

Nr 754

Av herrar **Norrby** och **Wiklund** i Stockholm, *angående åtgärder för att stimulera båtporten.*

Båtporten har under senare år utvecklats till en av våra mest omfattande fritidsaktiviteter. Antalet fritidsbåtar i landet är nu över 300 000; om även roddbåtar, jollar, kanoter o. d. räknas med blir antalet sannolikt det dubbla. Det årliga nytillskottet torde röra sig om nära 10 %.

Samhällsekonomisk betydelse

Båtportens samhällsekonomiska betydelse är av flera slag. Dominerande är naturligtvis att den ger meningsfylld fritidssysselsättning och rekreation åt åtskilliga hundratusental människor. En fortsatt effektivitetshöjning i arbetslivet förutsätter ju goda rekreativmöjligheter. Tillverkning, distribution och underhåll av båtar och båtillbehör är en betydande näringsgren. Enbart småbåtbyggerierna i Sverige producerar för omkring 75 milj. kr. per år, till stor del för export. Båtbyggerierna är ofta lokaliserade eller lokaliseras till områden med sysselsättningsproblem och är därigenom en ur lokaliseringpolitisk synpunkt väsentlig näring. Småbåtsflottan i vårt land representerar stora ekonomiska värden, som genom bl. a. goda hamn- och vinterförvaringsmöjligheter måste skyddas mot förstöring.

Båten torde som alternativ till bil för fritidsresor vara samhällsekonomiskt mindre krävande. Goda möjligheter till båtsport främjar turism och fritidsbebyggelse framför allt genom att lägga stora, eljest svårtillgängliga områden inom räckhåll.

Statens intäkter och kostnader

Statens skatteintäkter från småbåtstrafiken utgörs av drivmedelsskatt och uppgår nu till närmare 30 milj. kr. per år. Statens kostnader utgörs av bidrag till småbåtshamnar, vissa sjötrafikleder, sjöräddningsorganisationen m. m., totalt mindre än 5 milj. kr. 1963 års trafikpolitiska riksdagsbeslut, men innebörden att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader, tillämpat på småbåtstrafiken, skulle motivera kraftigt höjt statligt stöd till båtporten. Anslaget för bidrag till småbåtshamnar föreslås i årets statsverksproposition minskat från 4 207 milj. kr. 1967/68 till 2,6 milj. kr. 1968/69. Sjöfartsstyrelsen har äskat 3,6 milj. kr. Anledningen till prutningen är tydligen den stora reservation, som redovisas för föregående budgetår. Den reservationen, 7 286 milj. kr., är uppenbarligen fiktiv så

till vida att den till inemot 90 % utgörs av disponerade men ej utbetalade medel. Eftersom dispositionsbokföring inte tillämpas blir redovisningen i statsverkspropositionen alltså helt vilseledande. Det kan vidare ifrågasättas om intentionerna i 1962 års fritidsutredning (se SOU 1966:33) tillämpas av Kungl. Maj:t vid beslut om bidrag till hamnprojekt. Den faktiska bidragsprocenten är så låg att många projekt, för vilka bidrag erhålles, måste senareläggas eller helt läggas ner.

Förslag till nya åtgärder

Behovet av småbåtshamnar och uppläggningsplatser är mest akut i storstadsregionerna. Här är det ofta små randkommuner med begränsade resurser som kommer i fråga för lokaliseringen, varför regional samverkan är naturlig och också förekommer. Kommunerna får dock alltid stora nettokostnader för båtsporten; alla aktuella skatteintäkter tillfaller ju staten. Ökad medelsanvisning och mindre snäva bidragsregler för småbåtshamnar m. m. är alltså ett primärt krav.

En rad kostnadskrävande åtgärder blir alltmer nödvändiga. I och med att 1963 års trafikpolitiska beslut nu tillämpas på den kommersiella sjöfarten har rationaliseringsåtgärder inom sjöfarts- och tullverket kommit att drabba båtsporten hårt. Katastrofberedskapen har förändrats, sjötrafikleder läggs ner o. s. v. Här borde den bofasta skärgårds- och kustbefolkningen kunna engageras för service- och bevakningsuppgifter.

Att öppna nya vattenvägar genom utprickning av nya leder, rensning av sund, anläggande av mindre kanaler och underhåll av äldre är angelägna åtgärder. Det system för registrering av småbåtar som tillämpas i Finland är av utomordentligt värde ur säkerhetssynpunkt. Viss frivillig registrering av segelbåtar har vi redan i Sverige. Ett fullt utbyggt system för registrering av småbåtar bör nu införas. Säkerhetsbestämmelser och ytterligare intensifierad sjövettspropaganda kan verksamt bidra till att begränsa sjöolyckornas antal och omfattning. Exemplifieringen kan utvidgas och visar att fritidsutredningen inte till alla delar kunnat förutse båtsportens snabba utveckling trots att bara två år förflutit sedan dess slutbetänkande justerades. Många av utredningens goda förslag har inte aktualiserats av statsmakterna ännu och behöver bearbetas ytterligare. Sjöfartsstyrelsen bör därför ges i uppdrag att i samråd med naturvårdsverket, kommuner, båtsportorganisationerna, branschorganisationer m. fl. snabbt kartlägga behovet av ytterligare åtgärder från samhällets sida för att stimulera båtsporten samt att lägga fram därav föranledda förslag.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att sjöfartsstyrelsen ges i uppdrag att i samråd med bl. a. båtsportorganisationerna snabbt kartlägga behovet av ytterli-

gare åtgärder från statens sida för att stimulera båtsporten.

Stockholm den 26 januari 1968

Sören Norrby (fp)

Daniel Wiklund (fp)
i Stockholm

Nr 755

Av herr **Petersson**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.*

(Lika lydande med motion nr 241 i Första kammaren)

Stockholm den 24 januari 1968

Per Petersson (h)
