbyggnader använda beredskapsmedel.

Kronor (avrundning har skett till närmaste tusental)

Skogsvårds- styrelse i län	Budgetår				Summa budgetåren 1959/60— 1962/63
	1959/60	1960/61	1961/62	1962/63	
Uppsala	—	—	—	30 000	30 000
Södermanlands ..	265 000	45 000	13 000	24 000	347 000
Östergötlands	100 000	30 000	—	—	130 000
Jönköpings	98 000	49 000	—	10 000	157 000
Kalmar	19 000	6 000	—	52 000	77 000
Gotlands	11 000	9 000	11 000	—	31 000
Kristianstads	—	34 000	—	122 000	156 000
Skaraborgs	54 000	23 000	217 000	304 000	598 000
Värmlands	211 000	119 000	—	58 000	388 000
Örebro	32 000	7 000	24 000	12 000	75 000
Västmanlands ...	66 000	—	—	74 000	140 000
Kopparbergs	—	—	25 000	148 000	173 000
Gävleborgs	—	—	—	7 000	7 000
Västernorrlands ..	92 000	22 000	24 000	—	138 000
Jämtlands	—	—	—	70 000	70 000
Västerbottens	1 840 000	151 000	868 000	478 000	3 337 000
Norrbottnens	—	358 000	1 306 000	3 502 000	5 166 000
Summa	2 788 000	853 000	2 488 000	4 891 000	11 020 000

För att ge en rättvisande bild av det statliga stödet till skogsvägbyggandet inom landet bör också nämnas att utöver de under de redovisade tablåerna angivna beloppen under budgetåren 1959/60—1962/63 även betalats 60 351 000 kronor avseende skogsbilvägbyggande bedrivit som statligt beredskapsarbete i domänstyrelsens regi. Dessa medel har — liksom de beredskapsmedel vilka skogsvårdsstyrelserna använt för skogsvägbyggnader — avräknats mot bilskatte- medlen. Vidare har å tilläggsstat II till

riksstaten för budgetåret 1958/59 till vissa vägbyggnadsarbeten å enskilda och statliga skogar, m. m. anvisats ett reservationsanslag av 5 000 000 kronor att avräknas mot bilskattemedlen. Anslaget som hade tillfällig karaktär skulle disponeras uteslutande till vägbyggnadsarbeten i sysselsättningsfrämjande syfte å enskilda, kronans och ecklesiastika skogar. Anslaget har fördelats med 2,85 miljoner på skogsstyrelsen, 2 miljoner på domänstyrelsen och 0,15 miljon kronor på lantbruksstyrelsen.

FJÄRDE KAPITLET

Trafiken på skogsvägar

Som framgår av den i första kapitlet lämnade redogörelsen för direktiven för utredningen bör det ankomma på utredningen att ta upp till prövning den av 1962 års riksdag i skrivelse den 23 februari 1962 (nr 73) berörda frågan huruvida stöd till skogsvägbyggnad bör förbindas med villkor att allmänheten skall äga trafikera vägen. Utredningen skall här belysa ifrågavarande spörsmål samt framlägga några förslag.

A. Nuvarande bestämmelser m. m.

Någon generell lagbestämmelse som reglerar frågan i vad mån det är tillåtet för envar att begagna befintlig enskild väg — skogsväg eller annan — respektive för vägägaren att avstänga sådan väg för trafik finns inte. I förarbetena, till lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar diskuterades emellertid spörsmålet och därvid ansågs svensk rättsuppfattning vara att all trafik som medförde fara för skada eller slitage på vägbanan eller avsevärd olägenhet av annat slag med laga verkan kunde förbjudas av vägens ägare. Någon ändring i denna rättsuppfattning har veterligen därefter inte inträtt. Beträffande visst slag av körtrafik har frågan reglerats. I vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (61 § 2 mom.) har sålunda uttryckligen stadgats att det beträffande enskild väg ankommer på ägaren av vägen att avgöra om trafik får äga rum där med motordrivna fordon eller visst

eller vissa slag av sådana. Det finns också en straffbestämmelse i förordningen som kan tillämpas vid överträdelse av ett av ägaren meddelat förbud i nyssnämnt hänseende.

Av särskilt intresse i förevarande sammanhang är spörsmålet huruvida bindande föreskrifter om upplåtande av enskild väg för allmän trafik kan meddelas i samband med beviljande av statsbidrag till väghållningen. Här må nämnas att av de tidigare nämnda förarbetena till 1939 års lag om enskilda vägar framgår att frågan huruvida i den tilltänkta lagen borde inskrivas skyldighet att upplåta enskild väg för allmänheten då var föremål för övervägande. Ett genomförande av denna tanke skulle uppenbarligen ha inneburit att man brutit med den rättsuppfattning som enligt vad nyss framhållits ansågs gälla på förevarande område. Enighet rådde emellertid om, vad beträffade enskilda vägar utanför tätbebyggt område, att det eventuella intresset av vägarnas öppethållande för allmän trafik borde tillgodoses genom fakultativa statsbidrag förenade med skyldighet att hålla vägarna öppna för sådan trafik. Tvångslagstiftning borde däremot inte komma i fråga.

Den bidragsförfattning som närmast är av intresse i nyssberört sammanhang är den i andra kapitlet omnämnda kungörelsen 1952: 793 angående statsbidrag till enskild väghållning. Enligt denna kungörelse skall, som också tidigare

framhållits, som villkor för bidrags åtnjutande föreskrivas skyldighet för väghållaren, bland annat, att inte utan länsstyrelsens medgivande avstänga vägen för trafik. I kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m., vilken som framgår av andra kapitlet är den författning som i främsta rummet reglerar den statliga bidragsgivningen till byggande av skogsvägar, finns ingen motsvarande bestämmelse rörande villkor om vägs öppethållande. Underhållsbidrag till skogsväg kan inte beviljas med stöd av bestämmelserna i denna författning. Om emellertid beträffande en skogsväg något av de villkor är för handen som uppställts för beviljande av underhållsbidrag enligt kungörelsen 1952: 793 angående statsbidrag till enskild väghållning möter intet hinder mot att jämlikt den kungörelsen bevilja underhållsbidrag för skogsvägen. Då skall också i beslutet om bidragets beviljande föreskrivas skyldighet att inte utan länsstyrelsens medgivande avstänga vägen för trafik. Vad nu sagts om skogsvägar till vilka byggnadsbidrag må utgå jämlikt kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m., gäller i tillämpliga delar även i fråga om sådana vägar som omfattas av kungörelsen 1940: 599 angående villkor för statsbidrag från anslaget till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m.

För att få närmare kännedom om i vilken utsträckning framför allt underhålls- men också iståndsättningsbidrag beviljats till skogsvägar och i vad mån skogsvägar förändrats till allmänna vägar har utredningen hos skogsstyrelsen och domänstyrelsen hemställt om vissa uppgifter i ämnet.

Av *skogsstyrelsens* från skogsvårdsstyrelserna inhämtade svar på de av utredningen ställda frågorna framgår bl. a. följande.

Den sammanlagda längden för hela landet av de skogsvägar inom det enskilda skogsbruket till vilkas byggande bidrag från något statligt anslag (inklusive beredskapsmedel) beviljats sedan ingången av budgetåret 1939/40 utgör i runt tal 11 200 km.

Härav har vägar om tillsammans omkring 2 000 km, motsvarande c:a 18 procent av den nyssnämnda totala väglängden, kommit i åtnjutande av underhållsbidrag och i viss mindre utsträckning iståndsättningsbidrag.

Malmöhus, Älvsborgs och Jönköpings län redovisar i nu nämnd ordning — procentuellt i förhållande till länets här ifrågasvarande totala skogsväglängd — den största sammanlagda längden skogsvägar med underhållsbidrag, eller för de tre länen respektive 67, 54 och 46 procent. Den faktiska längden av underhållsbidragsvägarna är respektive 43, 168 och 286 km. Det sistnämnda talet — 286 km skogsvägar med underhållsbidrag inom ett län — är det högsta av detta slag i landet.

De motsvarande lägsta procenttalen återfinns i Norrbottens, Östergötlands, Blekinge och Västmanlands län där de är respektive 0, 7 och för de bägge sistnämnda länen 9.

Svaren på utredningens fråga angående vilka skäl — enligt föreskrifterna i bidragsförfattningen — som legat till grund för besluten om underhållsbidrag är mycket ofullständiga. Av de uppgifter som lämnats synes möjligen den slutsatsen kunna dras att anledningen i de flesta fallen varit att vägen haft väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och varit av betydande längd. Även det förhållandet att vägen varit av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållarna har emellertid utgjort grund för bidragsbeslutet i åtskilliga fall.

Av de här ifrågasvarande med statsbidrag byggda skogsvägarna har några sedermera förändrats till allmänna vägar. Detta har dock förekommit i mycket liten utsträckning. Av den ovan angivna totala väglängden 11 200 km har endast 89 km eller c:a 0,8 procent förändrats till allmän väg. Störst har frekvensen varit i Kopparbergs län där 1,5 procent av länets här ifrågasvarande sammanlagda skogsväglängd intagits till allmänt underhåll.

Av *domänstyrelsens* från lokalförvaltningarna inhämtade svar på de av ut-

redningen ställde frågorna framgår bl. a. följande.

Den sammanlagda längden för hela landet av de skogsvägar som byggts genom domänstyrelsens försorg under åren 1940—1961 utgör i runt tal 7 600 km.

Härav har vägar om tillsammans omkring 300 km, motsvarande c:a 4 procent av den nyssnämnda totala väglängden, beviljats underhållsbidrag och i stor omfattning också iståndsättningsbidrag.

Stockholms län redovisar — procentuellt i förhållande till länets här ifrågavarande totala skogsväglängd — den största sammanlagda längden skogsvägar med underhållsbidrag eller 20 procent. Den faktiska längden av underhållsbidragsvägarna i länet är 13 km. Det län som i absoluta tal redovisar den största sammanlagda skogsväglängden med underhållsbidrag är Västerbottens med 166 km dylika vägar.

I 13 län har överhuvudtaget inga underhålls- eller iståndsättningsbidrag beviljats till de här aktuella skogsvägarna.

Det vanligaste skälet för beviljande av underhållsbidrag har varit att den ifrågavarande vägen haft väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och varit av betydande längd. Ett ofta förekommande skäl är också att vägen varit av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållarna.

Av de här ifrågavarande genom domänstyrelsens försorg byggda skogsvägarna har några förändrats till allmänna vägar. I förhållande till den totala väglängden utgör dessa dock blott en ringa del eller 1,3 procent. De återfinns i Örebro, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

B. Framförda önskemål

Krav har upprepade gånger rests, bl. a. i riksdagen, på en liberalisering i fråga om möjligheterna för allmänheten att med bil trafikera de enskilda skogsvägarna. Vid 1960 års riksdag väcktes två likalydande motioner (I: 456 och II: 266) vari motionärerna med hänvisning bl. a. till bilismens snabba tillväxt framhöll det som otillfredsställande att skogsvägar avstängdes för biltrafik under en stor del av året. Visserligen kunde avstäng-

ning av viss anledning och under vissa begränsade tidsperioder vara nödvändig men beslut om sådan avstängning borde lämpligen fattas efter prövning av länsstyrelsen. Tredje lagutskottet som behandlade motionerna delade emellertid inte motionärernas uppfattning. Utskottet ansåg (utl. nr 20/1960) att det var av avgörande betydelse att de skogsvägar som endast åtnjöt byggnadsbidrag enligt 1943 års kungörelse angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. inte byggdes för att motsvara de krav som måste ställas på en allmän trafikled. Om sådana vägar uppläts för allmän trafik skulle följden bli ökade kostnader inte bara för underhåll utan också för vägens anpassning som sådan trafikled. Detta skulle i sin tur leda till berättigade krav på ökade statsbidrag. En dylik utveckling kunde enligt utskottets mening av olika skäl inte anses önskvärd. Utskottet fann därför för sin del motionerna inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd vilket också blev riksdagens beslut.

Även vid 1961 års riksdag motionerades (II: 254) i samma syfte som nyss nämnts. Tredje lagutskottet ansåg i avgivnet utlåtande (nr 2/1961) över den ifrågavarande motionen att det inte kunde komma i fråga att ålägga de enskilda vägintressenterna att stå kostnaden för det utbyggande av vägarna och det ökade underhåll som en allmän trafik skulle medföra. Utskottet kunde emellertid för det dåvarande inte förorda en ökad statsbidragsgivning av den storleksordning varom det uppenbarligen skulle bli fråga. På utskottets hemställan avslog riksdagen motionen.

Den i inledningen till detta kapitel berörda frågan vid 1962 års riksdag angående allmän trafik å skogsvägar hade sin upprinnelse i två likalydande motioner (I: 233 och II: 286) vari hemställdes att riksdagen måtte besluta att all av-

stängning av skogsbilvägar skulle prövas av länsstyrelsen och vidare att erforderlig ändring i vägtrafikförordningen vidtogs. Riksdagens tredje lagutskott erinrade i sitt utlåtande (nr 3/1962) över motionerna om att chefen för jordbruksdepartementet nyligen förklarat sig ämna hemställa om bemyndigande att tillkalla särskilda sakkunniga för att verkställa utredning rörande bl. a. bestämmelserna om bidrag till skogsvägbyggnad (den blivande skogsbruksutredningen). Utskottet förutsatte att om en utökad bidragsgivning övervägdes den frågan också uppmärksammades huruvida det allmänna borde betinga sig villkor om vägarnas öppethållande. Detta kunde givetvis, framhöll utskottet, komma i fråga endast för vägar vars standard kunde anses fylla kraven på en allmän trafikled och beträffande vilka det allmänna skulle komma att bära en väsentlig del av vägkostnaderna. Utskottet hemställde att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening ge till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

I två vid 1963 års riksdag väckta likalydande motioner (I: 358 och II: 420) angående underhållsbidrag till vissa skogsbilvägar har jämväl frågan om vägarnas öppethållande för allmän trafik behandlats. Motionerna har jämte jordbruksutskottets utlåtande 1963:1 överlämnats till utredningen för kännedom.

I en interpellation vid 1963 års riksdag riktades till chefen för jordbruksdepartementet bl. a. frågorna, vem som kunde anses behörig att beträda domänverkets skogsvägar och om statsrådet hade för avsikt att vidta sådana åtgärder att detta spörsmål blev nöjaktigt klarlagt ur allmänhetens synpunkt. I sitt interpellationssvar framhöll departementschefen bl. a. att enligt vad han inhämtat som

huvudregel beträffande domänverkets vägar gällde att allmänheten skulle tillåtas trafikera vägarna i all den utsträckning som befanns lämplig med hänsyn till allmänhetens trafikbehov, vägarnas beskaffenhet och domänverkets användning av dem. Departementschefen erinrade vidare om att skogsbruksutredningen hade att ta upp till prövning frågan huruvida stöd till skogsvägbyggnad borde förbindas med villkor att allmänheten skulle äga trafikera vägen. Enligt departementschefens mening borde de grunder för rätten att trafikera sådan väg som kunde bli resultatet av utredningens överväganden även tillämpas i fråga om domänverkets vägar. I avvaktan på detta resultat ansåg departementschefen anledning inte föreligga att vidta åtgärder i det syfte interpellanten efterfrågat.

Även utanför riksdagen har i olika sammanhang framförts tankegångar som för sitt förverkligande förutsatt bl. a. ökade möjligheter till fri trafik på enskilda vägar. 1960 års naturvårdsutredning framlägger i sitt betänkande *Naturen och samhället* (SOU 1962: 36) synpunkter som ansluter här till. Naturvårdsutredningen framhåller bl. a. att det är uppenbart att de önskemål som framkommit om en aktivare insats från samhällets sida i fråga om naturvårdspolitikerna numera bärs upp av en mycket bred allmän opinion. Bland de egentliga naturvårdsuppgifterna framstår säkerställandet av naturområden som en primär och omfattande arbetsuppgift. Stor uppmärksamhet måste därvid ägnas områdenas tillgänglighet, bl. a. utrustningen med vägar och parkeringsplatser.

C. Utredningens synpunkter och förslag

Det torde vara ovedersägligt att människor i mycket stor utsträckning — åtminstone vad gäller tätortsbefolkningen — gärna söker sig bort från den vanliga hemmiljön i samband med ut-

nyttjandet av fritiden — och detta vare sig fråga är om en längre semester eller en veckosluts- eller annan kortare ledighet. Obestriddligt är också att den arbetsfria tiden under de senaste 30—40 åren ökat i ett snabbt, accelererat tempo. Enligt naturvårdsutredningens tidigare nämnda betänkande torde inom en nära överskådlig framtid de flesta människor i landet vara lediga en dag av tre. Allt flera har blivit intresserade av och funnit möjlighet att skaffa sig sommarställen och sportstugor. Motorbåtar och bilar underlättar förbindelserna. Motorismen har undergått en synnerligen snabb ökning under de senaste årtiondena. I ungefärliga siffror uppgick antalet personbilar år 1930 till 100 000, 1954 till 530 000 och 1962 till 1,4 miljoner. År 1970 väntas antalet ha stigit till 2 miljoner. Naturvårdsutredningen uttrycker i sitt betänkande en förmodan att bilar och motorecyklar till mer än 50 % av tiden används för fritidsresor.

Nu berörda omständigheter kan sägas redan i sig innefatta anspråk på flera färdvägar, parkerings- och rastplatser m. m. Men de har också rent faktiskt medfört en allt större spridning av turistresorna över landet. De enskilda skogsvägarna kommer naturligt nog i detta sammanhang in i blickfältet. De kan tjänstgöra som genomfartsleder för längre bort liggande mål eller som direkta tillfartsvägar till speciella fritidsattraktioner eller kanske som turiststråk i sig själva på grund av den omgivande naturens skönhet. Under senare år har skogsvägarna genomsnittligt byggts i högre standard än tidigare. Detta har givetvis också bidragit till att öka allmänhetens benägenhet att trafikera dem. Förutom att skogsvägarna kan utnyttjas för fritidstrafik kan de vara av intresse också som utfartsvägar för bebyggelse, för jordbrukets transporter m. m.

En viktig aspekt på frågan om skogs-

vägarnas öppnande för allmän trafik är i vad mån väghållarna därigenom i denna sin egenskap ådrar sig ansvarighet gentemot de vägförande. Utredningen vill uppehålla sig något vid detta spörsmål. Först bör nämnas att några allmän-giltiga, mera detaljerade föreskrifter beträffande kraven på underhållet av en enskild väg inte finns. I 3 § lagen om enskilda vägar stadgas visserligen allmänt om vilka åtgärder som skall räknas till vägunderhåll och vinterväghållning men i fråga om skyldigheten att vidta åtgärderna föreskrivs blott — i 4 § tredje stycket samma lag — att vägunderhåll och vinterväghållning skall utföras på sätt vägens ändamål fordrar. Bidragsförfattningarna ger inte mycket större ledning. I kungörelsen 1952: 793 angående statsbidrag till enskild väghållning stadgas beträffande underhållsbidrag att det kan avse antingen vägunderhåll eller vinterväghållning eller också bägge delarna. Beslut om årligt underhållsbidrag skall som villkor för bidraget stadga skyldighet för väghållaren att på tillfredsställande sätt underhålla vägen, att hålla vägen fri från hinder av snö och is i den omfattning som krävs för biltrafik, såvida inte länsstyrelsen medgett annat, och att i fråga om underhållet vara underkastad kontroll av vägförvaltningen i länet. Kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. föreskriver beträffande underhållsfrågan att bidragstagaren genom det kontrakt som upprättas mellan skogsvårdsstyrelsen och honom skall förbinda sig att, om underhållsskyldighet beträffande vägföretaget inte eljest föreligger, underhålla företaget i den omfattning och under den tid, högst tjugo år, som skogsvårdsstyrelsen bestämmer. I kontraktet återfinns som regel blott en klausul att bidragstagaren förbinder sig att under viss tid underhålla företaget på ett med hänsyn till

ändamålet med företaget tillfredsställande sätt och att i fråga om underhållsskyldighetens fullgörande underkasta sig skogsvårdsstyrelsens kontroll.

Som nyss sagts har någon närmare precisering av kraven på vägunderhållet inte skett i författningarna. Inte heller har frågan om väghållares ansvarighet gentemot trafikanterna på vägen för inträffade skador gjorts till föremål för någon specialreglering. Ansvarighetsfrågan är därför att bedöma enligt allmänna skadeståndsrättsliga normer. Den allmänna skadeståndsrätten är emellertid föga reglerad i lag. Strafflagens sjätte kapitel innehåller visserligen en del allmänna bestämmelser om skadestånd men några lagbestämmelser som mera direkt anger de förutsättningar som skall vara för handen för att skadestånd skall utgå finns inte. Detta har medfört att rättspraxis kommit att få stor betydelse på förevarande område. Det torde vara ställt utom allt tvivel att i princip skyldighet anses föreligga för väghållare att hålla vägarna i ett ur trafiksynpunkt tillfredsställande skick. Vid inträffade trafikolyckor sker noggrann prövning från fall till fall för att utröna, om och i vad mån väghållaren låtit någon försumlighet komma sig till last. Att väghållare förpliktats att utge skadestånd till följd av brister i väghållningen finns exempel på i rättspraxis. Grunden för åläggandena har därvid varit att väghållaren befunnits ha underlåtit att vidta sådana åtgärder till förekommande av skadefallet som skäligen ansetts ha ålegat honom i hans egenskap av väghållare.

Det torde inte utgöra någon överdrift att påstå att rättsuppfattningen på här ifrågavarande område utvecklats i riktning mot en skärpning i kraven på väghållarna, en tendens som det inte finns någon anledning förmoda kommer att försvagas. Det faller utanför utredning-

ens kompetensområde att söka närmare analysera den reella innebörden och omfattningen av väghållares ansvarsskyldighet. Klart är emellertid att ett öppnande av skogsvägar för trafik av allmänheten med säkerhet kommer att medföra en ökning av antalet skadefall med ersättningskrav gentemot väghållaren, processer inför domstol etc. Det är vidare givet att det skulle vara förenat med åtskilligt besvär för ägaren av en skogsväg (väghållaren) att utöva fortlöpande besiktning av vägen i syfte att upptäcka eventuella skador och att snabbt vidta åtgärder för att förhindra trafikolyckor till följd av konstaterade skador.

Till det nyss sagda bör fogas den anmärkningen att väghållaren kan låta ansvarsförsäkra sig. Enligt vad utredningen inhämtat från försäkringshåll finns intet principiellt hinder mot att låta exempelvis en allmän ansvarighetsförsäkring för företagare omfatta även ansvar på grund av väghållningsskyldighet. Skogsbolagen brukar enligt vad som uppgetts för utredningen teckna sådana försäkringar. En ansvarighetsförsäkring kan emellertid också avse enbart väghållningsansvaret. Vägsamfälligheter och vägföreningar lär ofta begagna sig av den försäkringstypen. Antalet dylika försäkringar har stadigt ökat under senare år liksom antalet egendomsskador. Några speciella försäkringsvillkor för försäkringar av detta slag tillämpas inte utan de allmänna försäkringsvillkoren för ansvarighetsförsäkring gäller för dem. Enligt dessa villkor åtar sig försäkringsbolagen gentemot försäkrad bl. a. att betala det skadestånd som den försäkrade enligt gällande rätt kan bli skyldig utge. Bolagen besiktigar som regel inte vägarna innan försäkringarna tecknas. Avgörande för frågan huruvida i det enskilda fallet visst försäkringsbelopp skall utbetalas blir om skadeståndsskyldighet enligt de allmänna skade-

ståndsrättsliga normerna av bolaget självt, av domstol eller på annat sätt konstateras föreligga. Skulle ett försäkringsbolag vid ett inträffat skadefall och den i anledning därav företagna vägbesiktningen finna att den ifrågavarande vägen helt och hållet är i ett alltför bristfälligt skick för den för vägen avsedda trafiken — d. v. s. att vägunderhållet otillåtligt eftersatts — kan bolaget enligt försäkringsvillkoren uppsäga försäkringen att upphöra fjorton dagar efter uppsägningen. Det inträffade skadefallet täcks sålunda av försäkringen.

Uppenbarligen förhåller det sig så att allmänhetens trafik på skogsvägarna ökar väghållarens ansvarighet utan att några helt tillfredsställande medel finns att avlasta denna. Det bör inte tas för givet att t. ex. skyltar angivande att trafik sker på trafikantens egen risk medför en sådan avlastning. Då emellertid spörsmålet om rättsverkan av skyltar och andra anvisningar för trafiken gäller hela det enskilda vägnätet och är av sådan karaktär att det inte kan anses ankomma på utredningen att penetrera detsamma uppehåller sig utredningen inte närmare därvid. Utredningen finner det vidare otillfredsställande att en utökad trafik på skogsvägarna medför att ett allt större antal trafikanter inte har det skydd i trafiken som från såväl den enskildes som samhällets synpunkt bör kunna påräknas.

De flesta av skogsvägarna är inte så belägna att de torde kunna anses begärliga som färdvägar för allmänheten. Många av de mindre skogsvägarna är dessutom inte byggda i sådan standard att de lämpar sig för en utökad trafik. Av varje mera varaktig stegring av trafikintensiteten på en väg följer högre underhållskostnader och ökade olägenheter för den skogliga trafiken. Det kan

inte vara samhällsekonomiskt riktigt — oavsett om kostnaderna betalas av samhället eller den enskilde — att investera mera kapital i dylika vägar än som är påkallat med hänsyn till det egentliga trafikintresset av dem. Ur flera olika synpunkter, ordnings-, trafik-, ansvarighets- och vägstandardsynpunkter, synes sålunda ett öppnande av samtliga dessa vägar inte vara lämpligt.

Utredningen finner det dock naturligt att kraven på skogsvägarnas öppethållande för allmän trafik har ökat bl. a. för tillgodoseendet av de starkt expanderande fritidsintressena. Även om principiella och praktiska svårigheter finns i fråga om dylika vägars upplåtelse för allmänheten har utredningen därför sökt finna en form för att tillgodose de önskemål som föreligger. Utredningen föreslår i detta syfte att den allmänna trafiken — fritidstrafiken — kanaliseras till sådana vägar som vid den översiktliga planeringen av skogsvägnätet, vartill utredningen återkommer i sjätte kapitlet, bedöms erforderliga och lämpliga för dylik trafik. Förutsättningen för att vägägarna skall vara skyldiga att hålla ifrågavarande »fritidsvägar» öppna för allmänheten skall vara att de bereds ersättning i form av statsbidrag för de kostnader av olika slag som är en följd av att vägarna upplåts för fritidstrafiken. I denna kostnad bör även inräknas vederbörandes utgifter för ansvarighetsförsäkring som väghållare. Hur utredningen anser bidragssystemet böra utformas redogörs för i sjunde kapitlet. Utredningen avser med sitt förslag inte att åstadkomma någon rubbning i den alltjämt — enligt vad här tidigare anförts — rådande rättsuppfattningen om förhandenvaron av en principiell rätt för vägägare att om han så önskar avstänga vägen för trafik.

FEMTE KAPITLET

Skogsvägbyggnader och försvarssynpunkter

För att tas under övervägande av utredningen vid fullgörandet av dess uppdrag har av Kungl. Maj:t till utredningen överlämnats två vid 1963 års riksdag väckta motioner (I: 391 och II: 462) rörande ersättning till enskilda skogsägare som genom försvarspolitiska överväganden hindras att rationellt utnyttja sina skogstillgångar, jämte jordbruksutskottets utlåtande 1963: 1. Utredningen skall i detta kapitel närmare beröra ifrågasvarande spörsmål.

A. Nuvarande bestämmelser

Inom vissa områden av riket kan möjligheterna att erhålla statligt stöd till skogsvägbyggnader bli beskurna av försvarspolitiska skäl. I syfte att förhindra att vägar byggs som från militära synpunkter inte bör komma till stånd har överenskommelse träffats mellan chefen för försvarsstaben och skogsstyrelsen om visst samrådsförfarande då skogsvägbyggen som avses att utföras med statsbidrag aktualiseras inom vissa i överenskommelsen angivna områden. Dessa områden är

- a) hela Gotland
- b) området längs gränsen mot Norge till en bredd av 50 km
- c) området mellan gränsen mot Finland och en linje Sourva—St. Lulevattnet—inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk—L. Luleälv till Vuollerim—St. Luleälv till utloppet jämte de delar

av Bodens fästnings skyddsområde som är belägna söder om Lule älv samt

- d) Hemsö, Vaxholms, Karlskrona och Älvsborgs fästningars skyddsområden.

Överenskommelsen innebär att skogsvårdsstyrelsen skall söka samråd med militärbefälhavaren i ärenden rörande statsbidrag till skogsvägbyggnad inom ifrågasvarande områden. Om samförstånd inte nås mellan skogsvårdsstyrelsen och militärbefälhavaren skall den sistnämnde hänskjuta ärendet till chefen för försvarsstaben för samråd med skogsstyrelsen. I sista hand avgör Kungl. Maj:t.

Resultatet av ett samråd kan bli att statsbidrag inte beviljas till det planerade vägföretaget. Eventuellt ges vägen då en annan sträckning eller byggs på ett helt annat ställe där hinder från försvarspolitiska synpunkter mot vägens byggande inte är för handen och militära skäl sålunda inte kan utgöra grund för avslag på en bidragsansökan. En sådan ändrad sträckning eller förläggning av en skogsväg medför oftast en lägre båtnad ur skoglig synpunkt. Ett avslag på en bidragsansökan kan givetvis också få till följd att vägplanerna får helt förfalla. Den vägbyggnad till vilken bidrag med beaktande av de militära synpunkterna skulle kunna beviljas blir kanske alltför dyr eller komplicerad. Slutligen kan den situationen inträda att ett på militära skäl fattat avslagsbeslut blir utan den verkan som egentligen avsetts. Bidragssökanden kan nämligen anlägga

den planerade vägen så som den är tänkt från början utan hänsynstagande till försvarsintressena — om han gör det utan bidrag. Den som bygger en skogsväg på egen mark och med egna medel behöver inte nödvändigtvis beakta de militära aspekterna. Endast den som vill ha statsbidrag måste göra detta. Det enda medel som återstår för att få försvarsintressena tillgodosedda när väg byggs utan bidrag är expropriation. Enligt expropriationslagen må annan fastighet än kronans tas i anspråk genom expropriation om Kungl. Maj:t prövar det erforderligt för befästning, övnings- eller förlägningsplats för krigsmakten, visst slag av skjutbana, eller eljest för rikets försvar. Expropriationsförfarandet har enligt vad utredningen kunnat utröna dock aldrig tillgripits vid vägbygge i en situation av sistnämnt slag.

En liknande överenskommelse som den som gäller för skogsstyrelsens ämbetsområde har träffats mellan domänstyrelsen och chefen för försvarsstaben. Överenskommelsen innebär att beträffande vissa områden samråd skall ske i fråga om nyanläggning av domänverkets egna vägar och sådana enskilda vägar i övrigt som avses att dras fram över mark under domänstyrelsens förvaltning. Skälet till att domänstyrelsen ansett sig böra ingå ifrågavarande överenskommelse trots att bidragsintresset inte är aktuellt i sammanhanget torde vara önskan att ta tillbörlig hänsyn till försvarets intressen.

Mellan chefen för försvarsstaben och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har slutligen också träffats en överenskommelse innebärande att beträffande statsbidragsberättigade vägbyggnadsprojekt inom vissa angivna områden samråd skall sökas i varje särskilt fall. Överenskommelsen är en motsvarighet till den som gäller på skogsstyrelsens ämbetsområde.

B. Erfarenheter

För att få närmare kännedom om vunna erfarenheter av tillämpningen av gällande bestämmelser på här ifrågavarande område har utredningen riktat några frågor i ämnet till skogsstyrelsen och domänstyrelsen. Med hänsyn till bl. a. att kostnaderna för eventuella ersättningar, ytterst föranledda av militära hänsynstaganden, torde böra inräknas i de totala försvarskostnaderna hemställde utredningen i sammanhanget också om chefens för försvarsstaben synpunkter på frågan.

Skogsstyrelsen har inhämtat uppgifter från skogsvårdsstyrelserna i de län inom vilka sådana områden är belägna som berörs av den ovan nämnda mellan skogsstyrelsen och chefen för försvarsstaben träffade överenskommelsen. Av de lämnade uppgifterna framgår bl. a. följande.

Endast i delar av Norrbottens län synes det aktuella spørsmålet ha någon egentlig betydelse. I övriga län har någon intressekollision antingen inte alls eller i mycket ringa utsträckning förekommit. I Norrbottens län är det området väster- och söderut från finska gränsen som berörs av de här ifrågavarande militära synpunkterna. Området omfattar ca 2 000 000 ha produktiv skogsmark. Därav äger aktiebolag 227 800 ha, allmänningar 132 600 ha och övriga ägare av skogar under skogsvårdsstyrelseuppsikt 757 100 ha vilket sammanlagt gör i runt tal 1,1 milj. ha under skogsvårdsstyrelsens uppsikt.

Skogsvårdsstyrelsen i Norrbottens län har i sitt remissvar till skogsstyrelsen anfört bl. a. följande.

Storleksordningen på de ekonomiska förluster som de av begränsningen i stöd-givningen berörda markägarna åsamkas kan svårligen överblickas för hela området förrän den nyligen påbörjade regionala väg-nätsplaneringen för skogsbruket framlagt

sitt resultat. Beträffande de ärenden som redan behandlats av militärerna kan följande anföras. Under de senaste fem åren har 158 vägföretag om 110,6 mil insänts för yttrande och av dessa har 107 företag om 67,5 mil helt godkänts, 24 företag om 17,3 mil helt avskrivits och 27 företag avkortats. Då förslag till sträckningen av planerade vägar skickas in till militärerna för yttrande innan någon noggrannare rekognoscering utförts är kännedomen om de vägsträckningar som inte godkänts av militärerna ringa. På grund härav har enbart schablonmetoder använts vid följande uträkningar.

De båtnadsområden som de hittills av militära skäl slopade eller avkortade vägar täcker omfattar för bolagsmark gränsande till bondeskog ca 1 000 ha, allmänningsskogar ca 3 500 ha och övriga enskilda skogar ca 28 000 ha. Att siffran för bolagsmark är så låg beror på att bolagen till största delen bygger sina vägar själva utan statsbidrag. Om avverkningarna beräknas till 1,5 m³sk per år och ha och medelvinsten för virkes- och personaltransport, om vägarna hade utbyggts, beräknas till 7 kr/m³sk blir den årliga förlusten ca 350 000 kr. Virkes- och transportvinsten 7 kr grundar sig på de erfarenheter som erhållits vid båtnadskalkyler för utbyggda vägar. Förlusten blir, om man räknar fram varje företag för sig, säkerligen betydligt större. Vissa genomfarter som hindrats på grund av deras olämplighet ur militär synpunkt skulle ha inneburit stora vinster för såväl markägarna som bygden i övrigt ur allmänna samfärdselsynpunkter.

På frågan om skäl i princip anses föreligga att ersätta markägaren av allmänna medel för de inskränkningar i en fri brukningsrätt som försvarsintressena påfordrar svarar skogsvårdsstyrelsen obetingat ja. Styrelsen utvecklar sin åsikt på följande sätt.

Rent principiellt har skogsvårdsstyrelsen sedan länge hävdad den åsikten att försvaret är en angelägenhet som berör hela landet och att kostnaderna för försvaret skall gemensamt bäras av hela vårt folk. Om då vissa enskilda personer av militära skäl hindras att på ett rationellt och ekonomiskt riktigt sätt utöva sin näring innebär detta

för deras del en extra försvarskostnad för vilken de bör kompenseras.

Härtill kommer att stora delar av de bygder inom länet som besväras av militära restriktioner för vägbyggande har det glestaste nät av allmänna vägar som förekommer i landet och att befolkningen i dessa bygder är för sin utkomst helt beroende av skogsbruket och av att detta kan drivas så att det ger en skälig vinst. Detta kan i dag inte ske utan en kraftig och snabb utbyggnad av vägnätet. De militära hindren för vägbyggande innebär här en hårdare påfrestning för näringslivet än någon annanstans i landet.

Beträffande samordningen av de skogliga och de försvarspolitiska synpunkterna anför skogsvårdsstyrelsen slutligen följande.

Samordning av skogliga och försvarspolitiska synpunkter har eftersträfvats och i vissa fall kommit till stånd. Aktuella vägsträckningar har ändrats för att kunna tolereras ur militär synpunkt. Dessa ändringar innebär dock oftast att det bästa alternativet, sett ur skoglig synpunkt, frångåtts och det är enbart när företaget ansetts mycket brådskande och synnerligen angeläget som en sådan jämkning kommit till stånd. Vissa vägar får byggas enbart om pengar ställs till militärernas förfogande för erforderliga befästningsarbeten. Dessa kostnader är oftast så höga att vägföretaget blir vilande. Vissa vägföretag kan dock vara passande både ur skoglig och militär synpunkt.

Ett gott samarbete råder mellan försvarets och skogsbrukets representanter och förutsättningar för ett ännu bättre och mera fruktbringande samarbete kan förväntas när resultat från den nyligen påbörjade utredningen angående det regionala vägnätet framlagts.

Vad gäller domänstyrelsens förvaltningsområde har styrelsen i sitt svar på utredningens frågor konstaterat bl. a. att inom vissa trakter — närmast finska gränsen — inskränkningar av militära skäl i fråga om anläggande av skogsvägar förekommit i betydande omfattning. Enligt styrelsens mening är det emellertid inte möjligt att ens tillnärmelsevis

uppskatta storleksordningen av de förluster som totalt har uppkommit genom de inskränkningar och kompromisslösningar varom överenskommelse hittills träffats mellan domänverket och de militära myndigheterna. Överjägmästaren i övre Norrbottens distrikt har i sammanhanget lämnat vissa uppgifter avseende hela distriktet rörande de vägförslag som under åren 1959—1962 inlämnats till de militära myndigheterna för granskning. Av 127 vägföretag hade 102 st. eller ca 80 procent omfattande 61,9 mil varit utan erinran ur försvarssynpunkt medan 12 st. eller ca 10 procent omfattande 11,6 mil avslagits helt. 13 vägföretag om 16,8 mil hade godkänts delvis. Samarbetet med de militära myndigheterna hade enligt överjägmästaren varit gott. I de fall då meningsskiljaktigheter uppstått hade gemensamma överläggningar ofta gett en lösning som kunnat accepteras av båda parter.

Chefen för försvarsstaben har i sitt remissyttrande till utredningen framhållit att han redan i yttrande till jordbruksutskottet över de ovan nämnda motionerna I: 391 och II: 462 förklarat sig inte ha något att erinra mot ersättning till berörda markägare i form av statsbidrag. Han säger sig nu vilja särskilt understryka att de kostnader som ett bifall till motionärernas förslag kan komma att föranleda rimligtvis inte till någon del bör belasta försvarets kostnadsram eftersom denna blott innefattar utgifter som direkt berör det militära försvaret. Kostnaderna torde i stället enligt chefen för försvarsstaben böra bestridas från det norrländska skogsproduktionsanslaget.

C. Framförda önskemål

I sitt betänkande Tornedalsutredningen andra delen (SOU 1960: 37) har länsstyrelsen i Norrbottens län tagit upp spørsmålet om militära hinder för väg-

byggnad. Länsstyrelsen framhåller att det område inom Norrbottens län som fixerats i de militära överenskommelserna upptar inte mindre än ca 2/3 av länets skogsmark. Hänsynstagande till försvarsintressena har sedan länge verkat bromsande eller hindrande på en rationell utbyggnad av skogsvägnätet uttalar styrelsen vidare och erinrar om att förhållandet även påtalades vid remissbehandlingen av betänkandets första del. Länsstyrelsen säger sig anse det vara orimligt att försvarskostnader av den art det här gäller i längden skall bäras av en begränsad befolkningsgrupp — eller vad skogsbruket beträffar — av ett relativt fåtal skogsägare. Styrelsen — vars betänkande som framgår av namnet gäller Tornedalen (sådant detta område till sina gränser angetts i betänkandet) — förklarar sig förorda att nuvarande militära vägbyggnadshinder undanröjs och i den mån så erfordras kompenseras med förstärkta försvarsresurser.

I 1962 års statsverksproposition under det norrländska skogsproduktionsanslaget (sid. 264) tog chefen för jordbruksdepartementet upp till behandling vissa av tornedalsutredningens nyssnämnda synpunkter och uttalade bl. a. följande.

Såsom utredningen framhållit möter utbyggnader av skogsvägnätet i Tornedalen vissa svårigheter på grund av hänsynstagande till försvarets intressen. Därför bör skogsvårdsstyrelse- och lantmäteriorganisationen i länet upprätta de delar av den i propositionen om Tornedalen nämnda särskilda vägplanen som avser skogsvägarna. I den mån kostnaderna för denna skogsvägplanering inte inryms under berörda myndigheters ordinarie anslag bör medel kunna ställas till förfogande ur detta anslag (det norrländska skogsproduktionsanslaget). Då bidrag beviljas till vägföretag bör beaktas den eventuella fördyring som förorsakas av hänsynstagande till försvarets intressen.

Departementschefens uttalande föranledde inte någon erinran från riksdagens sida.

Såsom bl. a. i inledningen till detta kapitel nämnts har vid 1963 års riksdag väckts två likalydande motioner (I: 391 och II: 462) rörande viss ersättning till enskilda skogsägare. Motionärerna anser att de av tornedalsutredningen framförda — och av ett flertal remissmyndigheter understödda — synpunkterna inte närmare beaktats vid tornedalsfrågans behandling vid 1962 års riksdag. Det förhållandet, säger motionärerna, att enskilda skogsägare vid byggande av skogsvägar kan åsamkas ökade kostnader orsakade av försvarspolitiska överväganden och att hänsyn därtill tas vid statsbidragstilldelningen synes böra leda till utvidgade åtgärder även i de fall byggnad av skogsvägar hindras av samma orsaker. Det är nämligen ofrånkomligt att enskilda skogsägare som av försvarspolitiska skäl är förhindrade att på rationellaste sätt utnyttja sina skogstillgångar lider ekonomiskt avbräck. Sannolikt rör det inte något större antal skogsägare men detta kan inte få utgöra skäl för att åtgärderna uteblir. Det borde vara möjligt att i fall då bidrag av berörda skäl inte utgår kompensera bortfallet av det »ordinarie» bidraget med en ersättning för minskade möjligheter att ekonomiskt utnyttja skogstillgångarna. Storleken av dessa ersättningar synes böra stå i relation till beräknat ekonomiskt avbräck och utgå ur det norrlandska skogsproduktionsanslaget. Till sist hemställer motionärerna att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till nästa riksdag om ersättning till enskilda skogsägare som genom försvarspolitiska överväganden hindras att rationellt utnyttja sina skogstillgångar.

Remissutlåtanden över motionerna har avgetts av skogsstyrelsen och chefen för försvarsstaben. Skogsstyrelsen föreslår för sin del att skogsbruksutredningen får i uppdrag att utreda frågan och

framlägga förslag i ämnet. Chefen för försvarsstaben uttalar bl. a. att ett genomförande av de i motionerna framförda förslagen kan komma att medföra en ökad utbyggnad av skogsbilvägnätet men att de olägenheter som därvid uppstår från försvarssynpunkt torde kunna hållas inom rimliga gränser genom det samrådsförfarande mellan berörda myndigheter som redan tillämpas i Norrbottens län. Försvarsstabschefen förutsätter att i de fall bidrag kommer att utgå dessa inte kommer att belasta fjärde huvudtiteln.

Jordbruksutskottet uttalar i sitt utlåtande 1963: 1 punkt 91 att utskottet i likhet med skogsstyrelsen finner ifrågasvarande problem vara av det slag att de lämpligen bör tas upp till prövning av skogsbruksutredningen. Utskottet hemställer därför att motionerna i fråga inte måtte föranleda till annan riksdagens åtgärd än att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad utskottet anfört. Detta blev också riksdagens beslut.

D. Utredningens synpunkter och förslag

Utredningen vill till en början erinra om att de nu gällande av försvarspolitiska hänsyn betingade restriktionerna beträffande en enskild skogsägars möjligheter att anlägga skogsväg på sin fastighet är begränsade till att avse förmånen att erhålla statligt bidrag eller lån till vägbyggandet (härvid bortses från expropriation). Möjligheterna att bygga utan dylikt stöd har sålunda inte beskurits genom dessa restriktioner. Vid ett bibehållande av det nuvarande restriktionssystemet synes därför kärnpunkten i det aktuella spörsmålet vara huruvida ersättning i någon form bör utgå till sådana enskilda skogsägare som genom militära hänsynstaganden inte kommer i åtnjutande av det statliga stöd

som eljest normalt skulle ha utgått för byggande av den i det enskilda fallet aktuella skogsvägen.

I nyss berörda fall kan situationen vara den att skogsägaren visserligen inte får bidrag till en skogsvägbyggnad med den sträckning som ur skilda synpunkter varit mest ändamålsenlig men väl kan beviljas bidrag till anläggande av en skogsväg i annan sträckning vilken väg emellertid blir dyrare att bygga trots att den avser i stort sett samma båtnadsområde. Enligt chefens för jordbruksdepartementet ovan berörda uttalande i 1962 års statsverksproposition — vilket uttalande dock blott gällde Tornedalen — skall en dylik fördyring beaktas vid bidragsbeviljandet. Detta uttalande har enligt vad utredningen erfarit ännu inte fått någon tillämpning i praktiken men har tolkats såsom utgörande en parallell till bestämmelsen i 26 § kungörelsen 1952: 793 angående statsbidrag till enskild väghållning. Enligt denna paragraf — vilken inte har någon motsvarighet i författningarna om skogsvägar — skall beräknad kostnad för sådana särskilda åtgärder i riksförsvarets intresse som föreskrivits av länsstyrelsen i samband med beviljande av byggnads- och istandsättningbidrag helt ersättas av statsmedel. De särskilda åtgärder i riksförsvarets intresse som närmast avses med stadgandet torde vara speciella förstöringsanordningar exempelvis vid broar och vägbankar. Till kostnad för i stadgandet avsedda åtgärder torde emellertid också räknas de högre byggnadskostnader som kan uppstå på grund av att en väg av militära skäl måste ges en annan sträckning än som ursprungligen avsetts. I fall då vidtagande av åtgärder av större ekonomisk omfattning i riksförsvarets intresse ifrågasätts bör enligt förarbetena till kungörelsen bidragsfrågan underställas central myndighets prövning. Något fall av underställning

lär emellertid inte ha förekommit i praktiken.

Situationen för en skogsägare som av militära skäl fått avslag på en ansökan om bidrag till en skogsvägbyggnad kan emellertid också vara den att han står helt utan bidragsmöjlighet. Detta inträffar t. ex. om det skogsområde vägen varit avsedd att betjäna är så beläget att ingen som helst vägbyggnad i sträckning som är till nytta för området är godtagbar ur försvarets synpunkt. Möjligheten att bygga utan bidrag kvarstår dock alltså.

Vid sina överväganden av förevarande spörsmål har utredningen fäst sig särskilt vid det sistnämnda förhållandet, d. v. s. att inga av försvarspolitiska hänsyn betingade inskränkningar i fråga om vägars sträckning gäller för den som kan och vill bygga utan statligt stöd. Expropriationsmöjligheten står visserligen öppen för de militära myndigheterna men den har som tidigare nämnts aldrig tillgripits. Enligt utredningens mening ligger det nära till hands att av det nyss sagda dra den slutsatsen att de militära myndigheterna i dessa fall inte bedömt tillkomsten av skogsvägar så allvarligt.

Det tillkommer inte utredningen att gå närmare in på frågan om behovet av restriktioner ur försvarspolitisk synpunkt i fråga om skogsvägbyggandet. Skulle särskilda försiktighetsmått även i fortsättningen böra iakttas därvidlag bör emellertid klarläggas vem som ytterst skall drabbas av de speciella åtgärder och/eller kostnader som blir nödvändiga för att dessa försiktighetskrav skall bli uppfyllda, näringsutövaren eller det totala försvaret. I sitt yttrande över den tidigare nämnda tornedalsutredningens andra del framhöll överbefälhavaren bl. a. önskvärdheten av att åtgärder vidtogs för att stimulera näringslivet inom tornedalsområdet varigenom bättre betingelser kunde skapas för att med detta

områdes egna resurser organisera stridskrafter till dess eget försvar. Dessa åtgärder borde emellertid inte vara av den art att de samtidigt allvarligt försämrade försvarsbetingelserna och medförde ökade krav på stridskrafter.

Enligt utredningens mening behöver skogsbruket av i dag med sin hastigt accelererande utveckling mot ökad maskinanvändning och biltransportering av virke, material och personal ett snabbt utbyggt skogsvägnät. Den stimulans åt näringslivet i Norrbotten — där ju här ifrågavarande försvarsproblem är av någon betydelse — vilken enligt en allmänt, även av utredningen, omfattad mening är behövlig förutsätter bl. a. ett i möjligaste mån fritt skogsvägbyggnad. De militära synpunkterna i sammanhanget bör därför i fortsättningen — i den mån de alltså anses relevanta — inte beaktas på sätt som sker för närvarande, genom ett innehållande av statsbidrag till för skogsbruket i och för sig erforderliga vägbyggnader. Stimulansen i fråga — vilken uppenbarligen även är i försvarets intresse — får anses så viktig att andra möjligheter att tillgodose de militära säkerhetskraven — främst genom försvarets egna anordningar — i första rummet bör provas.

Utredningen föreslår i det följande (sjätte kapitlet) ett organiserat samrådsförfarande mellan olika intressen vid tillkomsten av skogsvägnätets huvudvägar. Om vid ett dylikt samråd en kompromisslösning i fråga om en vägs sträckning av militära skäl åsamkar bidragssökanden fördrade byggnadskostnader bör denne kompenseras därför på sätt framgår av det följande. Kostnaden för samtliga de byggnadsåtgärder som föranleds av militära hänsynstaganden och innebär en ökning av den eljest i och för sig godkända kostnaden för ett skogsvägföretag skall bestridas helt av statsmedel. Detta bör gälla såväl kostnader

för förstöringsanordningar som fördring till följd av att vägen måst ges en ny sträckning. Utredningen anser att ett stadgande av nämnd innebörd bör vara intaget i den författning som i fortsättningen skall reglera den statliga stödgivningen till skogsvägbyggnader. Ett genomförande av detta förslag skulle, synes det utredningen, blott innebära en utvidgning av tillämpningsområdet för departementschefens ovan åberopade uttalande i 1962 års statsverksproposition och ett ernående av överensstämmelse med vad som härvidlag, enligt vad tidigare sagts, gäller för enskilda vägar i allmänhet. Då de ifrågavarande åtgärderna vidtas i riksförsvarets intresse synes det naturligt att kostnaderna för dem inräknas bland de totala försvarsutgifterna. Att kostnaderna bör belasta anslag under försvarshuvudtiteln får anses nödvändigt med hänsyn till angelägenheten av att en synnerligen ingående prövning från de militära myndigheternas sida sker i varje enskilt fall beträffande det faktiska behovet av restriktioner i vägbyggandet. Det är endast de militära myndigheterna som kan göra avvägningen mot de ökade militära kostnader i manskap, befästningsanläggningar och dylikt som tillkomsten av en väg kan medföra, respektive de besparingar i dessa avseenden som är möjliga genom frånvaron av vägen. Självklart bör de ökade kostnaderna uppmärksammas vid de militära anslagens avvägning.

Vid sidan av fördrade byggnadskostnader kan militära hänsynstaganden av här ifrågavarande slag också få andra ekonomiska konsekvenser. Sålunda kan ökade driftskostnader i skogsbruket uppkomma som följd av att en skogsväg — för att bidrag skall kunna beviljas — måst byggas i en annan sträckning än som först planerats. Vidare kan när av militära skäl bidrag inte anses kunna beviljas till något som helst vägbygge

följden bli minskade möjligheter till rationaliseringsåtgärder och därav betingad ekonomisk utveckling av skogsbruket. Fråga är om någon ersättning bör utgå för dylika försämringar i möjligheterna att utnyttja en fastighet.

Enligt utredningens mening finns det knappast någon bärande rättsgrund för anspråk på ersättning i nyss berörda fall. Ett statligt bidrag är i och för sig inte en förmån som den enskilde har en absolut rätt till. Såvitt utredningen känner till torde det inte heller finnas något rättsinstitut som medger reglering av ersättningar för sådana ekonomiska belastningar för en fastighet eller fastighetsägare som utgör en följd av att ett statligt bidrag antingen inte alls utgår eller endast utgår till företag som innebär en inoptimal lösning av en tilltänkt åtgärd. Det nu sagda torde gälla vare sig det är militära hänsynstaganden eller andra omständigheter som utgjort grund för ställningstagandet i bidragsärendet. Enligt utredningens mening synes inte heller för detta ändamål böra införas ett rättsinstitut av berört slag. Tillskapandet av möjlighet till ersättning skulle sannolikt föra med sig avsevärda praktiska svårigheter i fråga om tillämpningen och få betydande konsekvenser inom andra områden för den statliga bidragsgivningen. En behandling av dylika ärenden i administrativ ordning skulle dessutom förmodligen visa sig vara en mind-

re lämplig anordning. Domstolsvägen skulle måhända få tillgripas och då är steget inte långt till det vanliga expropriationsförfarandet.

Av det sagda torde framgå att utredningen anser att det vid ändrad eller utebliven bidragstilldelning inte bör utgå några direkta ersättningar för i anledning därav ökade driftskostnader respektive minskade möjligheter till rationaliseringsåtgärder och därav betingad ekonomisk utveckling av skogsbruket. Enligt utredningens mening bör genom den intensifiering av samarbetet vid planläggningen av skogsvägnätet som skall komma till stånd på sätt utredningen föreslår i sjätte kapitlet vidgade möjligheter skapas för att i allmänhet åstadkomma godtagbara lösningar för de av den aktuella frågan berörda parterna. Utredningen anser vidare att i de fall då alla möjligheter till kompromisslösningar prövats utan resultat expropriation bör tillgripas. Situationen är då uppenbarligen sådan att de militära skälen för att väg inte bör byggas är så starka att sakliga förutsättningar för en dylik åtgärd måste anses föreligga. Skogsvårdsstyrelsen bör i dessa fall avslå bidragsansökningen blott under förutsättning att vederbörande militära myndighet söker expropriationstillstånd eller träffar sådan överenskommelse med markägaren som gör expropriationsförfarandet onödigt.

SJÄTTE KAPITLET

Översiktlig planering av skogsvägnät

Frågan om skogsvägsystemets lämpligaste uppläggning har under senare år ägnats stor uppmärksamhet vid skogshögskolan och institutionen för fastighetsteknik vid tekniska högskolan och principer har utformats för uppläggningsplaneringen. Med utgångspunkt från dessa principer har riktlinjer vuxit fram för planeringen av skogsvägnät och inom de organ som sysslar med planering av detta slag har utarbetats metodik för den praktiska verksamheten med en anpassning efter de olika organens huvudändamål med planeringen. Metodikstudierna fortsätter och bl. a. undersöks möjligheterna att i större omfattning använda databehandling vid kalkyleringen.

A. Enkät rörande planeringsmetodiken

Enligt direktiven har utredningen att undersöka möjligheten av att bedöma medelsanspråken beträffande statligt stöd till skogsvägbyggnad genom på regionala vägplaner grundade flerårsprogram för utbyggnad av skogsvägnät. Med hänsyn härtill har utredningen hos domänstyrelsen, lantmäteristyrelsen, skogsstyrelsen, Sveriges skogsägareförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund anhållit om synpunkter på metodik och slutprodukt vid den översiktliga vägnätsplaneringen om denna skulle ligga till grund för flerårsprogram för den statliga stödgivningen. Synpunkterna har på utredningens begäran anknutits till

en vägnätsplanering som under år 1962 utförts för större delen av Gävleborgs län.

Vägnätsplanen för Gävleborgs län har på initiativ av skogsvårdsstyrelsen och lantmäteriet i länet utarbetats av en arbetsgrupp sammansatt av närmast berörda tjänstemän från de båda organen. I arbetsgruppens kommentar till planen framhålls bl. a. följande.

Planen är att betrakta som en rekommendation till markägare i fråga om utbyggnaden av ett rationellt skogsvägnät och torde bli vägledande vid handläggningen av laga förrättningar och beviljandet av statliga bidrag.

Metodiken vid planläggningen grundar sig på de principer som utarbetats vid skogshögskolan och tekniska högskolan och innebär en syntes av det topografiskt ideala, det transport-geografiskt ideala och det befintliga vägnätet. Aktuella normer beträffande gynnsammaste transportorganisation och optimal vägtäthet har följts. En tvådelad transportorganisation innebärande framsläpning till bilväg och direkttransport därifrån har ansetts mest gynnsam. Enligt denna metodik utväljer man väglägen i terrängens lågpartier med en täthet som så nära som möjligt överensstämmer med den optimala. Kraven i detta hänseende har dock fått vika för vägsystemets topografiska anpassning eftersom forskningen visat att förlusterna blir små även vid relativt stora avvikelser från optimalt vägavstånd medan däremot vir-

kestransport i motlut medför stora kostnadsökningar. Vägarna har vidare getts den mest ändamålsenliga anknytningen och inriktningen med hänsyn till befintliga transportleder, avsättningsorter och arbetskraftcentra. Däremot har den befintliga fastighetsindelningen endast i undantagsfall fått påverka vägplanens utformning.

Som underlag för vägnätsplanen har använts den nya topografiska kartan i skala 1:50 000 vilken kompletterats med samtliga nytillkomna vägar. Nuvarande virkes- och persontransportriktningar har undersökts och flottledernas bestånd på längre sikt har bedömts.

Planen redovisas på transparent plastmaterial vars bladindelning överensstämmer med den topografiska kartans. Alla befintliga allmänna och enskilda vägar av betydelse för skogsbruket har redovisats. Vägarnas båtnadsområden har schematiskt utmärkts medan sådana data som vägstandard, vägvägar och kostnader inte angetts. Planeringen syftar endast till att rekommendera erforderliga vägars principiellt riktiga lägen och deras bästa anknytning till befintligt vägnät. Planen har i huvudsak endast beaktat skogsbrukets behov av vägar.

Beträffande den översiktliga planeringen har de tillfrågade organen i sina svar framfört följande synpunkter.

Domänstyrelsen har framhållit att det primära syftet med en översiktlig planläggning av skogsvägnätet bör vara att skapa garantier för att de vägsystem som utgör komplement till det allmänna vägnätet erhåller en utformning i fråga om sträckning och standard som bäst tillgodoser trafikbehovet.

De enskilda vägsystemen inom de områden som bildas av maskorna i det allmänna vägnätet fyller dels interna trafikfunktioner genom att tillgodose där befintliga fastigheters behov av förbin-

delser med omvärlden, dels externa trafikfunktioner representerande omvärldens intresse av skilda slag av förbindelser in i eller genom området.

Enligt domänstyrelsen skiftar samhällets intresse starkt från vägar som står på gränsen till allmänna till sådana som är helt interna. Ofta har det allmänna behov av en helt annan utformning av vägsystemet än den enskilda fastigheten. Därför är förutsättningen för en funktionell utformning av de enskilda vägnäten att de skilda trafikbehoven utreds och sammanjämkas vid en översiktlig vägnätsplanering. Denna bör i första hand omfatta de delar av vägsystemen som fyller samhällsnyttiga funktioner i sådan grad att det finns anledning för samhället att påverka utformningen. Därvid berörs alla huvudstråk men även en del sekundärvägar kan ha allmänt intresse, särskilt i närheten av tät- eller turistorter. Det ligger emellertid även i samhällets intresse att vägar med huvudsakligen interna funktioner får en optimal utformning. Främst gäller det att inom områden med splittrad ägoarrondering finna lösningar som bäst tillgodoser alla berörda fastigheters behov. När endast färre kontroversiella intressen föreligger är samhällets ingripande knappast nödvändigt. En vägnätsplan innebär i sådant fall endast en rekommendation till markägaren och kan betraktas som en serviceåtgärd från samhällets sida. Dessa rekommendationer bör dock vara vägledande vid vägförrättningar och statsbidragsgivning.

Domänstyrelsen anser att frågan om hur långt i detalj planläggningen från samhällets sida skall drivas inte kan generellt besvaras utan bör avgöras av tillgängliga resurser, tidsfaktorn m. m. När större områden planläggs och utbyggnadstidpunkten kan vara avlägsen är det inte lämpligt att i detalj utreda utformningen av ytterförgreningar. Ex-

emplet från Gävleborgs län är i detta avseende helt tillfyllest och när det gäller sekundärvägar kan man i ännu högre grad begränsa planens omfattning. Så har skett i den preliminära vägnätsplan som domänverket upprättade 1956 för Norrland och Dalarna.

I sistnämnd plan har endast medtagits vägar av klass I och II enligt domänverkets klassificering, d. v. s. huvudvägar och större sekundärvägar för ett maximalt axeltryck av 8 ton (5 ton före 1955) och en vägbanebredd av 3,5 m. Klass I dimensioneras för hastigheten 40 km/tim och tung trafik hela året och klass II för 30 km/tim och tung trafik utom vid direkt tjällossning. Resultatet har blivit ett normalavstånd av 4 à 6 km mellan vägarna. Planeringen av vägar av lägre standard uppskjuts till utbyggnadstidpunkten. Av beskrivningen till planen framgår att man vid dess upprättande varit ganska optimistisk beträffande stabiliteten hos de förutsättningar som legat till grund vid bedömningen av vägbehoven. Utvecklingen har emellertid gått så hastigt, exempelvis i fråga om behov och lokalisering av arbetskraft samt avverkning och transport av virke, att planen nu är i behov av revision.

Även om planen sålunda åldrats och ej helt fyller moderna anspråk har den enligt domänstyrelsen dock i huvudsak kunnat följas vid vägutbyggnaden och kunnat ligga till grund för förhandlingar mellan olika intressenter. Styrelsen fortsätter:

»Ovanstående erfarenheter har redovisats för att belysa bakgrunden till styrelsens i det föregående framförda uppfattning, att en av centrala länsmyndigheter upprättad översiktlig vägplanering för större områden med hänsyn till den dynamiska utveckling, var skogsbruket befinner sig, icke bör omfatta detaljutredning av sådana ytterförgreningar av vägsystemen, som i huvudsak endast har interna trafikfunktioner. Dessa ytterförgreningar är nämligen mest känsliga för för-

ändringar ifråga om transportmetoder o. dyl., varför sådana utredningar bör anstå till utbyggnad av vägarna blir aktuell.

Om man alltså i enlighet härmed vid vägplaneringen kan och bör inskränka detaljutredningen beträffande sekundärvägarna till sådana, vars byggande är omedelbart förestående, bör å andra sidan kravet på omsorgsfull utredning ställas högt ifråga om vägar, som även skall fylla externa trafikfunktioner.»

Om de enskilda vägarna för att fylla externa trafikfunktioner blir dyrare i utförande bör merkostnaderna helt ersättas med statsbidrag.

Styrelsen anser att behovet av översiktlig planläggning för att utreda vilka enskilda vägar som har allmännyttig funktion och att genom statsbidrag främja en ändamålsenlig väghållning är stort även i södra och mellersta Sverige. Visserligen är de enskilda vägsystemen där utbyggda till stor täthet men till betydande del har vägarna tillkommit för lång tid sedan och för helt andra ändamål än som nu bör tillgodoses.

Lantmäteristyrelsen uppehåller sig vid skogsvägplaneringens olika ändamål. Denna kan bl. a. ligga till grund för en bedömning av återstående investeringsbehov i skogsvägar. För detta ändamål krävs endast en mycket enkel översiktsutredning. Denna bedömning av investeringsbehovet torde dock ha ett begränsat värde när det gäller att bestämma flerårsprogram för den statliga stödgivning. Den omfattning vägutbyggnaden kan få är beroende av ett flertal faktorer vars inverkan inte kan bedömas utan närmare utredning. Bland dessa faktorer är finansieringen och markägarnas inställning av stor betydelse. Markägarna kan påverkas genom aktiva insatser från det allmännas sida i form av upplysning och rådgivning. Som underlag för denna behövs en översiktlig planläggning för hela län eller delar av län av den typ som framställts i Gävleborgs

län: Sådan planläggning har redan påbörjats inom åtskilliga andra län och arbetet har på några håll redan hunnit långt.

För ett slutligt ställningstagande beträffande det statliga stödet för ett vägsystem krävs emellertid en detaljplanering av vägnätet. Denna är väsentligt mer tidskrävande och fordrar nära kontakt med berörda markägare. En detaljplanering synes därför inte böra ske förrän en utbyggnad kan bedömas vara nära förestående och torde ofta få ske i anslutning till förrättning enligt lagen om enskilda vägar eller jorddelningslagen.

Enligt lantmäteristyrelsens mening har alla stadier av vägnätsplanering betydelse för statsbidragsgivningen men den viktigaste för upprättande av flerårsprogram synes vara den översiktliga planeringen. Den anses vara en förutsättning för att aktualisera lämpliga investeringsobjekt och påskynda deras realiserande.

Den planeringsmetodik som för närvarande tillämpas av de statliga organen är enligt lantmäteristyrelsen i sina huvuddrag gemensam. Styrelsen uppger att den i samråd med skogsstyrelsen kommer att publicera råd och anvisningar i ämnet. Den praktiska tillämpningen har emellertid varierat. Den tidigare vägtätheten, de topografiska förutsättningarna och tillgängligt kartmaterial har påverkat förfarandet. Nyanser i metodiken berör främst frågan om hur långt planläggningen lämpligen behöver drivas innan den framläggs för markägarna samt i vilken utsträckning speciella kalkyler över det aktuella vägsystemet bör utföras. Det utvecklingsarbete som för närvarande bedrivs för att upprätta program för databehandling av vägnätskalkyler kan komma att påverka den praktiska metodiken vid planläggningsarbetet.

Skogsstyrelsen anser att sådana vägprojekt som skall ingå i flerårsprogram för stödgivning måste ha ett tillfredsställande verklighetsunderlag. De skall sålunda vara tekniskt och transportekonomiskt realiserbara och ha förankring hos de blivande väghållarna. Vägarna i ett dylikt flerårsprogram måste enligt styrelsens mening undersökas mera ingående än som skett i planen för Gävleborgs län. Vissa avsnitt måste förmodligen fältrekognosceras och markägarnas intresse att svara för sin andel av vägkostnaderna måste undersökas. Styrelsen anför sammanfattningsvis:

»Om därför vägnätsplaner skulle läggas till grund för flerårsprogram för stödgivning måste enligt skogsstyrelsens uppfattning beträffande de vägar, som skulle intas i flerårsprogrammen, vägnätsplaneringen göras så ingående som man nu oftast gör först vid den detaljerade områdesplaneringen i samband med aktuella utbyggnadsprojekt.»

Sveriges skogsägareförbund rekommenderar användandet av regionala vägplaneringar för att bedöma medelsbehovet för den statliga stödgivningen. I stort kan dessa planer ha samma utformning som exemplet från Gävleborgs län men de bör kompletteras med en kostnadsberäkning. Uppskattningen av medelsanspråken måste grundas på kostnadsuppgifter och även om dessa i en plan av denna typ blir tämligen approximativa lär en lokalbetonad bedömning bli tillförlitligare än en central överslagsberäkning. Dessutom understryker förbundet vikten av att även andra intressen än skogsbrukets redan från början inkopplas i planeringsarbetet, framför allt industrins, jordbrukets och den allmänna samfärdselns. Det är först härigenom som tillgängliga vägmedel kan utnyttjas på ett riktigt och effektivt sätt.

Sveriges skogsägareföreningars riksförbund önskar också att kostnadssidan

belyses i samband med den översiktliga planläggningen men anser i övrigt att planeringen kan utföras i stort sett på samma sätt som i Gävleborgs län. Den optimala vägtätheten bör emellertid bedömas med hänsyn till en framtida transportorganisation. Dessutom betonas vikten av att planläggningsarbetet utförs i nära samarbete med markägarna, deras intresseorganisationer — främst skogsägareföreningarna — och näringslivet i övrigt.

B. Inventering rörande planeringsläget

Utredningen har funnit det vara av intresse att få klarlagt det nuvarande översiktliga planeringsläget och behovet av ytterligare sådan planering inom landet och har därför vänt sig till skogsstyrelsen för att få en inventering av förhållandena utförd. Inventeringen har gjorts länsvis av skogsvårdsstyrelserna i kontakt med lantmäteriet, domänverket, skogsbolagen, skogsägareföreningarna och andra organ som är engagerade i planeringsverksamheten.

Vid inventeringen som redovisats på kartor har utskilts följande typer av vägnätsplaner:

A) Vägnätsplan som utgör tillräckligt underlag för projektering av de särskilda vägarna, däribland stickvägar. Detta innebär att planen har fast verklighetsunderlag vilket oftast förutsätter fältrekognoscering, överläggningar med markägarna m. m. Vägstandard är angiven i planen.

B) Vägnätsplan som utgör tillräckligt underlag för diskussion med markägarna rörande de skilda vägföretagen. Planen upptar såväl genomfarts- som stickvägar. Väglägena är endast skisserade eller i vart fall inte fältrekognoscerade. Vägstandard är inte angiven.

C) Vägnätsplan av samma slag som under B men upptagande utöver genomfartsvägar endast enstaka längre stickvägar.

Inventeringsresultatet framgår av följande sammanställning (tablå 9) och översiktskarta (bilaga 1). Gränsen mellan vägnätsplan enligt B och C har visat sig så flytande att dessa båda grupper redovisats tillsammans. Båda grupperna torde i stort vara av samma typ som den tidigare beskrivna planen för Gävleborgs län. Med pågående planering avses arbeten som påbörjats och beräknas vara slutförda år 1963.

Tabld 9

Län	Vägnätsplan enl. A Areal/km ²		Vägnätsplan enl. B + C Areal/km ²		Områden där översiktlig planering återstår Areal/km ²
	Pågående	Avslutad	Pågående	Avslutad	
Stockholms	492				2 500
Uppsala			950		3 000
Södermanlands			200		5 000
Östergötlands	438	390			7 300
Jönköpings					11 300
Kronobergs	52	60	1 478	150	8 100
Kalmar			550		9 600
Gotlands		68	8		500
Blekinge			250		1 700
Kristianstads			350		4 100
Hallands	35				3 400
Göteb. o. Bohus					1 500
Älvsborgs				3 465	8 200
Skaraborgs			1 930		—
Värmlands	820	722	6 700	3 100	7 600
Örebro	137	52	3 560	2 240	—
Västmanlands	650	750	50	55	5 300
Kopparbergs	820	2 910	13 250	2 050	—
Gävleborgs	1 092	866	4 630	10 645	2 000
Västernorrlands	6 000	1 925		14 450	3 300
Jämtlands			6 600	3 480	26 000
Västerbottens	1 825	1 140	7 900		32 000
Norrbottnens				58 730	—
Summa	12 361	8 883	48 406	98 365	142 400
Procent av den to- tala areal som upp- skattats behöva planeras	4	3	16	32	45

En inventering av detta slag är vanskelig att utföra och de nämnda siffrorna är endast ungefärliga. Detsamma gäller den bilagda kartan. Sammanställningen ger emellertid en schematisk bild av förhållandena i stort.

C. Utredningens synpunkter och förslag

För skogsnäringens transporter av olika slag är det allmänna vägnätet av stor betydelse och det är angeläget att denna

närings behov vinner tillräckligt beaktande vid vägnätets fortsatta utbyggnad. Detta gäller särskilt beträffande de sekundära allmänna vägarna där skogs-transporterna ofta intar en dominerande ställning. Viktigt är också att det allmänna vägnätet och skogsbilvägnätet koordineras i standardhänseende, framförallt i fråga om bärigheten. Det ankommer inte på utredningen att behandla frågor som sammanhänger med det

allmänna vägnätets utbyggnad med hänsyn till skogsnärings behov. Utredningen vill emellertid framhålla angelägenheten av en god samordning mellan detta vägnät och det speciella skogsvägnätet för att förutsättningar på så sätt skall skapas för en ändamålsenlig uppläggning av de skogliga transporter.

För att skogsvägnätet skall få en lämplig utformning erfordras som underlag för utbyggnaden en översiktlig planering. Som tidigare nämnts har principer för en sådan planering nu utformats på vetenskaplig grund och metodik håller på att växa fram för det praktiska planeringsarbetet.

Av stor betydelse för den översiktliga vägplaneringen är givetvis den utveckling som kan väntas på det transporttekniska fältet inom skogsbruket. Här synes meningarna i vissa avseenden vara delade när det gäller den första fasen i transportkedjan, alltså närmast avverkningsplatsen, och det diskuteras i vilken omfattning vägar kan behövas och till vilken standard de bör utbyggas. Däremot råder det enighet om behovet — även på längre sikt — av huvudvägar av god beskaffenhet för skogsbrukets transporter fram till allmän väg. Utredningen kommer i detta sammanhang endast att uppehålla sig vid planläggningen av dessa huvudvägar vilka är av gemensamt intresse för större skogsområden och som regel för ett större antal skogsägare och som är dimensionerade för tyngre lastbilstransporter under hela året, i vissa fall med undantag för den värsta tjällossningen. Frågan om vägnätets yttre förgreningar, från avverkningsplatsen till huvudvägen, är delvis av annan natur. Utformningen och placeringen av dessa vägar är nära beroende av sättet för skogsbrukets bedrivande i området eller hos den berörda skogsägaren. Det perifera transportsystemets rationalisering måste därför utformas tillsammans med

övriga åtgärder för skogsvård och avverkning. Utredningen har funnit lämpligt att behandla denna del av vägnätet i ett kommande betänkande i samband med stödgivningen till skogliga åtgärder i övrigt.

De nämnda huvudvägarna för skogsbrukets transporter är ofta av intresse också för annan motorfordonstrafik, exempelvis för fritidstrafik, utfart för bebyggelse, jordbruksnärings transporterna m. m. Detta måste beaktas vid den översiktliga vägplaneringen även om de skogliga synpunkterna transportekonomiskt i allmänhet är så dominerande att de i första hand bör bestämma vägnätets sträckning och standard.

Enligt utredningens mening bör den översiktliga vägplanen redovisa en principlösning för huvudvägarna och ungefärligt ange deras läge. Planläggningen bör grundas på de principer för skogsvägplanering som utarbetats vid skogshögskolan och institutionen för fastighetsteknik vid tekniska högskolan. För att transportuppläggningen i sin helhet skall bli ändamålsenlig är det angeläget att koordinationen med flottledssystemet uppmärksammas. Vid planläggningen skall också andra trafikintressen än de skogliga beaktas. Man bör eftersträva att kanalisera allmänhetens motorfordonstrafik till vissa skogsvägar som bör få ett sådant utförande att de passar för denna utökade trafik. Alla huvudvägar behöver inte byggas ut till samma standard och en grov klassificering bör ske av desamma i planen. Vidare bör behovet av större last- och upplagsplatser för skogstransporterna samt större parkerings- och rastplatser för fritidstrafiken uppmärksammas.

Planläggningen bör göras på sådant sätt att slutprodukten kan läggas till grund för beräkning av ramar för den statliga stödgivningen till skogsvägbygandet enligt det system som närmare

behandlas i åttonde kapitlet. Att döma av den erfarenhet från den pågående planeringsverksamheten som redovisats för utredningen bör detta med ett effektivt utnyttjande av kart- och flygbildsmaterial samt lokalkännedom vara möjligt utan nämnvärt fältarbete. När det gäller att rationalisera planeringsarbetet i tekniskt avseende bör också de senaste rönen beträffande de fotogrammetriska metodernas användning vid planläggningen av det allmänna vägnätet vara till nytta.

Det synes vara lämpligt att som skett i exemplet från Gävleborgs län använda den nya topografiska kartan i skala 1 : 50 000 som underlag för planeringen och att redovisa vägplanen på transparent material i samma bladindelning som den topografiska kartan. Planen bör uppta inte bara föreslagna nya vägar i huvudvägssystemet utan också befintliga vägar i detsamma med förslag till erforderliga förbättringar. Det bör anges vilka vägar som anses böra vara öppna, jämväl för allmänhetens motorfordons- trafik och vidare bör standarden i grova klasser för de olika vägarna redovisas. För att planen skall ge en helhetsbild över vägsystemet bör även det allmänna vägnätet återges. Inom de områden där modern topografisk karta inte finns upprättad är man hänvisad till annat underlag men största möjliga enhetlighet bör eftersträvas för planerna inom landet.

Som tidigare framhållits bör syftet med den översiktliga vägnätsplanen vara att den i stora drag skall redovisa hur skogsvägfrågan lämpligen bör lösas. Planen skall sedan utgöra underlag för det mera detaljerade planeringsarbetet i samband med själva utbyggnaden. Skulle de vid tillfället för den översiktliga planläggningen rådande förutsättningarna mera väsentligt ändras innan planen blir realiserad bör denna givetvis

anpassas efter de nya förhållandena.

Utredningen har funnit det vara tillfyllst att framföra de nu nämnda synpunkterna beträffande slutprodukten vid planeringen och har inte ansett sig böra närmare behandla metodikfrågorna. Dessa får penetreras vid de metodikstudier som lantmäteristyrelsen och skogsstyrelsen enligt de tidigare nämnda enkätsvaren är sysselsatta med. Planeringsmetodiken bör successivt anpassas efter de framsteg som görs i utvecklingsarbetet på området.

Den översiktliga vägnätsplaneringen för de enskilda skogarna handhas inom länen numera huvudsakligen av skogsvårdsstyrelserna och lantmäteriorganen i samarbete, med bistånd av specialister i skogsstyrelsen och lantmäteristyrelsen. I några fall har konsulterande privatföretag medverkat i arbetet. Vissa större skogsbolag har utfört planeringen i egen regi inom sina större sammanhängande skogskomplex. Detsamma gäller domänverket. Dessutom är på vissa håll lokalkommittéer av Skogsbrukets transportutredning i någon mån sysselsatta med uppgiften. Efter hand som planeringsarbetet fortskridit har behovet av en samordning framträtt med ökad styrka.

De myndigheter som i första hand blir berörda av en översiktlig planeringsverksamhet av den omfattning utredningen tänkt sig är skogsvårdsstyrelserna såsom bidragsbeviljande myndigheter för skogsvägarna, lantmäteriet såsom den myndighet som handhar huvudparten av förrättningarna enligt enskilda väglagen och därjämte fastighetsbildningsverksamheten, lantbruksnämnderna såsom bidragsbeviljande myndigheter för skogsvägar som tillkommer i samband med strukturrationalisering och för jordbruksvägar, länsstyrelserna såsom allmänna planeringsorgan och naturvårdsmyndigheter samt vägförvaltningarna såsom vägmyndigheter. Samtliga dessa or-

gan är mer eller mindre berörda av pågående organisationsöversyn inom länsförvaltningsutredningen och 1960 års jordbruksutredning. Skogsbruksutredningen utgår från att i dessa sammanhang också frågan om vilket organ som skall handha ifrågavarande vägnätsplanering kommer att lösas. I avvaktan härpå vill utredningen som ett provisorium föreslå ett samrådsförfarande inom länsrådets ram under landshövdingens ordförandeskap med företrädare för berörda organ, på motsvarande sätt som enligt beslut av 1959 års riksdag (prop. 148, JoU 30, rskr. 284) skall ske vid behandlingen av rationaliseringsåtgärder på jordbrukets och skogsbrukets område. Inte blott de nyssnämnda organen utan också länsarbetsnämnden och i vissa delar av landet (jfr. femte kapitlet) den militära myndigheten behöver inkopplas i samrådet.

Själva planeringsarbetet bör som för närvarande handhas av skogsvårds- och lantmäterimyndigheterna i samarbete men detta utesluter inte att dessa myndigheter, om de så anser lämpligt, bör kunna engagera annan myndighet eller konsulterande privatföretag för vissa uppgifter. Kontakt bör kontinuerligt upprätthållas med vägintressenterna — i första hand domänverket och skogsbolagen samt skogsägareföreningarna som företrädare för de mindre skogsägarna — så att planen från början får förankring bland intressenterna. Samordning bör därvid ske med den planläggningsverksamhet som bedrivs av de större markägarna själva. Länsrådet har visserligen inga beslutande funktioner men det torde dock vara möjligt att inom detsamma åstadkomma den koordination som är nödvändig. Företrädare för vägintressenterna bör beredas tillfälle att delta i överläggningarna inom länsrådet beträffande hithörande frågor.

Behandlingen i länsrådet bör ge till

resultat en av myndigheterna och företrädarna för vägintressenterna accepterad plan över huvudledsnätet av den översiktliga typ som tidigare beskrivits. Med ledning av planen och de önskemål som framkommer från intressenterna torde den bidragsbeviljande myndigheten kunna göra erforderliga framställningar beträffande den statliga stödgivningen. Utredningen återkommer härtill i åttonde kapitlet.

Som tidigare nämnts är avsikten att den översiktliga planen endast ungefärligt skall redovisa vägarnas lägen. Det torde därför bli nödvändigt med vissa justeringar av sträckningar och väglängder vid detaljplanering och projektering i samband med utbyggnaden. Enligt den erfarenhet som från Gävleborgs län redovisats för utredningen har justeringarna där blivit relativt små men de kan på andra håll bli större.

Med hänsyn till att de översiktliga vägnätsplanerna skall utgöra underlag för detaljplaneringen är det angeläget att sådana planer snarast blir framställda. Detta synes vara betydelsefullt också ur sysselsättningspolitiska synpunkter genom att planerna ger en kartläggning över arbetsprojekt och bidrar till att förbättra beredskapsläget på området. Planeringen får anses vara av stort allmänt intresse och bör därför bekostas av staten. Detta är ingen ny princip. Redan nu sker den översiktliga planläggningen såsom ett led i skogsvårdsstyrelsernas och lantmäteriorganens övriga uppgifter utan kostnad för markägarna.

Med hänsyn till den jämförelsevis ringa erfarenhet som finns av planläggning av detta slag och den utveckling på metodikområdet som pågår är det vanskligt att göra en beräkning av kostnaden och tidsåtgången för det återstående planeringsarbetet i landet, helst som förutsättningarna är mycket varierande. Som framgår av sammanställningen på

sidan 50 har för stora delar av landet planer redan upprättats eller påbörjats. Många av dessa kan emellertid förmodligen inte utan komplettering användas för de ändamål utredningen avser. Till viss ledning för en bedömning av kostnaden och tidsåtgången kan nämnas att den tidigare berörda gävleborgsplanen för landskapet Hälsingland, omfattande drygt 1 miljon hektar, uppges ha kostat 2 à 3 öre per hektar för själva planeringsarbetet. Den totala tidsåtgången för den specialutbildade befattningshavare som utfört arbetet har uppgått till ungefär 3 1/2 månad vartill kommit ritarbete under ett par veckor. Att döma av dessa siffror skulle det med en relativt måttlig personalinsats vara möjligt att inom några år få översiktliga vägnätsplaner framställda för landet i dess helhet. Kostnaden för arbetet skulle bli av storleksordningen 1/2—3/4 miljon kronor.

Det bör emellertid framhållas att gävleborgsplanen inte i alla avseenden är lika fullständig som den planläggning utredningen föreslår. Terrängförhållandena och förutsättningarna i övrigt, bl. a. i fråga om kartmaterial, anses även ha varit särskilt gynnsamma för gävleborgsplaneringen. Dessutom kan man vänta att de pågående metodikstudierna leder fram till ett förfarande som ger en mera fulländad slutprodukt men som samtidigt blir mera kostnadskrävande. Det torde vara realistiskt att räkna med högre totalbelopp för den återstående

planeringen än som nyss nämnts. Även om planeringskostnaden skulle flerdubblas är det enligt utredningens mening väl motiverat att från samhällets sida satsa på denna uppgift med hänsyn till de stora vinster som ur allmän synpunkt kan göras genom att vägnätet får en ändamålsenlig utformning. Kostnaden som till stor del är av engångskaraktär kommer under alla förhållanden att bli synnerligen blygsam i relation till de investeringar det är fråga om.

I det föregående har framhållits att behovet av större last- och upplagsplatser för skogstransporterna samt större parkerings- och rastplatser för fritids- trafiken bör uppmärksammas i den översiktliga väglanläggningen. Enligt 1939 års lag om enskilda vägar och 1943 års lag om allmänna vägar faller sådana platser inte under vägbegreppet. Som från flera håll i olika sammanhang påpekats är detta otillfredsställande. Utredningen har under hand framfört sina synpunkter i frågan till 1960 års vägsakkunniga som har till uppgift att verkställa översyn av väglagstiftningen och vill kraftigt understryka nödvändigheten av en snar ändring i nämnt avseende.

Utredningen har endast haft anledning att uppehålla sig vid den översiktliga planläggningen av skogsvägnätet. I detta sammanhang bör dock framhållas att behov torde föreligga av motsvarande planläggning av huvudvägarna inom de enskilda vägnätet i övrigt.

SJUNDE KAPITLET

Riktlinjer för den statliga stödgivningen

Som en bakgrund till sina förslag om nya bestämmelser för den statliga stödgivningen till skogsvägarna vill utredningen till en början något beröra skälen för sådant stöd.

A. Skälen för statlig stödgivning

I sitt betänkande om skogsbrukets vägfrågor (stencilerat) framhåller 1955 års skogsvårdsutredning att de ständigt ökade kraven på vägnas standard gör ett skogsvägföretag mycket kostsamt och att lång tid kan förflyta innan företaget är amorterat genom sänkta transportkostnader. Redan detta förhållande talar enligt skogsvårdsutredningen för att det allmänna lämnar stöd till dylika företag. Särskilt bör detta gälla stamvägar som regelmässigt berör ett stort antal skogsägare och som måste förläggas på det mest ändamålsenliga sättet ur hela det berörda skogsområdets synpunkt utan alltför stor hänsyn till de skilda ägarnas lokalbetonade och kortsiktiga önskemål.

Skogsvårdsutredningen berör även de pågående förändringarna av den skogliga arbetskraftens bostads- och arbetsförhållanden och finner att dessa också bör beaktas när det gäller att bedöma behovet av statligt stöd. I detta avseende anför utredningen bl. a. 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 skogskojar 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 enstaka och grupper av jordbruksgårdar.

De av skogsvårdsutredningen nämnda skälen för statligt stöd till skogsvägbygandet behandlas i propositionen 1957: 40 angående anslag för budgetåret 1957/58 till bidrag till väg- och flottledsbyggnader m. m. å skogar i enskild ägo. Från departementschefens uttalande i propositionen kan följande återges:

»Vad härefter angår den principiella frågan om staten överhuvudtaget bör lämna stöd till ifrågasatt 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 utbyggnaden. Det principiellt riktiga i en dylik medverkan torde också kunna sägas vara godkänt genom den bidragsverksamhet som under de senaste de-

cennierna 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.

Frågarvarande 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 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 ifrågarvarande vägväsende.»

Vid den fortsatta behandlingen av skälen för statlig stödgivning berör departementschefen också stödets finansiering och nämner följande:

»På de skäl utredningen anfört och som flertalet remissinstanser godtagit, kan jag tillstyrka, att bilskattemedel tages i anspråk för statlig bidragsgivning till skogsbilvägar-
nas 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 driftsstat. 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 skogsvägan-
slaget 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 skogsvägan-
slaget 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 alltså kommer att belasta den allmänna budgeten och vederbörande driftsstat men enligt utredningens förslag bort täckas in under skogsvägan-
slaget 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 skogsvägbyg-
gandet, d. v. s. den som går över skogsvägan-
slaget, helt skall täckas av bilskattemedel.»

Propositionen godkändes av riksdagen utan ändringar.

De anförda skälen för en statlig stödgivning gäller enligt utredningens mening fortfarande och kan hävdas med ännu större styrka beträffande huvudvägarna i skogsvägnätet. Dessa är redan och kommer förmodligen framdeles ännu mera att bli av mera allmän betydelse inte blott för skogsnäringen utan för samhället i dess helhet. Huvudvägar-
na trafikeras så gott som uteslutande av motorfordon, ofta större lastbilar. Med hänsyn härtill kan det anses motiverat att i högre grad än hittills betrakta det statliga stödet som en restitution av bilskattemedel och inte som en stödgivning i egentlig mening.

Det är givetvis i princip tänkbart att införa ett rent restitutionsförfarande i stället för nuvarande bidragsgivning. Som framhållits i den nyss nämnda propositionen är det emellertid svårt att beräkna restitutionsbeloppen och möjligheterna att göra en sådan beräkning har inte förbättrats. Restitutionsförfä-

randet torde också bli besvärligt i den praktiska tillämpningen. Även om ur principiella synpunkter en övergång till ett restitutionsförfarande skulle kunna motiveras vill utredningen dock bl. a. av rent praktiska skäl föreslå att det nuvarande systemet med bidragsgivning bibehålls för huvudvägarna. Detta system tillämpas för övrigt för alla andra enskilda vägar av motsvarande slag.

Det betraktelsesättet att bidragsgivningen anses som en restitution av bilskattemedel talar principiellt för att också de statliga och ecklesiastika skogarna skulle erhålla bidrag. Ur statsverkets synpunkt synes detta närmast vara ett budgettekniskt problem av sådan karaktär som det inte torde ankomma på utredningen att överväga. Utredningen har för sin del inte funnit att det sedan frågan behandlades vid 1957 års riksdag framkommit några skäl som motiverar en ändring av de hittillsvarande principerna. För ett bibehållande tills vidare av den nuvarande ordningen talar också det förhållandet att vissa grundläggande frågor beträffande de statliga och ecklesiastika skogarna är föremål för utredning. Vid bedömandet av denna fråga har utredningen även uppmärksammat att betydande belopp av beredskapsmedel utgått till vägbyggnader å skogar under domänverkets förvaltning. Med hänsyn till belägenheten av stora delar av statens skogar torde så komma att bli fallet även under de närmaste åren.

B. Förslag till bidragssystem

De i sjätte kapitlet nämnda översiktliga vägnätsplanerna över skogshuvudvägar bör utgöra underlag för den statliga bidragsgivningen. De föreslagna planerna redovisar dels vägar avsedda huvudsakligen för skogliga transporter, dels vägar öppna även för annan motorfordonstrafik. Ur bidragssynpunkt bör dessa båda typer hållas isär.

De förstnämnda motsvarar närmast stamvägarna enligt nuvarande bestämmelser. Det synes vara naturligt att bidragsreglerna för de rena skogsvägarna enligt vägnätsplanerna nära ansluter sig till vad som nu gäller för stamvägarna. Till byggandet av dessa utgår bidrag med högst 50 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden. Om synnerliga skäl föreligger kan efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall bidragsprocenten höjas till högst 75. Dessa maximala procentsatser har visat sig vara väl avvägda. Utredningen föreslår ingen ändring härvidlag men vill ifrågasätta om inte prövningen av specialfallen i förenklande syfte skulle kunna delegeras till skogsstyrelsen.

Med det tidigare nämnda betraktelsesättet att bidragsgivningen är att anse som en restitution av bilskattemedel förefaller det enligt utredningens mening naturligt att den nu tillämpade kategoriindelningen av de bidragsberättigade slopas för huvudvägarna. Skogsstyrelsen har för övrigt under innevarande år ändrat tillämpningsföreskrifterna så att bidragsprocenten numera är densamma för alla kategorier med viss inskränkning för kommuner, bolag, allmänningar och liknande om dessa har dominerande intresse i viss väg. Denna inskränkning torde dock inte vara av någon större betydelse när det gäller huvudvägarna.

De skogsvägar som enligt vägnätsplanerna skall vara öppna även för annan motorfordonstrafik än skogstransporter torde beträffande begagnandet i många avseenden ha likheter med byvägarna. Till dessa utgår byggnadsbidrag med högst 70 procent och om synnerliga skäl föreligger efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall med högst 85 procent. Dessa procentsatser har bestämts innevarande år och enligt utredningens mening bör procenttalen vara desamma för

de skogsvägar som öppnas för allmänhetens motorfordonstrafik. Liksom beträffande de rena skogsvägarna vill utredningen ifrågasätta om inte prövningen av specialfallen skulle kunna delegeras till skogsstyrelsen. Som skäl för högre bidragsprocenter till de för allmänhetens trafik öppna skogsvägarna vill utredningen peka på det förhållandet att den vidgade användningen bl. a. av trafiksäkerhetsskäl ställer sådana högre krav på standard, exempelvis i fråga om bredd, linjeföring, parkeringsplatser, mötesplatser etc., som det inte kan anses åligga den enskilde skogsägaren att bekosta. Dennes vägbehov inskränker sig till den standard som erfordras för de skogliga transporterna. För att bidrag efter de nyssnämnda högre procentsatserna skall utgå bör uppställas det villkoret att vägen inte utan länsstyrelsens medgivande får avstängas för trafik. Motsvarande bestämmelser finns för byvägar. Av anslagstekniska skäl som utredningen återkommer till i åttonde kapitlet bör den bidragsbeviljande myndigheten för varje vägföretag särskilja hur stor del av bidraget som beräknas hänföra sig till den del av trafiken som utgör fritidstrafik. Bidragsreglerna föreslås vara lika för landet i dess helhet. Genom att bidragsprocenterna är angivna med högsttal finns möjligheter att beakta de olika förutsättningarna i skilda delar av landet.

Utredningen vill understryka att de angivna bidragsprocenterna är maximala. Ett lägre procenttal kan vara motiverat exempelvis när vägföretaget bedöms vara mycket lönsamt och intressenterna på kort tid kan beräknas återfå anläggningsskostnaderna. Frågan om bidragsprocenten till de skilda vägföretagen bör regelmässigt diskuteras i samband med vägnätsplaneringen i samråd mellan de berörda myndigheterna med stöd av föreliggande uppgifter.

Enligt nuvarande bestämmelser är skogsvårdsstyrelsen den bidragsbeviljande myndighet för skogsvägbyggnad av här ifrågavarande slag. Utredningen anser att så bör vara fallet även i fortsättningen. Pågående organisationsöversyn för länsmyndigheterna kan dock medföra att en förändring blir nödvändig. Som framhållits i samband med behandlingen av vägnätsplaneringen är flera andra länsorgan berörda av skogsvägbyggnad och det är angeläget att skogsvårdsstyrelsen samråder med dessa organ vid bidragsgivningen framför allt när det gäller angelägenhetsgraderingen. Inte minst viktigt är samrådet med länsarbetsnämnden med tanke på de sysselsättningspolitiska åtgärderna. Om fasta fornlämningar skulle beröras av skogsvägbyggnad bör kontakt sökas med landsantikvarien.

I 15 § av gällande kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning stadgas att underhållsbidrag må utgå dels där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare, dels där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller vägens nödiga underhåll eller vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Bidrag kan avse såväl vägunderhåll som vinterväghållning eller ettdera av dessa slag av väghållning. Till sådana åtgärder som provas erforderliga ur trafiksynpunkt på väg till vilken underhållsbidrag beviljats kan dessutom utgå iståndsättningsbidrag. De skogsvägar som enligt vägnätsplanerna skall vara öppna även för annan motorfordonstrafik än skogstransporter synes uppfylla de uppställda fordringarna för underhållsbidrag. För att avsikten med vägnätsplanerna skall kunna realiseras är det enligt utredningens mening angeläget att underhållsbidrag kommer

att utgå till de nyssnämnda vägarna så snart de färdigställts. Härför krävs en samordning vid bidragsgivningen mellan de båda bidragsbeviljande myndigheterna, länsstyrelsen och skogsvårdsstyrelsen. Denna samordning bör inledas redan på planeringsstadiet så att beslut om underhållsbidrag kan meddelas samtidigt med beslutet om byggnadsbidrag.

Under hänvisning till vad som nämnts i ansvarighetsfrågan i fjärde kapitlet föreslår utredningen att i den kostnad som ligger till grund för beräkning av underhållsbidraget också bör kunna ingå utgift för ansvarighetsförsäkring.

Enligt sina direktiv har utredningen också att pröva möjligheterna att genom ändrad utformning av reglerna för den statliga stödgivningen befrämja strukturrationaliseringen och samverkan över ägogränserna i skogsmarken. Detta skulle i förevarande sammanhang kunna åstadkommas genom att bidragsbestämmelserna utformades på sådant sätt att den maximala bidragsprocenten sattes högre än vad som föreslagits för normala fall (50 respektive 70 procent) om vägbyggandet skedde i samband med strukturrationalisering eller inom område där samverkan etablerades. Ett sådant arrangemang synes dock enligt utredningens mening vara mindre lämpligt när det gäller huvudvägarna. Dessa berör vanligen större skogsområden där behovet av strukturrationalisering och förutsättningarna för samverkan är skiftande. I den praktiska tillämpningen torde det vålla svårigheter att för huvudvägarna handskas med sådana bestämmelser som föreskriver olika bidragsprocenter beroende på om nyssnämnda åtgärder kommer igång eller ej. Däremot bör det vara möjligt att åstadkomma viss stimulans till åtgärderna genom att för vägföretag inom en trakt lämna förtur vid bidragsgivningen. Dessa frågor bör uppmärksammas i det samråd som

utredningen förutsatt mellan de berörda myndigheterna när det gäller angelägenhetsgraderingen mellan de olika vägföretagen. Strukturrationalisering och samverkan kan emellertid dessutom och förmodligen på ett effektivare sätt befrämjas vid annan skoglig stödgivning. Utredningen har för avsikt att behandla dessa spörsmål i ett kommande betänkande.

Vid den närmare utformningen av bidragsreglerna bör enligt direktiven för utredningen beaktas att det i fråga om skogsvägföretag ur allmän synpunkt är angeläget att de påbörjas och avslutas inom viss tid efter det att beslut om stödgivningen fattats. För att få en uppfattning om de nuvarande förhållandena har utredningen från skogsstyrelsen inhämtat uppgifter rörande den vanliga tidsåtgången från bidragsbeslut till igångsättning och till slutavsyning för företag av normal storlek under budgetåren 1957/58—1961/62. Uppgifterna har sammanställts länsvis i bilaga 2. Av sammanställningen framgår att det synes vara möjligt att i normala fall färdigställa vägföretag inom två år efter bidragsbeslutet. Denna tidrymd bör enligt utredningens mening vara riktmärke när det gäller att bestämma villkoren för bidragstagarna.

När fråga är om större vägföretag bör — sedan skogsvårdsstyrelsen i princip tagit ställning till att företaget skall komma i åtnjutande av bidrag — möjligheterna till utbyggnad i etapper övervägas. Genom att bidrag beviljas till en vägsträcka i sänder av företaget — var och en av sådan omfattning att den beräknas kunna bli färdigställd inom två år — skapas bättre överblick och större fasthet beträffande anslagen. En uppdelning av bidragsgivningen på detta sätt synes enligt utredningens mening vara mest ändamålsenligt. Beträffande den i direktiven angivna frågan om förskottsutbetalning av beviljat bidrag föreslår

utredningen att motsvarande regler som gäller för bidrag till byvägar görs tillämpliga även beträffande skogsvägar.

C. Samordningsfrågor

Både lantmäteristyrelsen och skogsstyrelsen har i olika sammanhang påpekat att det i praktiken uppkommer vissa samordningsproblem vid bidragsgivningen och förrättningsverksamheten enligt enskilda väglagen som inte går att lösa enbart genom samarbete mellan berörda tjänstemän.

Enligt gällande bestämmelser kan bidrag till skogsvägföretag som berör flera intressenter eller går över fastighet som inte har delaktighet i vägen inte beviljas med mindre angående vägens byggande och underhåll förrättning enligt enskilda väglagen ägt rum eller laga kraftvunnen dom eller överenskommelse föreligger. Motsvarande bestämmelse finns för både byggnads- och underhållsbidrag till byvägar. Handläggningen av förrättningar uppges i vissa fall kunna underlättas om beslut i bidragsfrågan kunde föreligga innan förrättning fullbordats. Det har därför ifrågasatts om inte bidrag skulle kunna beviljas under villkor att förrättning blir genomförd. Från skogsstyrelsens sida har det emellertid uttryckts farhågor för att en sådan ändring skulle skapa oreda i bidragsverksamheten. Bl. a. är det inte möjligt att i fall då även icke bidragsberättigade ingår i företaget bestämma bidragets storlek förrän delaktighetstalen i väganläggningen är slutligt fixerade. Utredningen har därför inte ansett sig böra förorda någon ändring i de nuvarande bestämmelserna. De rullande flerårsplaner för bidragsgivningen varom utredningen framlägger förslag i åttonde kapitlet torde dock skapa bättre möjligheter för skogsvårdsstyrelserna att lämna upplysningar om när bidrag kan påräknas för

de olika vägföretagen vilket bör vara betydelsefullt i förrättningsverksamheten.

Det har visat sig att vägförrättningar numera behövs för flertalet vägföretag, framför allt när fråga är om huvudvägar. För att skogsvägbyggandet inte skall fördröjas är det angeläget att lantmäteriorganisationen som handhar huvudparten av förrättningarna, har tillräckliga resurser för uppgiften.

Även om förrättningarna kan handläggas i önskvärd takt har samordningsproblem uppkommit beroende på att tillgången på bidragsmedel inte motsvarat efterfrågan. Enligt enskilda väglagen skall i förrättningsutlåtandet anges tidpunkten då vägföretaget skall vara färdigställt. Intressenterna är i allmänhet beroende av statsbidrag för företaget och på grund därav inte villiga att binda sig för att genomföra projektet förrän besked i bidragsfrågan föreligger. Enligt uttalande från lantmäteristyrelsen till utredningen synes det vara oklart om det med nuvarande lagregler är möjligt att göra utlåntagandet beroende av att statsbidrag kommer att lämnas. Om utlåntagandet inte kan villkorsbindas blir följden att förrättningens avslutande måste anstå tills bidrag är tillgängligt för företaget. Eftersom besvärsmätt finns över förrättningen kan företaget inte påbörjas förrän besvärstiden är till ända eller om besvär anförts dessa slutligt avgjorts. På så sätt kan ansenlig tidsutdräkt uppstå för företagets igångsättning. De anslagstekniska ändringar som utredningen föreslår i åttonde kapitlet, innebärande en övergång till bidragsramar, synes kunna medverka till en viss förbättring i nuvarande förhållanden genom att den bidragsbeviljande myndigheten något tidigare torde få möjligheter att lämna bindande besked i bidragsfrågan. Problemen blir emellertid inte helt lösta på detta sätt. Enligt utredningens mening

är det också angeläget att få en ändring till stånd i det nuvarande förrättningsförfarandet så att vägföretagen kan påbörjas så snart som möjligt efter det att bidragsbeslut föreligger. Detta är framför allt viktigt ur sysselsättningspolitisk synpunkt. Helst bör förrättningsutlåtandet kunna villkorsbindas av att statsbidrag lämnas inom viss tid. Om detta inte skulle vara en möjlig lösning torde vissa fördelar kunna vinnas genom en uppdelning av förrättningen så att först ett utlåtande avges beträffande de mera kontroversiella frågorna rörande vägsträckning, delaktighetstal m. m. och därefter — sedan beslut i bidragsfrågan meddelats — ett slutligt utlåtande i vilket endast tidpunkten för vägföretagets färdigställande behandlas. Det sistnämnda torde i allmänhet endast behöva bli en formsak. Om inte de nuvarande lagbestämmelserna skulle medge en ändring av förrättningsförfarandet på nyss föreslaget sätt anser utredningen att frågan bör lösas vid den översyn av enskilda väglagen som uppdragits åt 1960 års vägsakkunniga.

I detta sammanhang vill utredningen allmänt peka på behovet av en samordning beträffande bidragsbestämmelserna till den enskilda väghållningen. Denna samordning är viktig framför allt av den anledningen att gränserna mellan de olika vägkategorierna — skogsväg, jordbruksväg och byväg — är ganska flytande. Många vägar används för flera ändamål och det kan ibland vara diskutabelt hur de bör rubriceras. Bestämmelserna för de skilda kategorierna bör därför vara så ensartade som möjligt. Likaledes bör det eftersträvas likformighet i bidragshänseende för sådana vägar som utförs i samband med strukturrationalisering med bidrag från jordbrukets ra-

tionaliseringsanslag. Vid utformningen av sina förslag för skogsvägarna har utredningen sökt anpassa reglerna efter vad som gäller för de andra vägkategorierna.

Ansenliga belopp har under de senare åren utgått från beredskapsmedel till skogsvägbyggnad och så torde bli fallet även i fortsättningen. Som tidigare nämnts skall i sådana fall statsbidrag i princip utgå enligt samma grunder som normalt gäller vid skogsvägbyggande. Arbetsmarknadsstyrelsen kan dock, om så anses påkallat, förordna om sådan jämkning av bidragets storlek som omständigheterna kan föranleda till. Denna jämkning skall vara motiverad av sysselsättningspolitiska förhållanden. Det kan vara fråga om kompensation för att ett vägföretag inte skall bli mera kostsamt för markägaren än normalt. Enligt utredningens mening får det i sådana sammanhang anses riktigt med en förhöjning av bidragsprocenten. Ett nära samarbete förekommer redan mellan arbetsmarknads- och skogsvårdsmyndigheterna och detta är nödvändigt för att få till stånd den erforderliga samordningen.

D. Övergångsbestämmelser m. m.

Genom att utredningen nu endast behandlar skogshuvudvägarna i det skogliga vägnätet måste vid ett realiserande av de framlagda förslagen under en övergångstid för vägnätet i övrigt nuvarande bidragsbestämmelser gälla.

Det bör vidare påpekas att utredningen nu inte berör långivningen till skogsvägföretag från skogsväglånefonden men att utredningen kommer att behandla detta spørsmål i samband med andra skogliga belånings- och kreditfrågor.

ÅTTONDE KAPITLET

Anslagsfrågor

Utredningen vill till en början ta upp en anslagsteknisk fråga rörande skogsväganlaget. Utredningen gör detta med utgångspunkt från vad som i allmänhet förekommer enligt nuvarande budgetordning.

Enligt den s. k. täckningsregeln kan dispositionsbeslut normalt inte fattas utöver av riksdagen anvisade medel. Dock förekommer i vissa fall anordningar som medger åtaganden utöver riksstatsanslagen. Detta gäller t. ex. där särskilt s. k. beställningsbemyndigande lämnats, vilket har sin största användning i fråga om försvarets materielanskaffning, eller där riksdagens ställningstagande till ett konkret projekt — ett husbygge eller en fartygsbeställning — i sig självt kan sägas innefatta ett beställningsbemyndigande. I nu antydda fall, det må gälla anskaffningar eller arbeten för statens eget behov eller bidrag till annan huvudman, sker medelsanvisningen i princip över begränsade riksstatsanslag, reservationsanslag eller investeringsanslag. På några områden, viktigast däribland är bidragen till byggnadsarbeten inom skolväsendet, förekommer en anordning som innebär att verksamhetens omfattning styrs av särskilda investeringsramar för påbörjande av nya företag medan de löpande bidragen för pågående arbeten utgår från icke begränsade anslag, förslagsanslag.

En olägenhet vid tillämpningen av täckningsregeln är att reservationen av anvisade medel blir betydande i fråga

om ändamål som innebär mera långsiktiga projekt. Detta gäller också skogsväganlaget. Vid ett i stort sett oförändrat anslag under budgetåren 1958/59—1962/63 har medelsreservationen sålunda ökat från 7,4 till 11,6 miljoner kronor. Det är givet att anslagsreservationer av en sådan relativ storlek kan medföra en inte önskvärd ojämnhet i betalningsutfallet. Det kan också framhållas att nuvarande anordning innebär att tonvikten kommer att ligga på dispositionsbokföringen medan den reala aktiviteten — det faktiska vägbyggandet — blir relativt sett mindre uppmärksammas i budgetprövningen vilket ur konjunkturpolitisk synpunkt är otillfredsställande. Utredningen som på intet sätt vill överdriva olägenheterna av nuvarande form för medelsanvisning till skogsvägbyggandet vill likväl ifrågasätta om inte ett system med en av statsmakterna fastställd ram för totalkostnaden i statsbidrag av nya vägbyggnadsföretag som beslutas under budgetåret och ett förslagsanslag för betalningsutfallet av statsbidrag till de under samma budgetår pågående företagen borde införas i samband med den omläggning av bidragssystemet som utredningen nu föreslår.

Under senare år har i allt högre grad framkommit krav på en ekonomisk långtidsplanering av myndigheternas ekonomiska verksamhet. Utredningen finner en sådan planering mycket viktig i vad avser skogsvägbyggandet och anser det därför angeläget att en sådan rutin ut-

formas som är anpassad till statsmakternas krav på flerårsuppgifter. Översiktliga vägnätsplaner av den under sjätte kapitlet nämnda typen bör därför läggas till grund för flerårsprogram för vägbyggandet och för beräkning av rammar för beslutssumman för bidragen budgetårsvis. I samband med sitt petitarbete för det nästkommande budgetåret bör sålunda skogsstyrelsen på grundval av infordrade uppgifter från skogsvårdsstyrelserna dels framlägga förslag till äskande om ram för bidragsgivningen och anslag för betalningsutfallet för detta budgetår att föreläggas riksdagen dels beräkning avseende ett vart av följande tre budgetår. Sedan statsmakterna fattat beslut avseende det närmaste budgetåret bör en uppföljning av beräkningen för de tre framförliggande budgetåren verkställas.

Underlaget för den föreslagna rullanden av flerårsplaneringen bör utgöras av skogsvårdsstyrelsernas bedömning av planeringsläge och medelsbehov inom respektive län. För de statliga och ecklesiastiska skogarna har utredningen förutsatt att bidrag normalt inte skall utgå till vägbyggnad. Däremot bör dessa skogar — liksom de tilldelas medel för vissa andra ändamål — beviljas särskilda medel till merkostnader för vägbyggandet vilka följer av vägarnas användning för fritidsändamål. Beräkningen av härför erforderliga medel torde böra ske av domänstyrelsen respektive stiftsnämnderna. Utredningen förutsätter att skogsstyrelsen som samordnande och anslags-äskande myndighet skall i fråga om medelsbehovet för den särskilda bidragsgivningen för vägar som upplåts för fritidstrafik samråda med statens naturvårdsnämnd.

Skogsstyrelsen bör vidare beakta konjunkturpolitikens växande krav på flexibilitet inom framför allt investerings-

verksamheten. Med tanke härpå bör planeringen utformas så att både ökning och minskning av skogsvägbyggandets omfattning blir praktiskt genomförbara. Utredningen vill framhålla att då ett ökat skogsvägbyggande sker i form av beredskapsarbete gäller — liksom beträffande det allmänna vägbyggandet — att företagen måste ha högsta prioritet. Vid planeringen måste alltså beaktas att oavsett den volym som statsmakterna kan komma att fastställa för skogsvägbyggandets omfattning för varje budgetår de i tur och ordning mest angelägna företagen alltid måste kunna komma till utförande.

Den särskilda bidragsgivningen till byggandet av skogsvägar som öppnas för fritidstrafik bör redovisas på sätt som möjliggör en klar överblick av de medel som disponeras för detta ändamål. I och för sig kan därför utredningen väl tänka sig att dessa medel också i riksstaten specificeras och anvisas å särskilt anslag. Avgörande för frågan om särredovisningen i riksstaten torde vara intresset av en öppen redovisning å budgeten så långt sig göra låter av de medel som anslås till fritidsändamål. Utredningen vill för sin del inte framlägga något konkret förslag på denna punkt.

Om bidragsgivningen till de skogsvägar som öppnas för fritidstrafik kommer att utgå från samma anslag som bidragsgivningen till övriga skogsvägar synes det bli nödvändigt med en ändring av rubriken för anslaget eftersom även statliga och ecklesiastiska skogar berörs. Förslagsvis kan anslaget rubriceras Bidrag till byggande av vissa skogsvägar.

Vad utredningen nu anfört om särredovisningen av byggnadsbidraget till vissa skogsvägar skulle också i princip kunna gälla underhållsbidragen. Förhållandena ter sig emellertid här annorlunda. I fråga om byggandet skulle bidragsgivningen i statsbudgeten hänföras

till skogsbruksavsnittet, administrationen skulle ske i de former som normalt gäller för detta område o. s. v. Beträffande underhållet har utredningen däremot förutsatt att de skogsvägar som öppnas för fritidstrafik skulle kunna klassificeras i kategorin bidragsberättigade enskilda vägar. I detta hänseende skulle bidragsgivning och administration därför följa helt andra normer. Som samordnande och beslutande myndigheter förekommer här väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna. En specificering av underhållsbidraget till enskilda vägar med hänsyn till fritidstrafikaspekten blir därför en fråga som inte naturligen kan begränsas till de enskilda skogsvägarna. Utredningen har därmed för sin del inte funnit skäl föreslå en särredovisning.

Enligt direktiven har utredningen inte att behandla storleken av bidragsanslagen. Utredningen vill dock framhålla

angelägenheten av att tillräckliga medel anslås för skogsvägbyggandet. Det tycks råda full enighet om den stora betydelsen av ett väl utbyggt skogsvägnät och under de senaste åren synes anledningen till att ytterligare medel inte ställts till förfogande för ändamålet främst ha varit det otillfredsställande planeringsläget. Detta har enligt skogsstyrelsen förbättrats men som framgår av den under sjätte kapitlet redovisade inventeringen är förhållandena ännu långt ifrån tillfredsställande för den översiktliga planläggningen. Utredningen har inte gjort någon motsvarande undersökning beträffande detaljplaneringen men eftersläpningen lär i allmänhet vara betydande också på detta område. Enligt utredningens mening krävs det kraftinsatser för att snarast möjligt få planeringsläget förbättrat så att detta inte fördröjer vägbyggandet.

NIONDE KAPITLET

Förslag till

kungörelse om statsbidrag till byggande av vissa skogsvägar

Häri genom förordnas som följer.

1 §.

För att främja skogsproduktionen på mark som lyder under skogsvårdslagen må till byggande, omläggning eller förbättring av enskild väg utgå statsbidrag enligt vad nedan sägs (*byggnadsbidrag*).

Byggnadsbidrag beviljas och utbetalas av vederbörande skogsvårdsstyrelse.

2 §.

Byggnadsbidrag må utgå endast under följande förutsättningar.

Vägen skall vara upptagen i översiktlig skogsvägplan för länet.

Vägen skall bedömas dels bli till nytta för ett större skogsområde och, som regel, ett större antal skogsägare dels kunna användas året runt för tung trafik med motorfordon (*skogshuvudväg*).

Nytan av vägföretaget skall beräknas minst motsvara kostnaderna därför. För vägföretaget eller del därav må ej ha beviljats annat statsunderstöd. Vad nu sagts skall dock, intill dess Kungl. Maj:t annorlunda förordnar, icke gälla vägföretag som beviljats lån från skogsväglånefonden.

3 §.

Byggnadsbidrag utgår med viss del av den kostnad för vägföretaget som skogsvårdsstyrelsen godkänner.

Skall vägen enligt skogsvägplanen för att tillgodose allmänhetens fritidsintresse hållas öppen jämväl för allmän trafik

(*fritidsväg*), må i kostnaden inräknas den fördyring som kan följa därav.

I kostnad för vägföretag inräknas utgift för upprättande av arbetsplan som skogsvårdsstyrelsen fastställer.

Marklösen eller ersättning för skada eller intrång som orsakas av vägföretaget må ej inräknas i kostnaden för företaget.

4 §.

Byggnadsbidrag må beviljas med högst femtio, för fritidsväg högst sjuttio procent av godkänd kostnad för företaget.

Efter medgivande i varje särskilt fall må, om synnerliga skäl det föranleda, bidragsbeloppen höjas till högst sjuttiofem, för fritidsväg högst åttiofem procent av den godkända kostnaden. Medgivande lämnas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av skogsvårdsstyrelsen.

5 §.

I samband med beviljande av byggnadsbidrag må föreskrivas särskilda åtgärder i riksförsvarets intresse. De här för beräknade kostnaderna skola helt ersättas av statsmedel.

6 §.

Äro flera delaktiga i vägföretag eller går väg över fastighet till vilken vägen icke hör, må byggnadsbidrag ej beviljas med mindre angående vägens byggande och underhåll föreligger antingen lagakraftvunnet beslut enligt lagen om en-

skilda vägar eller lagakraftvunnen dom eller ock träffats överenskommelse som skogsvårdsstyrelsen godkänner.

7 §.

Beslut varigenom byggnadsbidrag beviljas skall såsom villkor för bidragets åtnjutande upptaga skyldighet för bidragstagaren

att utföra det arbete som ingår i vägföretaget inom bestämd tid samt i överensstämmelse med den av skogsvårdsstyrelsen fastställda arbetsplanen och under iakttagande av de föreskrifter i övrigt som styrelsen meddelar;

att underkasta arbetets utförande kontroll enligt skogsvårdsstyrelsens bestämmande;

att, om underhållsskyldighet beträffande vägen ej eljest föreligger, underhålla denna i den omfattning och under den tid, högst tjugo år, som skogsvårdsstyrelsen bestämmer;

att, om beslutet avser byggnadsbidrag till fritidsväg, icke utan länsstyrelsens medgivande avstänga vägen för trafik;

att, efter vad i 11 § sägs, till skogsvårdsstyrelsen återgälda uppburen del av statsbidraget jämte ränta och kostnader;

att icke överlåta område som beröres av vägföretag till annan med mindre denne före överlåtelsen till skogsvårdsstyrelsen avgivit skriftlig utfästelse att fullgöra kvarstående förpliktelser och att ej överlåta området till annan utan att denne gjort enahanda åtagande.

8 §.

För uppfyllande av villkor i bidragsbeslut samt för återbetalning av bidrag skall, om skogsvårdsstyrelsen finner skäl därtill, ställas säkerhet som styrelsen godkänner.

9 §.

Finner skogsvårdsstyrelsen att byggnadsbidrag bestämts efter en kostnad för vägföretaget som beräknats till väsentligt högre belopp än den verkliga kostnaden, skall styrelsen föreskriva motsvarande minskning av bidraget.

Meddelar skogsvårdsstyrelsen tillstånd till avvikelse från fastställd arbetsplan och medför avvikelsen minskning av kostnaden för vägföretaget skall såsom villkor för tillståndet föreskrivas motsvarande minskning av byggnadsbidraget.

10 §.

Byggnadsbidrag skall utbetalas,

med en tredjedel sedan arbetet inom bestämd tid påbörjats,

med ytterligare en tredjedel sedan hälften av arbetet utförts samt

med återstående tredjedel sedan arbetet blivit avsynat och av skogsvårdsstyrelsen godkänt.

11 §.

Uppfylls ej villkor som upptagits i beslut om beviljande av byggnadsbidrag skall skogsvårdsstyrelsen inställa all vidare utbetalning av bidraget samt efter styrelsens prövning återfordra vad därav uppburits att inbetalas till styrelsen inom viss av denna bestämd tid. Å medel som skola återbetalas skall från lyftningsdagen till dess återbetalning sker gäldas ränta enligt de grunder som äro bestämda i fråga om dröjsmålsränta å lån från statens utlåningsfonder.

Kostnad som åsamkats skogsvårdsstyrelsen till följd av indragning eller återkrävande av byggnadsbidrag skall gottgöras av bidragstagaren eller den som betalningsskyldighet eljest åligger.

12 §.

Skogsstyrelsen äger utfärda närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna kungörelse.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1964.

Till vägföretag som är bidragsberättigat enligt kungörelsen må efter ikraftträdandet icke utgå bidrag enligt kungörelsen den 30 juni 1943 (nr 530) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m.

TIONDE KAPITLET

Sammanfattning

Enligt de i samband med utredningens tillkomst givna direktiven — utredningen har sedermera ålagts ytterligare, andra utredningsuppdrag — bör utredningsarbetet, sett i stort, omfatta en teknisk översyn av grunderna för hela den statliga bidrags-, låne- och kreditgarantigivningen till produktionsfrämjande åtgärder till förmån för det enskilda skogsbruket. Bland de spörsmål utredningen har att pröva har den för skogsbrukets rationalisering viktiga frågan om skogsnäringens huvudtransportleder (skogshuvudvägar) och stödgivningen till dem ansetts kunna särbehandlas. Utredningen har funnit skäl att framlägga förslag till dess lösning utan att avvakta utredningsresultatet i övrigt. Spörsmålet om skogsvägnätets yttre förgreningar — från avverkningsplatsen till huvudvägen — är av annan natur och har ansetts böra lösas i samband med övervägandena om övriga skogliga åtgärder.

Utredningen konstaterar till en början att den statliga stödgivningen till skogsvägarna regleras av flera olika författningar och andra bestämmelser samt finansieras från skilda i riksstaten uppförda anslag.

I fråga om skogsvägnätets utbyggnad understryker utredningen nödvändigheten av att en översiktlig planering läggs till grund för densamma. En översiktlig vägplan bör redovisa en principlösning för huvudvägarna och ungefärligt ange dessas lägen. Den skall vidare ange vilka huvudvägar som är avsedda huvudsakligen för skogliga transporter och vilka

som skall vara öppna jämväl för annan motorfordonstrafik. Planen avses sedan skola utgöra underlag för det mera detaljerade planeringsarbetet i samband med själva utbyggnaden. Inte minst med hänsyn härtill är det angeläget att de översiktliga planerna framställs snarast. Att så sker är betydelsefullt också ur sysselsättningspolitiska synpunkter. Planeringen bör liksom för närvarande bekostas av staten. Den bör göras på sådant sätt att slutprodukten kan läggas till grund för beräkning av ramar för den statliga stödgivningen till skogsväggbygget. Med ett effektivt utnyttjande av kart- och flygbildsmaterial samt lokal-känedom bör detta enligt utredningens mening vara möjligt utan nämnvärt fältarbete.

Det från flera håll i olika sammanhang framförda önskemålet om vidgad rätt för en var att färdas på skogsvägarna tar utredningen upp till behandling. Utredningen föreslår att vissa i samband med den översiktliga planeringen av skogsvägnätet utvalda skogsvägar skall öppnas för allmänheten. Syftet därmed är att tillgodose fritidstrafikanternas intressen och att kanalisera denna trafik till vissa för ändamålet lämpliga vägar. Utredningen understryker att ett öppnande av skogsvägar för allmän trafik medför ökat ansvar för väghållaren och att den trafikerande allmänheten där har en mindre grad av säkerhet än som eljest normalt kan påräknas. Ägaren till en väg som öppnas för allmän trafik föreslås få ersättning i form av stats-

bidrag för de kostnader av olika slag som utgör en följd av upplåtandet. I dessa kostnader skall också få inräknas utgifter för ansvarighetsförsäkring som väghållare.

Utredningen har undersökt i vad mån försvarspolitiska hänsynstaganden medför minskade möjligheter att bygga skogsvägar. Undersökningsresultatet och de i anledning därav gjorda överbänsanden har föranlett utredningen att föreslå att de militära synpunkterna i fortsättningen — i den mån de alltjämt anses relevanta — beaktas på annat sätt än som sker för närvarande nämligen genom ett innehållande av statsbidrag till för skogsbruket i och för sig erforderliga vägbyggnader. Andra möjligheter att tillgodose de militära säkerhetskraven — främst genom försvarets egna anordningar — bör i stället i första rummet prövas. Om vid det samrådsförfarande utredningen funnit böra äga rum vid översiktlig vägplanläggning en kompromisslösning i fråga om en vägs sträckning av militära skäl åsamkar bidragssökanden fördröade byggnadskostnader bör compensation utgå för dessa. Sålunda bör kostnaden för samtliga de byggnadsåtgärder som föranleds av militära hänsynstaganden och innebär en ökning av den eljest i och för sig godkända kostnaden för ett skogsvägföretag bestridas helt av statsmedel. Utredningen har däremot inte ansett att det vid ändrad eller utebliven bidragstilldelning bör utgå några direkta ersättningar för i anledning därav minskade möjligheter till rationaliseringsåtgärder och därav betingad ekonomisk utveckling av skogsbruket. I de fall alla möjligheter till kompromisslösningar prövats utan resultat kan expropriation tillgripas.

Utredningen berör frågan om restitution av bilskattemedel till skogsvägbygandet och föreslår att det nuvarande systemet med bidragsgivning bibehålls

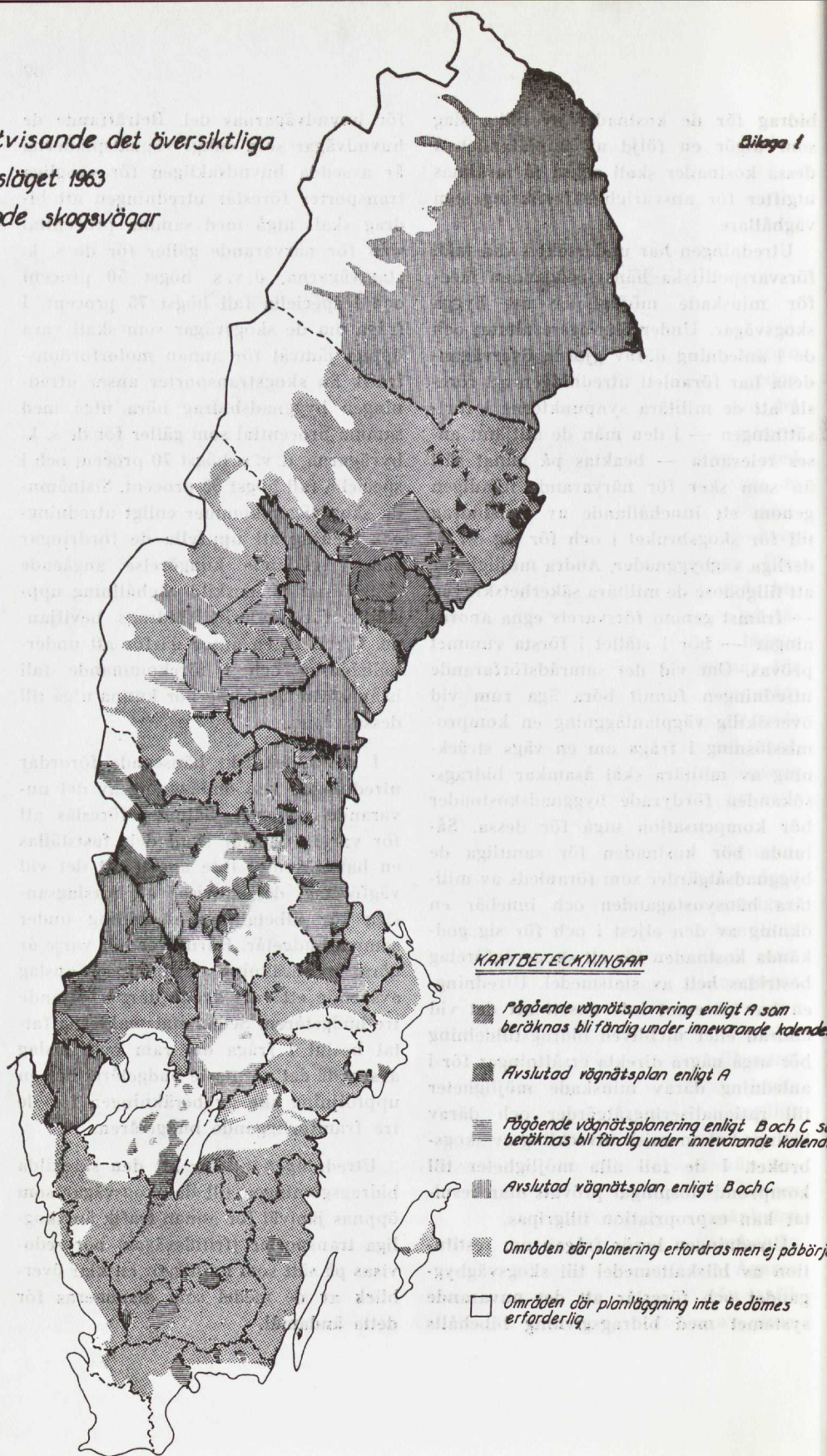
för huvudvägarnas del. Beträffande de huvudvägar som enligt vägnätsplanerna är avsedda huvudsakligen för skögliga transporter föreslår utredningen att bidrag skall utgå med samma procenttal som för närvarande gäller för de s. k. stamvägarna, d. v. s. högst 50 procent och i speciella fall högst 75 procent. I fråga om de skogsvägar som skall vara öppna jämväl för annan motorfordons trafik än skogstransporter anser utredningen byggnadsbidrag böra utgå med samma procenttal som gäller för de s. k. byvägarna, d. v. s. högst 70 procent och i speciella fall högst 85 procent. Sistnämnda skogsvägar kommer enligt utredningens mening att uppfylla de fordringar som i gällande kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning uppställts för underhållsbidrags beviljande. Utredningen anser därför att underhållsbidrag och i förekommande fall iståndsättningsbidrag bör kunna utgå till dessa vägar.

I anslagstekniskt hänseende förordar utredningen viss omläggning av det nuvarande systemet. Sålunda föreslås att för varje budgetår skall dels fastställas en har däremot inte ansett att det vid vägföretag, dels anvisas ett förslagsanslag för utbetalning av bidrag under samma budgetår. Härutöver bör varje år göras en beräkning av ramar och anslag avseende ett vart av de därpå följande tre budgetåren. Sedan statsmakterna fattat beslut i fråga om ram och anslag avseende det närmaste budgetåret bör en uppföljning ske av beräkningen för de tre framföriggande budgetåren.

Utredningen uttalar att den särskilda bidragsgivningen till de skogsvägar som öppnas jämväl för annan trafik än skögliga transporter (fritidsvägar) bör redovisas på sätt som möjliggör en klar överblick av de medel som disponeras för detta ändamål.

*Karta utvisande det översiktliga
planeringsläget 1963
beträffande skogsvägar*

Bilaga 1



Bilaga 2.

Sammanställning av de av skogsvårdsstyrelserna lämnade uppgifterna rörande den vanliga tidsåtgången från bidragsbeslut till igångsättning och till slutavsyning för skogsvägföretag av normal storlek under budgetåren 1957/58—1961/62.

Skogs- vårdssty- relse i län	Tidsåtgång från bidragsbeslut		Sammandrag av skogsvårdsstyrelsernas kommentarer
	till igångsättning mån.	till slutavsyning år	
1	2	3	4
B	2—4, max. 6	3, borde vara 2	Tidsåtgången från bidragsbeslut till igångsättning är beroende av tidpunkten för bidragsbeslut eftersom vägbyggnadsarbeten som regel igångsätts först vid barmark.
C	5—9	3—5	
D	2—6	2—6	Den längre byggnadstiden gäller vägbyggnadsföretag som under tidigare år utförts manuellt.
E	2—4	1—5	
F	3—4	2—3	Tiden för slutavsyning har under de två senaste åren försenats av den dåliga väderleken.
G	1—3	1—2, max. 3	Se kommentarerna för län B.
H	3—6	ca 2	
I	8—13	1—1,5	
K	ca 12	4—10	Den relativt långa tiden mellan bidragsbeslut och slutavsyning beror i vissa fall på att den slutliga grusningen fått anstå. Även påfordrade justeringsarbeten kan ibland ha varit orsak till dröjsmål. Grovbrytning och bankläggning har i allmänhet kommit snabbt igång.
L	ca 3	2—2,5	Anledningar till variationer i tidsåtgång är entreprenad eller utförande i egen regi, väderleksförhållandena, vägbyggnadstekniska skäl, arbetskraftstillgång m. m.
M	—	—	

Skogs- vårdssty- relse i län	Tidsåtgång från bidragsbeslut		Sammandrag av skogsvårdsstyrelsernas kommentarer
	till igångsättning mån.	till slutavsyning år	
1	2	3	4
N	ca 12	ca 2	Tidsåtgången till slutavsyning anses normal och några större möjligheter att minska denna anses ej föreligga beroende på att byggnationer huvudsakligen bedrivs under sommarhalvåret.
O	2—13	1—2	Den ibland långa tiden till igångsättning har berott på omstakning av viss vägdal, dröjsmål med entreprenad m. m.
P	2—6	2—3,5	Tidsåtgången till igångsättning bör kunna minskas till 2 mån. om entreprenör kan antas omedelbart efter bidragsbeslutet. Tiden till slutavsyning bör kunna minskas till 2 år.
R	2—3	1,5—3	Normal byggnadstid beräknas vara 2 år. Någon gång överskrider tidsplanen t. ex. på grund av olämpliga väderleksförhållanden (nederbördsrik sommar) eller oskicklig planläggning av byggnadsarbetet från entreprenörens sida. Kortare byggnadstid än 2 år kan av tekniska skäl icke förekomma annat än undantagsvis.
S	ca 6	ca 2	Om bidragsbeslut fattas under vinterhalvåret startar vägbygget i normala fall följande sommar. Vägen är då grovbruten i nov.-dec. Färdigställandet sker sommaren därpå varefter slutavsyning beräknas ske i oktober samma år. Tidsåtgång från bidragsbeslutet till igångsättning skulle normalt utgöra ca $\frac{1}{2}$ år. Tidsåtgång från bidragsbeslut till slutavsyning skulle normalt utgöra ca 2 år. Man får räkna med att den terrasserade vägkroppen behöver en vinter för sättning och komprimering (den används första vintern som vinterbilväg).
T	2—6	1—3	
U	ca 10	2,5	
W	ca 2	2,5—3	Förberedande arbeten är ofta utförda då bidrag beviljas. En viss minskning av byggnadstiden torde vara möjlig genom

Skogs- vårdssty- relse i län	Tidsåtgång från bidragsbeslut		Sammandrag av skogsvårdsstyrelsernas kommentarer
	till igångsättning mån.	till slutavsyning år	
1	2	3	4
X	1—2	1—3	ökat vinterarbete. De två senaste årens regniga väderlek har försenat arbetena avsevärt. Tidsåtgången från bidragsbeslut till igångsättning är föranledd av entreprenadupphandling. Företagen är kontrakterade att färdigställas inom viss tid, 1—3 år beroende av företagets storlek.
Y	1—2	ca 3	
Z	2—9	1,5—2,5	
AC	2—11	2—3	<i>Igångsättning:</i> Färdigställning av vägprojekteringshandlingar och slutförande av laga förrättning sker ur arbetsfördelningssynpunkt merendels vintertid. Vid bidragsbeviljande på våren kan normalt vägbyggnad igångsättas påföljande höst (upphandlingstid med entreprenör bl. a. minst 2 mån.). Vinterbyggnad av skogsbilvägföretag kan endast undantagsvis praktiskt genomföras. Vid bristande enighet hos vägsamfällighet m. m. kan igångsättning av vägbyggnad fördröjas. I vissa fall avvaktas vissa lokala tilläggsbidrag till vägbyggnad före byggnadsstart. Dessutom erfordras tid för väglinjesavverkning. Möjlighet till vårbrytning är ofta beroende på jordart. <i>Slutförande:</i> Normal vägbyggnad genomförs idealt på 1,5 till 2,5 år. Av skälighetsskäl kontrakterar skogsvårdsstyrelsen vägbyggnaderna till 3 undantagsvis 4 år.
BD	1—6	1—3,5	Normal tidsåtgång från bidragsbeslut till slutavsyning kan bedömas till ca 2 år. Tänkas kan att kortare företag som påbörjas i juli månad kan färdigställas omedelbart. Erfarenheten visar dock att vägkroppen alltid förändras efter en tjällossningsperiod varför detta förfaringssätt inte synes försvarbart gentemot beställaren. Normal tidsåtgång från bidragsbeslut till slutavsyning kan bedömas till ca 2 år.

KUNGL. BIBL.
1 2 DEC 1963
STOCKHOLM

NORDISK UTREDNINGSSERIE (NU) 1963

1. Øresunds-forbindelsen. 1. del.
2. Fiske och flotning i gränsvattnen mellan Finland och Sverige.
3. Opprettelse av »Nordens Hus» i Reykjavik.
4. Samarbeid mellom de tekniske høyskoler i Norden.
5. Bolagsbeskattningen i Norden.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Utlännings tillträde till offentlig tjänst. [7]
Författningsutredningen VI. Sveriges statsskick. Del. 1. Lagförslag. [16] Del 2. Motiv. [17] Del 3. Motiv. Förslag till riksdagsordning. [18] Del 4. Bilagor. [19]
Bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. [20]
Förslag till lag om vissa gemensambetsanläggningar m. m. [23]
Trafikmål. [27]
Utsökningsrätt II. [28]
Skadestånd I. [33]
Några valfrågor. [54]
Reviderat förslag till jordabalk m. m. [55]
Domstolsväsendet I. Rådhusrätternas förstärktligande. [56]
Fastighetsbildning. [68]

Utrikesdepartementet

Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. [3]
Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. [4]
U-länder och utbildning. [34]
Kommersiellt och handelspolitiskt utvecklingsbistånd. [37]

Försvarsdepartementet

Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. [5]
Försvar och fiskerinäring. [31]
Totalförsvarets regionala ledning. [65]

Socialdepartementet

Den statliga konsulentverksamheten på socialvårdens område. [30]
Arbetsföreläggande. [38]
Åldringsvårdens läge. [47]

Kommunikationsdepartementet

Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962. [59]

Finansdepartementet

Preliminär nationalbudget för år 1963. [8]
Undersökning av taxeringsutfallet. [14]
Om åtgärder mot skatteflykt. [52]
Lokaliseringsutredningen. 1. Lokalisering av statlig verksamhet. [69] 2. Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser av inflyttning av statlig verksamhet. [70]

Ecklesiastikdepartementet

En teknisk institution inom Stockholms universitet. [1]
1955 års universitetsutredning VII. 1. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. [9] 2. Universitetsväsendets organisation. [10]
Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. [13]
1960 års gymnasieutredning. 1. Vägen genom gymnasiet.

[15] 2. Kraven på gymnasiet. [22] 3. Specialutredningar om gymnasiet. [41] 4. Ett nytt gymnasium. [42] 5. Läroplan för gymnasiet. [43]
1958 års utredning kyrka—stat. 1. Religionens betydelse som samhällsfaktor. [26] 2. Kyrkor och samfund i Sverige. [39]
Lärare på grundskolans mellanstadium. [35]
Bättre studiehjälp. [48]
Fackskolan. [50]
Studiesociala utredningen. 1. Akademikernas skuldsättning. [44] 2. Studentrekrytering och studentekonomi. [53]
Organisatoriska åtgärder för rymdverksamhetens främjande. [61]
Stöd åt ungdomsorganisationernas centrala verksamhet. [67]

Jordbruksdepartementet

Listerlandets ålfisken. [32]
1960 års jordbruksutredning. 1. Utvecklingstendenser i modernt skogsbruk. [63] 2. Det svenska lantbrukets effektiviseringsvägar. [66]
Skogsvägar. [71]

Handelsdepartementet

Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. [12]
Papper och annan skrivmateriel. [25]
Malmen i Norrbotten. [36]
Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen. [57]
Svenska handelsflottans krigsförluster under det andra världskriget. [60]

Inrikesdepartementet

Kommunalrättskommittén IV. Kommunalförbundens lånerätt. [2] V. Kommunala renhållningsavgifter. [29]
Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. [6]
Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande. [11]
Sjukhus och öppen vård. [21]
Mentalsjukhusens personalorganisation. Del I. Intervju- och frekvensundersökningar m. m. [24]
Arbetslöshetsförsäkringen. [40]
Befolkningsutveckling och näringsliv i Jämtlands län. [45]
Yrkesmedicinska sjukhusenheter — behov och organisation. [46]
Kommittén för näringslivets lokalisering. 1. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga I. [49] 2. Aktiv lokaliseringspolitik. Betänkande. [58] 3. Aktiv lokaliseringspolitik. Bilaga II. [62]
Landstingens organisation och arbetsformer m. m. [64]

Civildepartementet

De offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt. [51]