

Nr 759

Av herr **Thylén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Bidrag till småbåtshamnar m. m.

(Lika lydande med motion nr 597 i Första kammaren)

Båtsporten har, speciellt sedan slutet av 50-talet, expanderat lavinartat. Försäljningssiffrorna inom båtbranschen slår rekord från år till år. Under 1967 antages årsomsättningen ha passerat 250-miljonersstrecket.

Under 1966 byggdes över 11 000 fritidsbåtar inom landet. Lägg därtill importen och siffran stiger till omkring 15 000 sålda båtar.

Fritidsutredningens prognos, att var 15:e svensk kommer att vara båtägare i slutet av 1970-talet, är därför troligtvis ej överdriven.

Vår långsträckta kust med sina stora skärgårdsområden, liksom våra insjöar, ger gott utrymme och fria vidder för den växande flottan av fritidsbåtar, antingen det gäller dagsturer till badöar och fiskevatten eller semesterlånga skärgårdsfärder. Men dessemellan skall de nu snart 600 000 fritidsbåtarna ha en brygga att förtöja vid, liksom ett stycke mark för vinterförvaringen. Alla är inte skärgårdsbor eller sommarstugeägare, och det är därför främst inom storstadsregionerna som platsbristen är mest påtaglig. Framför allt i de tre största städerna har den tilltagande båtsporten medfört stora problem.

Med den nuvarande expansionen av båtbeståndet och med de riktlinjer för naturvården som börjat taga form, kan man ej räkna med att hamnar alltid kan byggas där det vore billigast. Ökningen inom storstadsråjongerna gör att varje för hamnändamål lämplig vik måste tas i anspråk, när den ligger inom lämpligt köravstånd från bostadsorten, d. v. s. max. 4 mil. Naturvårdsplaneringen för med sig att de kuststräckor och vikar som lämpar sig för friluftsbad och strövområden tas i anspråk för dessa ändamål.

Tusentals stockholmare hankar sig fram från vinter till vinter och vet inte från den ena dagen till den andra var de skall kunna lägga upp sina båtar. Göteborg har gått en annan väg. Resurserna har samlats på en hand, driften är kommunal och Göteborgs hamn har anförtrotts byggnation och skötsel. Detta har resulterat i stora anläggningar på 600—1 200 båtplatser, med asfalterade vinteruppläggningsplaner för omkring samma antal båtar. Detta till trots är båtplatskön omfattande, den 1 december 1966 avvaktade 2 987 sökande sin tur till en båtplats. Men över 3 000 har båtplats i de kommunala hamnarna och lika många i privata hamnar av olika storlek. Och antalet vinteruppläggningsplatser räcker väl till.

Men visst finns det avigsidor även i Göteborg. Stadens budget är ansträngd, medlen räcker inte till och utbyggnaderna går i långsam takt. Många av hamnarna planerades vid en tid då varje sann båtälskare såg snett på den som använde något så prosaiskt som elektriska slipmaskiner, varför det är svårt att få de elektriska uttagen att räcka till vid vårutrustningsdags. Men det finns åtminstone elektriska uttag, och misstagen rättas vid planeringen av dagens hamnar. Väntetiden för en båtplats är omkring fyra år. Kortare visserligen än i flera andra storstadsområden, men lång nog för den som väntar.

Malmö har under många år klarat sig med de två hamnarna i Limhamn och Lomma, där fiskebåtar och fritidsbåtar fått samsas. Men även i Malmö har båtintresset expanderat, och en ny småbåtshamn är under byggnad. Troligtvis kommer den att täcka dagens brist på båtplatser men motsvarar ej de närmaste årens expansion.

Under sjätte huvudtiteln redovisas i statsverkspropositionen ett anslag till Bidrag till småbåtshamnar. För budgetåret 1966/1967 anvisades under detta anslag 4,2 milj. kr. För budgetåret 1968/1969 föreslås nu av departementschefen 2,6 milj. kr. Detta anslag avräknas i sin helhet mot automobilskattemedlen. Anslaget har således minskats med 1,6 milj. kr. Denna minskning motiveras med att det under anslaget finns reserverade medel uppgående till 11,5 milj. kr.

Som tidigare framhållits sker en avräkning av automobilskattemedel och anslaget skall ses som en kollektiv restitution för erlagd bensinskatt.

Att under sådana förhållanden skära ned anslaget innebär en orättvis skattebelastning av en speciell kategori. Vi kan inte acceptera en sådan åtgärd utan anser att byggandet av småbåtshamnar liksom andra serviceanläggningar i stället bör stimuleras.

Med stöd av ovan hemställs,

att riksdagen måtte under sjätte huvudtiteln till Bidrag till småbåtshamnar m. m. anvisa 4 207 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 26 januari 1968

B.-O. Thylén (h)

Nils Carlshamre (h)

Hans Nordgren (h)

Bengt Bengtson (h)
i Solna