

Nr 28

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ökat samhälleligt stöd till motorsport bland ungdom.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I:623 av herr *Eriksson, Karl-Erik*, och herr *Peterson, Eric Gustaf*, samt II: 767 av herr *Andersson* i Örebro m. fl. hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning om samhällets stödformer för motorsport bland ungdom, både ur ungdomsfostrande och ur trafiksäkerhetsfrämjande synpunkt, i syfte att åstadkomma en förstärkning av stödet.

I motionerna anföres att den rika organisationsfloran på ungdomssidan inte synes ha motoranknytning i den mån som motsvaras av det tydliga motorintresset hos ungdomarna. Det är t.ex påtagligt att mopedåkandet mycket sällan bedrivs i klubbform med tävlingar och med föreningsliv med verksamheter kring mopedintresset. I fråga om bilåkande ungdom synes organisationsprocenten vara låg; motororganisationerna har en relativt liten del av sitt medlemstal bland de yngre.

Ett relativt sett större ungdomligt inslag är det enligt motionärerna i de tävlingsinriktade motororganisationerna. Bland annat på grund av ledar- och lokalbrist är det emellertid ofta även för ledande motorklubbar nödvändigt att satsa huvuddelen av intresset på att ge hjälp åt de skickliga förare som i tävlingar försvarar klubbens färger, medan den mer allmänt ungdomsvårdande verksamheten kommer i andra hand.

En betydande svårighet är enligt motionärerna att motorsporten ofta har stort behov av körområden och banor. Inte sällan är det så, att städer, som har tillräckligt underlag för en motorklubb, inte inom stadsgränserna har plats för en motoranläggning. Detta skapar praktiska svårigheter att få kommunala bidrag.

Motionärerna erinrar vidare om att i den s. k. Formel K-sporten möjligheterna att fånga ungdomarnas intresse synes utomordentligt väl förenade. Genom att utövarna själva bygger sina fordon kommer ett verkstadsmoment in i bilden som vintersysselsättning inför sommarens tävlingsverksamhet. Sporten synes länka samman tekniskt intresse, praktiskt arbete, körutbildning och tävlingsanda. Flera Formel K-banor har anlagts i vårt land genom kommunalt stöd men främst genom ungdomarnas eget arbete.

Det samhällsstöd som utgått till motororganisationer har inordnats i stödet till idrottsverksamhet. Genom att motorsport först under senare år haft möjligheter att bli mer allmän, har någon större översyn av samhällets stödformer dock inte kommit till stånd. Motorsporten kan sägas ha fått

påfallande svagt stöd, trots att till dess allmänt ungdomsfostrande insats också kommer en möjlighet att nå ungdomer för trafiksäkerhetsfrämjande utbildning och ge ett trafikmässigt gott uppträdande. Då nu idrottens ställning blir föremål för en omfattande utredning, synes det motionärerna rimligt att en utredning även kommer till stånd rörande samhällets stöd till motorsport, särskilt bland ungdom.

Beträffande motiveringen i övrigt hänvisas till motion II:767.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Kungl. automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Svenska bilsportförbundet och Svenska motoreykelförbundet.

Stadsförbundet och *kommunförbundet* avstyrker bifall till motionärernas hemställan under hänvisning till att 1962 års ungdomsutredning kan förväntas pröva de av motionärerna aktualiserade frågorna.

Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD; organ för KAK, M och MHF) anför:

MSD delar motionärernas uppfattning att motororganisationerna genom speciellt ungdomsarbete, som anknytes till motor- och tävlingsintresset, har mycket goda möjligheter att nå den moderna ungdomen och ge den en trafiksäkerhetsfrämjande men också allmänfostrande utbildning. Möjligheterna är dock f. n. starkt begränsade av orsaker, som i motionen anförts.

MSD tillstyrker motionärernas hemställan om en utredning, men vill därvid framhålla värdet av att representation från motororganisationerna ingår eller ges tillfälle att redan i inledningsstadiet få framföra sina synpunkter till utredningen. På några punkter kan nämligen uppgifterna i motionärernas skrivelse behöva komplettering eller korrigerings. Bl. a. är det icke generellt så att de stora motororganisationerna har en relativt liten del av sitt medlemstal bland yngre motorförare eller har obetydlig ungdomsverksamhet. Vidare bör den föreslagna utredningen uppmärksamma även andra former av trafiksäkerhets- och allmänfostrande verksamhet bland motorungdom än de i motionen särskilt omnämnda. När det gäller markområden för motorsport bör möjligheterna prövas till kombination med anläggningar, där trafikanterna i allmänhet kan ges tillfälle till uppövning av körteknik, körning på halt underlag, fordonsvård o. s. v. Behovet av sådana områden är f. n. mycket stort och har endast på ett fåtal platser blivit tillgodosett. Möjligheter till träningskörning i eller utan tävlingens form men icke blandad med allmän trafik, måste från trafiksäkerhetsfrämjande synpunkt bedömas som synnerligen värdefull.

Med ovannämnda förutsättning tillstyrker MSD en förutsättningslös utredning om samhällets stödformer för motorsport bland ungdom i syfte att åstadkomma en förstärkning av stödet.

Bilsportförbundet instämmer i alla avseenden i motionärernas synpunkter på behovet av ökat stöd åt motorsporten.

Förbundet erinrar om sitt ökade klubb- och medlemsantal — i fråga om medlemmar från 27 000 år 1962 till 40 000 år 1965 — och framhåller att en tredjedel av medlemsantalet befinner sig i åldersläget under 26 år. Ett

utbredd intresse för motorsporten föreligger emellertid hos ungdomar långt utöver vad förbundets medlemssiffror anger. Förbundets expansion har medfört problem i bl. a. följande avseenden a) rekrytering av ungdomsledare inom klubbarna; b) utbildning av tävlingsfunktionärer och förare samt c) markområden för tävlingarnas genomförande.

Sammanfattningsvis anför förbundet att det stegrade intresset för motorsport ger möjlighet till en organiserad och övervakad fritidssysselsättning för ett stort antal ungdomar i såväl över som under körkortsåldern samt att detta intresse, rätt utnyttjat, även kan användas i trafiksäkerhetsarbetet.

Motorcykelförbundet, som varmt tillstyrker motionärernas begäran om utredning, upplyser att förbundet vid årsskiftet 1965/66 hade 164 klubbar anslutna med närmare 23 000 medlemmar, varav c:a 10 % aktiva motorcyklister och återstoden motorintresserad ungdom i största allmänhet. Förbundet har också en rikskommitté för ungdom och utbildning som svarat för kurser av olika slag med tonvikt på trafikfostran och nykterhet. Med ökat stöd från det allmänna, t. ex. i form av hjälp med att få disponera lämplig mark, anser förbundet att det skulle kunna utträta betydligt mer än som är möjligt under hittillsvarande primitiva förhållanden med ett fåtal ideellt intresserade medlemmar.

Utskottet

I förevarande motioner hemställs om utredning om samhällets stödformer för motorsport bland ungdom i syfte att åstadkomma en förstärkning av stödet.

I sitt utlåtande nr 41 till 1965 års riksdag i anledning av väckta motioner angående samhällets stöd åt idrotten m. m. framhöll utskottet på anförda skäl att den idrottsliga verksamheten vore en samhällsangelägenhet av mycket stor vikt. Utskottet erinrade om att idrottens betydelse när det gäller att påverka ungdomens levnadsvanor i positiv riktning vore allmänt erkänd samt att idrotten verksamt kunde bidra till att ge ett meningsfyllt innehåll åt den utökade fritid som följt med arbetstidens förkortning.

Uppenbart är att det nu sagda också äger giltighet för den idrottsliga verksamhet som anknytes till olika former av motorsport. Till motorsportens allmänt uppfostrande betydelse kommer också att den öppnar möjligheter för viktiga insatser på det trafiksäkerhetsbefrämjande planet.

De successivt ökade statsanslagen till idrottsliga ändamål har i överensstämmelse med vad nyss sagts kommit även motorsporten till del. Denna sport kräver emellertid förutom medel till utbildning av instruktörer och ledare samt instruktionsverksamhet av olika slag också avsevärda investeringar i fråga om körområden, motorbanor och verkstadsanläggningar, vilka behov uppenbarligen inte kan bestridas inom ramen för nämnda anslag.

Utvecklingen pekar härvidlag mot en ökning av kommunernas åtaganden. Den, bl. a. genom omvandlingen till större kommunenheter, förbättrade ekonomiska bärkraften hos kommunerna synes också möjliggöra för dessa att på ett annat sätt än tidigare bära det finansiella ansvaret för denna del av idrottsverksamheten.

Det nu sagda får dock enligt utskottets mening inte undanskymma att behov kan förekomma av ett ökat statligt stöd till ifrågavarande aktiviteter.

Beträffande motionärernas yrkande om utredning av samhällets stödformer i nu ifrågavarande hänseenden får utskottet emellertid erinra om att Kungl. Maj:t — i anslutning till utskottets ovannämnda, av riksdagen godkända utlåtande — i slutet av föregående år tillkallat särskilda sakkunniga att utreda inriktningen av statens stöd åt idrotten och därmed sammanhängande frågor. Den närmare avgränsningen av utredningsuppdraget låter sig icke med säkerhet bestämmas av direktiven för utredningen, men utskottet förutsätter att utredningen även kommer att pröva frågor om stödet till motorsporten.

Enligt vad utskottet erfarit torde jämväl det slutbetänkande som inom kort är att vänta från 1962 års ungdomsutredning om det statliga stödet åt ungdomsverksamheten komma att innehålla förslag berörande stödet åt motorsporten.

Med hänsyn till dessa nu pågående utredningar finner utskottet icke skäl förorda något riksdagens initiativ med anledning av motionerna utan hemställer,

att de likalydande motionerna I:623 och II:767 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 april 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller*, Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Hellebladh, Svanström, Hedlund och Nyman, fru Hultell samt herr Wååg;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar, Lundmark, Haglund, Wikner, Nilsson i Bästekille och Johansson i Växjö, fru Ekroth samt herrar Andersson i Örebro, Thylén och Josefson i Arrie.

* Fj närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Hamrin* i Kalmar och *Andersson* i Örebro.