

**Nr 34.**

Ankom till riksdagens kansli den 25 maj 1935 kl. 11 f. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 26, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Olofsson* i Digernäs hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville för nästa års riksdag framlägga förslag till lag om förbud för hastighetstävlingar å allmänna landsvägar.

Beträffande de skäl, som motionären anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i den ordning, § 46 riksdagsordningen föreskriver, begärt yttrande av länsstyrelserna i Malmöhus län och i Kopparbergs län. Utskottet har därjämte lämnat Kungl. automobilklubben, svenska motorklubben, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att yttra sig. Yttranden hava inkommit, och finnas dessa, med undantag för vissa bilagor till länsstyrelsernas och svenska motorklubbens yttranden, fogade vid detta utlåtande. Utskottet tillåter sig att hänvisa till yttrandenas innehåll.

I 13 § i *gällande vägtrafikstadga den 20 juni 1930* stadgas, att tävling med motorfordon eller velociped ej får anordnas å väg utan tillstånd av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Med väg förstås i detta sammanhang varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befaen. Stadgandet i 13 § vägtrafikstadgan tillkom, efter förslag av 1927 års motorfordonssakkunniga, i samband med att fri hastighet medgavs för personautomobiler och motorcyklar å landsbygden. I 1923 års motorfordonsförordning hade stadgandet en viss motsvarighet i bestämmelsen i 18 § 6 mom., enligt vilken länsstyrelse ägde att för tävling eller vid annat särskilt tillfälle medgiva, att automobil framfördes med större hastighet än vad eljest gällde.

Till upplysning om de villkor, som kunna av länsstyrelserna uppställas för tillstånd till hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar, vill utskottet återgiva vissa bestämmelser i ett av länsstyrelsen i Malmöhus län den

1 juni 1934 meddelat utslag, varigenom svenska motorklubbens Malmö-avdelning berättigats att söndagen den 2 september 1934 anordna »Sveriges Grand Prix» för motorcyklar å den s. k. Saxtorpsbanan. Enligt utslaget skulle träningskörning få äga rum å tävlingsbanan den 29, 30 och 31 augusti 1934 under tiden  $\frac{1}{2}$  12 f. m.— $\frac{1}{2}$  2 e. m. De vägar, varå tävlingen skulle hållas, skulle vara avstängda för allmän trafik under den tid träningskörningen påginge och en halv timme före dess början samt från kl. 12 p. d. den 1 september 1934 till tävlingens slut påföljande dag. För tillståndet skulle gälla vissa villkor, vilka närmare angävos i 22 särskilda punkter i utslaget. Sökanden skulle sålunda å platser, som anvisades av kommissarien för statspolisens avdelning i Malmö, uppsätta vägvisare till ledning för vägfarande i anledning av vägvästängningarna. För förmedling av gångtrafik över tävlingsbanan skulle nödiga vägbroar byggas. Banan skulle under träningskörningen och tävlingen vara inhägnad å båda sidor. Avspärrningsanordningarna, rörande vilka detaljerade föreskrifter lämnades, skulle utföras på sådant sätt, att åskådare och vaktmanskap icke utsattes för risk att påköras. Förutsättningen för vidtagande av anordningar å annans mark samt för beträdande av annans markområde i anledning av tävlingen vore, att sökanden därtill utverkat tillstånd av vederbörande markägare eller nyttjanderättshavare. Kunde sådant tillstånd ej erhållas, förfölle länsstyrelsens medgivande till tävlingen. Sökanden vore pliktig att gottgöra vederbörande vägstyrelse samt enskilda av tävlingen föranledda skador. Under träningskörningen och tävlingen skulle inga andra personer få uppehålla sig å med hus bebyggd fastighet invid banan än sådana, som bodde i huset, samt personer, som erhållit kort, berättigande till uppehåll å fastigheten, dock finge ingen vistas inom avspärrad del av fastigheten. Sökanden skulle vidare ombesörja, att vid banan boende sjuka, vilka besvärades av bullret från träningskörningen och tävlingen, transporterades till och från någon utom hörhåll för bullret belägen vårdanstalt eller annat anvisat ställe. Dessutom skulle sökanden i fall av behov föranstalta därom, att de personer, som tävlingsdagen bevistat högmässan i viss kyrka, efter gudstjänstens slut befordrades till sina hem vid banan eller till platser, varifrån de kunde obehindrat fortsätta hem. Under träningskörningen och tävlingen skulle läkare, sjukvårdare, ambulanser och sjukbårar, kvalificerat brandbefäl och brandmanskap samt brandredskap i tillräckligt antal finnas å lämpliga platser. Bevakningen och ordningens upprätthållande inom och utmed tävlingsbanan skulle under träningskörningen och tävlingen ombesörjas av polisen under högsta befäl av statspolisintendenten.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 7 juli 1934 vissa sakkunniga, vilka sedermera antagit benämningen *1934 års vägtrafiksakkunniga*, för att verkställa utredning till lösande av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som icke vore föremål för prövning av 1932 års trafikutredning. De sakkunnigas betänkande kan förväntas tämligen snart.

Utskottet vill tillika erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet den 28 februari 1935, efter bemyndigande av Kungl. Maj:t, tillkallat sakkunniga för att biträda med verkställande av fortsatt utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av en ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motorfordonstrafiken över huvud taget m. m. En redogörelse för direktiven för de sakkunnigas arbete återfinnes i utskottets förut denna dag avgivna utlåtande nr 33, till vilket utskottet tillåter sig hänvisa.

Hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar torde numera icke tillåtas med mindre de vägar, varå fordonen skola framgå, avstängas för annan trafik. Detta är givetvis en fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det torde emellertid vara obestriddigt, att med dessa tävlingar äro förenade åtskilliga olägenheter. Utskottet vill härutinnan peka på att tävlingarna, såsom erfarenheten visar, medföra fara till liv och egendom ej blott för de tävlande själva utan jämväl för åskådare och andra, som vistas i närheten av tävlingsbanan. Genom tävlingarna förorsakas de kring banan boende besvär i olika hänseenden, varjämte vägfarande till följd av avspärrningsanordningar stundom bliva nödsakade att färdas betydande omvägar för att nå sin bestämmelseort. Därtill kommer, att åtminstone de större tävlingarna medföra ett omfattande och tidsödande arbete för länsstyrelserna och underlydande polismyndigheter. Det torde heller icke kunna förnekas, att hastighetstävlingar hos en del av allmänheten väcker längtan efter fartsensationer, vilket kan leda till minskad försiktighet i den allmänna trafiken. Vad ovan sagts avser hastighetstävlingar å allmänna vägar. Utskottet vill emellertid fästa uppmärksamheten även på de s. k. orienterings- eller tillförlitlighetstävlingarna, vilka försiggå å vägarna samtidigt med den allmänna trafiken och till följd härav torde ha en mera direkt inverkan på trafiksäkerheten än de rena hastighetstävlingarna. Ehuru vid dylika tävlingar den högsta hastigheten icke är utslagsgivande utan vanligen en relativt låg medelhastighet är bestämd, måste de tävlande, såsom nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande i sitt yttrande uttalat, för att kunna hålla denna medelhastighet och ifrågakomma till en god placering i tävlingen stundom färdas med en hastighet, som med hänsyn till trafiksäkerheten är överdrivet hög. För tävlingarnas tillåtande har i huvudsak framhållits, att desamma bidra till utvecklingen av materielen. Motorfordonsfabrikanterna torde emellertid, såsom motorförarnas helnykterhetsförbund framhållit, ha andra både riskfriare och tillförlitligare möjligheter än tävlingar att pröva motorernas och den övriga materielens hållbarhet och prestationsförmåga.

Enligt utskottets förmenande synes frågan om hållande av tävlingar med motorfordon å allmänna vägar böra göras till föremål för utredning. Därvid torde böra övervägas, huruvida de fördelar i olika hänseenden, som möjligen stå att vinna genom dylika tävlingar, uppväga de obestriddiga nackdelar, som äro förbundna med desamma. Därest utredningen ger vid handen, att sådana tävlingar anses böra tillåtas, synes det emellertid, såsom länsstyrelsen i Malmöhus län framhållit, med hänsyn till det omfattande intrång i ett stort antal personers legitima intressen, som en större hastighetstävling onekligen medför, böra

överbägas, huruvida länsstyrelserna bära bibehållas vid sin nuvarande befo-genhet att helt bestämma villkoren för tävlingarna.

Med hänsyn till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande utfär-dande av skärpta bestämmelser och, om så erfordras, förbud för hastighetstävlingar och därmed jämförliga tävlingar med motorfordon å de allmänna vägarna samt, i den mån så er-fordras, för riksdagen framlägga de förslag, vartill utrednin-gen kan föranleda.

Stockholm den 23 maj 1935.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, Bagge\**, *Frändén\**, *Sam Larsson\**, *Hagman, Gustaf Tamm, Olof Carlsson* och *Forslund*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar, *Johanson* i Hallagården, *Olovson* i Västerås, *Pettersson* i Hällbacken, *Holmström, Sandström* i Sollefteå, *Hermansson\** och *Sandberg\**.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herrar *Gustaf Tamm, Olof Carlsson, Magnusson* i Kalmar, *Pettersson* i Hällbacken, *Holmström* och *Sandström* i Sollefteå, vilka anförde:

»Den av utskottets majoritet föreslagna utredningen kunna vi icke tillstyrka. De av utskottsmajoriteten anförda olägenheterna vid motorfordonstävlingar till lands äro icke av den art, att en utredning om event. förbud mot dylika tävlingar kan anses befogad.

Utskottets förslag synes vara i väsentlig mån grundat på det förhållandet, att motorfordonstävlingar utgöra en fara till liv och egendom ej blott för de tävlande själva utan jämväl för åskådare och andra, som vistas i närheten av tävlingsbanan.

Vi dela fullt den av länsstyrelsen i Malmöhus län framförda åsikten, att fara för deltagarnas liv och hälsa föreligger vid nästan alla slag av idrotts-tävlingar och att det skulle innebära ett ohållbart ingrepp i den allmänna livsföringen att på grund av sådan förefintlig fara förbjuda tävlingar, vartill även böra räknas motorfordonstävlingar.

I detta sammanhang torde böra erinras om general Victor Balcks bekanta hävdande av faromomentet som ett av de idrottsligt sett värdefullaste.

Likaledes instämma vi i sagda länsstyrelses uttalande, att principiellt sett kan ett förbud mot motorfordonstävlingar icke grundas å det förhållandet, att varje som helst risk för åskådarnas liv och hälsa ej kan förebyggas. Skulle en dylik princip godtagas, vore ju t. ex. all flygtrafik över bebyggda orter otänkbar.

Allmänhetens anspråk på säkerhet och skydd vid motorfordonstävlingar är redan nu väl tillgodosett genom föreskriften, att vederbörande länsstyrelse skall icke blott lämna tillstånd för dylika tävlingar utan även fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Länsstyrelserna torde helt visst äga de bästa möjligheterna att avgöra om en motorfordonstävling bör äga rum samt att vidtaga erforderliga åtgärder till skydd för andra trafikanter under dylika tävlingar.

Majoritetens förslag innebär eventuellt förbud för avhållande av orienterings- eller tillförlitlighetstävlingar, sålunda även för s. k. stjärnfärder. Deltagare i dylika tävlingar och färder äro underkastade samma föreskrifter i fråga om uppmärksamhet, hänsyn, hastighet m. m. som varje annan motorfordonsförare och samma påföljder för felande härutinnan. Det synes oss då icke blott olämpligt utan även icke överensstämmande med logik och rättskänsla att genom förbud utestänga möjligheten till dylika färder, även om vissa tävlingsmoment äro inlagda däri. Särskilt bör uppmärksammas, att under de senaste åren åtskilliga deltagare i internationella s. k. stjärnfärder, rallies, hava förlagt en av sina startplatser till Sverige, vilket sålunda vid ett event. förbud skulle omöjliggöras. I vårt grannland Norge, där alltid stora ansträngningar göras för att draga turister till landet, hava betydande arbete och uppoffringar nedlagts för att förmå deltagare i Monte Carlo Rallyet att starta från Norge. Ett förbud mot dylika tävlingar i Sverige skulle omöjliggöra start jämväl från Norge, ett förhållande, som ovillkorligen måste beaktas, enär detsamma helt visst skulle väcka förvåning och ovilja i vårt grannland.

Något önskemål från ortsbefolkningens sida att förbjuda motorfordonstävlingar torde icke föreligga på grund av den betydande ekonomiska vinst, dylika tävlingar tillföra befolkningen i den landsända, där tävling äger rum.

Under återopande av vad sålunda anförts tillåta vi oss alltså hemställa,

att riksdagen måtte avslå förevarande motion.»

*Bilaga A.*

## Länsstyrelsen i Malmöhus län.

## Till riksdagens andra lagutskott.

Länsstyrelsen, som genom skrivelse från kungl. socialdepartementet den 1 februari 1935 anmodats att avgiva yttrande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 26, om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar, får i anledning därav anföra följande.

Nedan angivna tävlingar med motorfordon hava efter länsstyrelsens tillstånd under de senaste fem åren hållits i Malmöhus län, nämligen:

I *Mölle* en *baktävling för automobiler och motorcyklar* ett vart av åren 1930, 1931 och 1932.

Vid *Lyckås* en *baktävling för motorcyklar* ett vart av åren 1930, 1931 och 1934.

Vid *samma plats* en *hastighetstävling för motorcyklar* (triangelbana) ett vart av åren 1932 och 1933. Medgiven tävling 1934 inställdes.

Vid *Lilla Bedinge* en *hastighetstävling för motorcyklar* å raksträcka ett vart av åren 1930 och 1931.

I *Ystad* en *hastighetstävling för automobiler* å raksträcka år 1932.

Vid *Norra Vram* en *hastighetstävling för automobiler*, »Grand Prix», år 1933.

Vid *Saxtorp* en *hastighetstävling för motorcyklar*, »Grand Prix», ett vart av åren 1930—1934.

Dessutom har länsstyrelsen meddelat tillstånd till ett mindre antal orienterings- och tillförlitlighetstävlingar ett vart av ifrågavarande fem år.

Vid ingen av dessa tävlingar har, såvitt för länsstyrelsen blivit känt, någon icke tävlande blivit skadad under och i följd av tävlingen.

Beträffande de tävlande själva äro följande olyckor att anteckna: Vid Grand Prix-tävlingen i Norra Vram 1 mekaniker dödad och 4 förare skadade samt vid Grand Prix i Saxtorp år 1932 2 förare skadade under övningskörning, ben- och armbrott, och år 1933 1 förare dödad under övningskörning, 1 förare dödad under själva tävlingen och 1 förare svårt skadad, likaledes under själva tävlingen.

Under Grand Prix-tävlingen vid Norra Vram råkade en tävlingsbil i brand med påföljd att ett hus antändes och nedbrann. En i huset boende gammal man räddades med knapp nöd. Brandmanskap, som befann sig i omedelbar närhet av olycksplatsen, förmådde begränsa elden genom vattenbegjutning av brandsegel, som lagts över taket till ett närgränsande hus.

Följande olyckor inträffade å färd *till* eller *ifrån* tävling: 1930 kolliderade en berusad förare av lastautomobil med annan bil med påföljd att föraren dog. 1932 ihjälkländes en motorcyklist mellan två varandra mötande fordon. År 1933 påkördes en motorcyklist av en bil, varvid han bröt ett ben, och en å motorcykeln sittande kvinna föll av cykeln och skadades. År 1934 skadades en motorcyklist som med sitt fordon sökte tränga sig fram mellan två automobiler.

Med avseende å innehållet i förevarande motion uppställa sig närmast följande frågor, nämligen dels huruvida tävlingar som medföra fara för människors liv och hälsa överhuvud taget böra förbjudas, dels huruvida motorfordonstävlingar kunna anses vara av den farlighetsgrad att de böra förbjudas,

under det andra mindre farliga tävlingar kunna medgivas, och dels huruvida, även om motorfordonstävlingar principiellt icke böra förbjudas, sådant dock bör ske beträffande tävlingar å allmänna vägar.

Vad den första frågan angår må framhållas att fara för människors liv och hälsa föreligger vid nästan alla slag av idrottstävlingar, vare sig vid tävlingen endast fysisk styrka och träning mätas, såsom vid boxning och brottning, eller därvid jämväl särskilda mekaniska medel komma till användning, såsom vid bil- och cykeltävlingar. Att på grund av förefintlig fara, som nyss nämnts, förbjuda tävlingar i idrott, vartill här även räknas motorfordonstävlingar, innebure enligt länsstyrelsens mening ett ingrepp i den allmänna livsföringen, vilket ej i längden vore hållbart. Enligt länsstyrelsens förmenande kan frågan om ett så långt gående förbud utan vidare avskrivras.

Om nu, såsom länsstyrelsen förmenar, motorfordonstävlingar skola i förevarande avseende räknas till idrottstävlingar, kan det icke bestridas att de få hänföras till de mera riskfyllda bland sådana tävlingar. Huruvida emellertid en med hänsyn till farlighetsgraden uppdragen gräns mellan tillåtna och förbjudna tävlingar bör gå så, att motorfordonstävlingarna räknas till den senare kategorien, torde i allt fall få anses tvivelaktigt. För länsstyrelsen finnes ej tillgängligt något statistiskt material på vilket man kan i denna fråga bygga, men en på ett allmänt övervägande grundad omständighet av betydelse för bedömande av det berättigade eller det icke berättigade i en differentiering torde böra påpekas, nämligen den att farligheten är beroende även av tävlingarnas frekvens, vilket innebär att tävlingar, som i och för sig ej äro i särskilt hög grad riskfyllda, kunna genom sin större frekvens bliva farligare än i och för sig mera riskfyllda, men sällan förekommande tävlingar. Anförda omständighet och även andra förhållanden kunna göra det alltför svårt att avgöra huruvida motorfordonstävlingar böra på grund av hög farlighetsgrad generellt förbjudas, medan andra tävlingar medgivas, och länsstyrelsen finner för sin del ej tillräckliga skäl föreligga att i lagstiftningsväg träffa ett sådant avgörande.

Här ovan har vid tal om farlighet åsyftats den fara, för vilken de tävlande själva äro utsatta. Emellertid gäller särskilt vid motorfordonstävlingar att även andra, åskådarna, kunna skadas vid tävlingen. Frågan blir då huruvida denna omständighet bör föranleda förbud mot sådana tävlingar. Tänkbart är att en tävlingsbana ordnas så, att all risk för åskådarna är utesluten, men medgivas måste att så kan ske endast i undantagsfall. Platsen för åskådarna får givetvis ej läggas långt från banan, och särskilt detta medför att ett visst riskmoment i regel återstår, även sedan de mest omfattande säkerhetsanordningar vidtagits. Principiellt sett kan emellertid enligt länsstyrelsens mening ett förbud mot motorfordonstävlingar icke grundas å det förhållandet att i regel varje som helst risk för åskådarnas liv och hälsa ej kan förebyggas. Det synes vara att gå allt för långt i omtanke, i betraktande av de många risker som överhuvud taget finnas i samhällslivet i olika avseenden utan att något ingripande ifrågasättes. Såsom exempel må påpekas, hurusom en viss risk av det slag, varom här är fråga, föreligger vid flygtrafiken, exempelvis vid färd över bebyggda områden, där ett flygplan kan störta ned och medföra olyckor för de där boende.

Återstår då frågan, huruvida i allt fall anledning finnes att meddela förbud mot motorfordonstävlingar å de allmänna vägarna. Vad risksynpunkten angår bör bemärkas att såväl i fråga om de tävlande själva som beträffande åskådarna faran för olyckshändelser är större å allmän väg än den åtminstone behöver vara vid en för ändamålet inrättad bana. Den allmänna vägen bibehålles i stort sett sådan den är, även då tävling förlägges å densamma, och följaktligen kan det hända att en del riskmoment finnas, som icke äro för-

handen vid en särskild tävlingsbana. Å andra sidan utgår man ofta vid anordnande av motorfordonstävlingar, där icke minst förarskickligheten skall prövas, från att tävlingsbanan bör erbjuda just sådana framkomstmöjligheter som möta föraren under vanliga förhållanden, vadan det kan inträffa att man vid anläggandet av en särskild tävlingsbana söker i denna få fram just den allmänna vägens särskilda egenskaper. Där så sker, blir ur risksynpunkt skillnaden ej stor mellan den allmänna vägen och den särskilt för tävlingsändamål inrättade banan. Vad angår risken beträffande åskådarna är det uppenbart att den allmänna vägen icke alltid erbjuder samma möjlighet att genom särskilda anordningar undanröja faror för olyckshändelser bland åskådarna som en särskild tävlingsbana. Å andra sidan finnes icke anledning att antaga att man icke ofta kan vid den allmänna vägen bereda skydd för åskådarna av beskaffenhet att bliva i det närmaste jämfällt med vad i sådant avseende kan åstadkommas vid särskild bana. Det blir med andra ord beroende av förhållandena i varje särskilt fall, huruvida erforderligt skydd kan beredas eller icke. Men om det förhåller sig så, som här sagts, torde ur farosynpunkt icke finnas anledning att införa ett förbud mot motorfordonstävlingar på de allmänna vägarna. Ett dylikt förbud kan enligt länsstyrelsens förmenande icke heller byggas på hänsyn till den allmänna samfärdseln eller på det förhållandet att en motorfordonstävling på grund av vägens avstängning för allmän trafik medför ett intrång i denna. Härvidlag synes det riktiga vara att i varje särskilt fall bedöma omfattningen av intrånget och väga detta mot andra intressen. Såsom sådan bör framförallt anses allmänhetens inställning till tävlingarna. Det torde utan vidare få anses klart att en mycket stor del av allmänheten omfattar dessa tävlingar med starkt intresse. Den stora tillslutningen av åskådare bär vittne därom. Tager man motorfolket för sig, blir procenten av dem, som äro för tävlingar, betydlig. I föreliggande fall finnes så mycket mera anledning att fråga hur motorfolkets inställning är, som väghållningen till allra största delen bekostas av dem genom automobilskattemedlen. Men det intrång, som här är i fråga, behöver icke alltid vara så stort. Härvid blir frågan, huru de lokala förhållandena äro. Vid Saxtorpstävlingarna hava de allmänna vägar, som använts för tävlingarna, varit avstängda under 6 timmars tid på tävlingsdagen och några timmar närmaste föregående dag eller dagar. Några större olägenheter av dessa avstängningar ha icke försports, givetvis beroende därpå att närbelägna allmänna vägar kunnat i stället begagnas utan att trafikanterna förlorat så mycket i tid.

Här ovan har avsiktligt talats om tävlingar överhuvud taget och icke endast om hastighetstävlingar. Det är ju om de senare som här egentligen är fråga, men det må påpekas att skillnaden mellan tävlingar, som angivas såsom hastighetstävlingar, och sådana som ej så rubriceras icke alltid är så synnerligen stor.

Beträffande föreliggande spörsmål må ytterligare ett par synpunkter anföras. Man kan framställa den frågan, huruvida hastighetstävlingar med motorfordon tjäna ett förnuftigt ändamål. Meningarna därom äro delade. Å ena sidan framhålles att under dylika tävlingar göras i fråga om fordorens konstruktion och egenskaper erfarenheter, vilka äro av stor betydelse för motorindustrien; å andra sidan förmenar man utvecklingen inom denna industri hava hunnit så långt att erfarenheterna från hastighetstävlingar icke längre spela någon roll för en möjlig förbättring av fordonstyperna. Länsstyrelsen tilltror sig icke att i denna fråga uttala något bestämt omdöme, men får påpeka, att någon ökning av motorfordonens snabbhet ej synes vara nödig.

En annan synpunkt som kan läggas på frågan är den, huruvida det kan anses skäligen att de statliga organen i den omfattning som förekommer vid de



stora hastighetstävlingarna tagas i anspråk utan annan gottgörelse än den, som kan utgå till därvid använd statspolis. En tävling sådan som Saxtorps-tävlingen medför ett omfattande och tidsödande arbete för länsstyrelsen och underlydande polismyndigheter i ändamål att bereda största möjliga skydd för åskådarna. Rimligt synes vara att en statlig licensavgift påläggas, vars storlek bestämmes efter biljettinkomsterna, i likhet med nöjesskatten, där sådant förekommer.

En olägenhet med de stora hastighetstävlingarna är även att för upprätthållande av ordning polisstyrka tages i anspråk i sådan omfattning att möjligheten att tillgodose ett eventuellt samtidigt inträdande polisbehov kan äventyras. Uppenbarligen är det icke uteslutet att exempelvis vid den senaste Saxtorpstävlingen, där över 200 poliskonstaplar eller fjärdingsmän användes för ordnings och säkerhets upprätthållande, en stor del av dessa polismän kunnat ersättas av ordningsmän, men man måste då med utgång från den erfarenhet som tidigare vunnits uppställa den fordran att dessa ordningsmän erhållit tillfälle att förvärva vana att i ordningsavseende handskas med folkmassor, en fordran vilken vederbörande tillställare icke kan tillmötesgå utan omsorgsfulla förberedelser.

Länsstyrelsen förmenar att i fråga om motorfordonstävlingar det icke borde överlämnas åt de verkställande myndigheterna att helt bestämma villkoren för tävlingarna, utan att allmänna föreskrifter borde meddelas, varigenom gränserna för länsstyrelsernas och andra polismyndigheters skyldighet och befogenhet närmare fixerades. Vid en större tävlan, exempelvis Grand Prix tävling å den s. k. Saxtorpsbanan, är fråga om betydande ekonomiska värden, beträffande såväl inkomster som utgifter, och både för tillställare och för myndigheter är det därför av vikt att i möjligaste mån bestämda riktlinjer finnas för de förfoganden som myndigheterna äga och bära vidtagna.

Brandfaran vid motorfordonstävlingar bör ej heller lämnas ur räkningen. Vid den stora s. k. Vramtävlingen år 1933 råkade en av tävlingsbilarna i brand, som spred sig, så att ett vid vägen liggande hus antändes och nedbrann. Endast den lyckliga omständigheten att platsens brandkår var försedd med brandsegel medförde att elden begränsades. Under en tävling å Saxtorpsbanan råkade en motorcykel invid bensindepöten i brand, men genom ett snabbt ingripande av brandmanskap å platsen avvärdades en katastrof. Otvivelaktigt är risken för brand större i fråga om en tävlingsautomobil än beträffande en vanlig automobil, bland annat av den anledningen att den förra medför avsevärt mer brännolja än den senare.

Såsom av det föregående framgår äro med ifrågavarande tävlingar förenade flera olägenheter, och fråga kan vara, om icke dessa tillsammans kunna anses utgöra tillräckligt skäl för ett generellt förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å de allmänna vägarna. De avsedda olägenheterna äro emellertid av beskaffenhet att kunna, om ock med svårighet och ej utan betydande kostnader, i avsevärd mån reduceras, och detta förhållande leder till att den mera principiella sidan av frågan träder i förgrunden. Ur principiell synpunkt, varmed länsstyrelsen åsyftar ifrågavarande tävlingars inordnande bland varjehanda tillställningar till främjande av idrott m. m., kan länsstyrelsen för sin del icke finna tillräcklig grund föreliggande för det ifrågasatta förbudet.

Däremot anser länsstyrelsen skäl finnas att taga under övervägande fråga om påläggande av statlig licensavgift vid tillstånd till åtminstone större hastighetstävlingar och om närmare bestämmelser rörande villkoren för sådana tävlingars hållande.

Till slut må påpekas, att här föreliggande frågas läge bleve ändrat, för den händelse särskilda tävlingsbanor för motorfordon anordnades. I dylikt fall borde frågan om förbud som här avses tagas under övervägande.

Avskrifter av en del utslag, varigenom tillstånd till motorfordonstävlingar meddelats, bifogas.<sup>1</sup>

Malmö i landskansliet den 20 februari 1935.

*F. Ramel.*

*Hj. Kjäll.*

### *Bilaga B.*

#### Länsstyrelsen i Kopparbergs län.

#### Till riksdagens andra lagutskott.

Såsom yttrande över en av herr Johan Olofsson i Digernäs i riksdagens andra kammare väckt motion om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar får länsstyrelsen i Kopparbergs län anföra följande.

Länsstyrelsen utgår från, att motionen icke avser s. k. tillförlitlighetstävlingar och orienteringstävlingar, under vilka de tävlande liksom övriga vägfärande äga att rätta sig efter motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, utan tager sikte på de rena hastighetstävlingarna, med vilka avsikten är att uppnå största möjliga hastighet.

I fråga om sistnämnda art av tävlingar är det ju enligt gällande författning länsstyrelsens skyldighet att fastställa sådana villkor för tillståndet till tävlingen, att fara eller olägenhet för annan trafik icke uppkommer.

Inom länsstyrelsens erfarenhetsområde för ifrågavarande hastighetstävlingar faller endast Sveriges Vinter Grand Prix åren 1931, 1932 och 1933, anordnade å sjön Råmen med omnejd samt Sveriges T. T.-lopp för motorcyklar åren 1933 och 1934, anordnade å vägsträckor inom Hedemora socken och Hedemora stad.

Efter ett flertal överläggningar med olika vederbörande har länsstyrelsen i varje fall såsom villkor för tillstånd föreskrivit detaljerade anordningar för ordningens upprätthållande och för tryggnad av säkerheten, särskilt i fråga om trafiken å de av tävlingen berörda allmänna vägarna. Länsstyrelsen bilägger avskrift av resolutionerna för Grand Prix 1933 och T. T.-loppet 1934.<sup>1</sup> Samtliga tävlingar hava avlupit utan olyckor och utan avsevärd olägenhet för annan trafik.

Länsstyrelsen anser förbud för hastighetstävlingar å allmänna vägar ej vara av den hittillsvarande erfarenheten påkallat utan förmenar, att det bör anförtros länsstyrelserna att i varje särskilt fall pröva om sådan tävling bör tillåtas eller icke och, därest medgivande lämnas, bedöma, på vilket sätt tävlingen bör anordnas, så att olyckshändelser förebyggas och fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

Falun i landskansliet den 4 mars 1935.

*Bernh. Eriksson.*

*John Fahlroth.*

<sup>1</sup> Här uteslutna.

## Bilaga C.

## Kungl. automobilklubben.

## Till andra lagutskottet.

Riksdagens andra lagutskott har berett Kungl. Automobil Klubben tillfälle att yttra sig över en av herr Olofsson i Digernäs i andra kammaren väckt motion om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar. Med anledning härav ber Kungl. Automobil Klubben få anföra följande.

Motionären, som med den föreslagna åtgärden torde avse att skapa en garanti för att allmänheten icke utsättes för olyckor i samband med tävlingar med motorfordon, anför bl. a., att »varje bil- och motorcykeltävling i vårt land har slutat med större eller mindre sorgliga tilldragelser av olika slag; en del högst beklagliga olyckor, som krävt människoliv, har liknat överdrivet sportfåneri, som bör stävjas, i all synnerhet när dessa överdrifter skola tillåtas på de allmänna landsvägarna».

Motionärens ovan återgivna yttrande kan dess bättre med fog betecknas såsom i hög grad överdrivet, ty enligt vad K. A. K. har sig bekant, ha de 349 bil- och motorcykeltävlingar som under 1933 och 1934 avhöllös i Sverige haft att uppvisa endast ett fåtal, om än så beklagliga olycksfall. Allmänhetens anspråk på säkerhet torde enligt nuvarande föreskrifter redan vara tillgodosedda, i det nämligen 13 § av vägtrafikstadgan föreskriver:

»Å väg må ej tävling med motorfordon eller velociped anordnas utan att tillstånd härtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.»

Vad speciellt beträffar hastighetstävlingar, d. v. s. tävlingar, i vilka hastigheten ensam är utslagsgivande, hava sådana endast ägt rum antingen på en inhägnad bana, idrottsplats eller dylikt eller också på en landsväg, vilken under tävlingen i fråga varit avlyst för allmän trafik och således icke vid tävlings-tillfället kunde anses vara allmän väg. I alla andra tävlingar, t. ex. tillförlitlighetstävlingar och orienteringstävlingar äro de tävlande underkastade såväl motorfordonsförordningen som vägtrafikstadgan på samma sätt som övriga vägfarande.

Att genom ett rent förbud stoppa tävlingar med motorfordon skulle, enligt K. A. K:s mening, vara olyckligt, härigenom skulle helt visst utvecklingen på ett område, där man verkligen behöver samla erfarenheter, allvarligt försvåras.

Motionären gör vidare gällande, att motortävlingar enbart hava intresse för bilfirmorna. Med kännedom om den svenska bilhandels inställning till tävlingar ber klubben bestämt få bestrida detta. Den tid är länge sedan svunnen, då allmänheten använde vid tävlingar uppnådda resultat som rättesnöre vid inköp av fordon. Den svenska bilindustrien har heller icke haft anledning att syssla med tävlingar, varför motionärens skäl i berörda fråga icke kan anses bärande. Däremot torde tävlingar hava betydelse för den svenska motorcykelindustrien, och om så är förhållandet, vore det väl föga lämpligt, om man genom ett förbud skulle försvåra möjligheterna för denna industri.

I anslutning till vad ovan anförts får Kungl. Automobil Klubben uttala, att grundade skäl för ett förbud mot motortävlingar icke hava förebragts, och att ett sådant förbud skulle i olika avscenden kunna medföra icke önskade följder.

Stockholm den 19 februari 1935.

För Kungl. Automobil Klubben.

A. Norlander.

*Bilaga D 1.***Svenska motorklubbens skrivelse.**

Till riksdagens andra lagutskott.

*Betr. motion nr 26.*

Då Svenska Motorklubben beretts tillfälle att avgiva yttrande över den av herr Olofsson i Digernäs inom riksdagens andra kammare väckta motionen nr 26, ha vi härmed äran inlämna ett yttrande, vari motionen i fråga punkt för punkt bemötes.

Yttrandet har utarbetats av direktör Axel Löfström, Malmö, vilken under åren 1931 till 1934, inkl., varit tävlingsledare för vårt lands största motortävling, Sveriges Grand Prix för motorcyklar, och alltså otvivelaktigt kan anses vara den man, icke endast inom Svenska Motorklubben utan även i hela landet, som besitter den största sakkännedomen i dessa och hithörande frågor.

Svenska Motorklubben ber alltså under återopande av i yttrandet framförda motivering få uttala sitt avstyrkande av den nämnda motionen i alla dess punkter.

Stockholm den 19 februari 1935.

Svenska Motorklubben.

Centralstyrelsen.

*H. Holmström.*

Generalsekreterare.

*Bilaga D 2.***Svenska motorklubbens yttrande.****Y t t r a n d e**

angående den av riksdagsmannen herr Johan Olofsson i Digernäs inlämnade motionen i Andra Kammaren, Nr 26, av den 15 januari 1935.

*Motionens motivering.*

Herr Olofsson framhåller i sin motivering följande:

1. att varje bil- och motorcykeltävling har slutat med större eller mindre sorgliga tilldragelser av olika slag, en del högst beklagliga olyckor, som krävt människoliv,
2. att dessa tävlingar ha liknat ett överdrivet sportfåneri, som bör stävjas, i all synnerhet när dessa överdrifter skola tillåtas på de allmänna vägarna,
3. att landsvägarna, som äro avsedda för den allmänna samfärdseln, böra befrias från intrång av högst riskabla hastighetstävlingar.

4. Herr Olofsson anser, att för allmänheten bör den tävlan, som sker i den dagliga trafiken med motorfordon på våra vägar, vara nog; det ena bilfabrikatet får tävla med det andra i styrka, hållfasthet, billig drift och i övrigt praktiskt utförande. Denna tävlan gör sig själv varje dag och den fabrik, som med sin bil bäst fyller dessa krav har naturligtvis största utsikten att sälja sin vara.
5. Herr Olofsson anser vidare, att den tävlan åter, som sker i hastighetsåkning, hör mera till sport och nöjen och framför allt till bilfirmorna och dess intressenter och som själva bära bekosta sina tävlingsbanor och själva bära ansvaret för sina tävlingar och ej ligga i vägen för den allmänna trafiken.
6. Slutligen påstår Herr Olofsson, att dessa tävlingar äro av det största intresse för bilfirmorna därför att de träffa den publik, som har gott om pengar och för nöjet kan offra vad som helst.

*Punkt 1.*

Beträffande påståendet, att varje tävling har slutat med större eller mindre sorgliga tilldragelser av olika slag, innebär detta en högst betänklig osanning. Då detta uttalande närmast avser ett försvar för motorcykeltävlingarna, anser jag mig icke behöva beröra biltävlingarna, i synnerhet som jag förmodar, att det från landets ledande bilsammanslutning kommer att inlämnas en särskild utredning i denna punkt. Varje år anordnas i Sverige ett hundratal hastighets-tävlingar för motorcyklar av i huvudsak fyra olika slag:

- a) hastighetstävlingar å bana, som arrangeras på jordbana eller isbana,
- b) hastighetstävlingar i backe, som anordnas i backar, huvudsakligen ingående i det allmänna vägnätet, ehuru även sådana tävlingsbackar finnas, som numera ligga helt eller delvis på privat område,
- c) hastighetstävlingar å kilometerbana å landsväg. Sådan tävling har emellertid icke anordnats under år 1934, och från de tidigare sparsamt anordnade tävlingar av detta slag har icke inrapporterats något olyckstillbud.
- d) Slutligen arrangeras hastighetstävlingar å slutan landsvägsbana, s. k. Grand Prix- eller T. T.-lopp. Tävlingar av denna typ anordnades under år 1934 till ett antal av tre stycken, nämligen Svenska T. T.-loppet i Hedemora, Sveriges Grand Prix i Saxtorp samt Gotlands T. T.-lopp å Gotland. Tidigare har jämväl förekommit ett par andra tävlingar av denna natur, vilka dock äro nedlagda.

Räknar man hela antalet tävlingar av dessa fyra grupper per år, vilket torde bliva cirka 100 st., kan det med lätthet konstateras, att antalet tävlingar med allvarliga olyckshändelser eller tillbud till sådana icke uppgår till 10 %, och räknar man sedan olycksprocenten per totalantalet startande förare per år, uppgår denna till högst 5 %. Under sådana förhållanden kan med fullt fog påstås, att motorsporten icke är mera riskabel än många andra sportsgrenar.

Skulle det möjligen tänkas, att motionären avser att vända sig speciellt mot tävlingarna enligt grupp d), s. k. Grand Prix- eller T. T.-lopp, kan jag för Sveriges Grand Prix å Saxtorpsbanan, Nordens största hastighetstävling för motorcyklar, meddela, att det under de fem år denna tävling hittills avhållits, inträffat två olyckor, båda under år 1933. Den ena av dessa olyckor bestod i en kollision mellan en motorcyklist och en mötande bil under en träningsmorgon, sedan banan öppnats för trafik och träningen alltså hade avslutats. Vid detta tillfälle dödades motorcyklisten. Under själva tävlingen samma år kolliderade tvänne motorcyklister, då den ene försökte att passera på fel sida, varvid den

ene motorcyklisten dödades och den andre erhöll ett benbrott. En undersökning av övriga liknande hastighetslopp å landsväg giver vid handen ungefär motsvarande olycksprocent (Onsala T. T. en större olyckshändelse, där åskådare kommo till skada på grund av bristfälliga avspärningsanordningar, Östgöta T. T. en allvarligare olyckshändelse, Gotland, Hedemora och Lyckås inga olyckshändelser, d. v. s. cirka femton tävlingar med summa två allvarliga olyckshändelser). Räknas Saxtorp med, blir det tjugo tävlingar av detta slag sedan år 1926 med sammanlagt fyra allvarliga olyckshändelser. Olycksrisken per tävling blir här högre eller cirka 20 %, men räknas totalantalet startande förare i samtliga dessa tävlingar, blir olycksrisken icke 1 %. Härvid bör särskilt observerats, att säkerhetsanordningarna förbättrats så högst väsentligt under de senaste åren, att olycksfallsrisken för publiken är praktiskt taget obefintlig samt för förarnas vidkommande högst väsentligt minskad. Denna utredning torde giva klart och tydligt vid handen, huru överdrivna motionärens påståenden om större eller mindre olyckor vid varje motortävling äro.

### *Punkt 2.*

Om dessa hastighetstävlingar kunde rubriceras såsom sportfåneri, alltså såsom någonting, som vore till ingen nytta, skulle ju dessa tävlingar vara lika oberättigade vare sig de arrangerades å privata tävlingsbanor eller å allmänna landsvägar. Fördenskull synes det mig ologiskt, att motionären å ena sidan ivrar för ett förbud för hastighetstävlingar på grund av inträffade beklagliga olyckshändelser och å andra sidan synes vilja förlägga dylika tävlingar å av intressenterna bekostade tävlingbanor. Den omständigheten, att en tävling arrangeras å en privat tävlingsbana, bortelimineras ingalunda olycksfallsrisken. Beträffande beteckningen av dessa tävlingar såsom sportfåneri får jag i det följande anledning att närmare bemöta detta.

### *Punkt 3.*

Önskemålet att frigöra de allmänna landsvägarna från hastighetstävlingar var för några år sedan föremål för myndigheternas stora intresse men har förlorat sin aktualitet på grund av det relativa fåtal sådana hastighetstävlingar, som numera arrangeras. Anledningen till att flera sådana tävlingar blivit nedlagda, är bl. a. den, att vederbörande myndigheter under beaktande av trafikens växande krav icke ansett sig kunna meddela tillstånd. Och för de resterande tre stycken hastighetstävlingar för motorcyklar å landsväg (Saxtorp, Hedemora och Gotland) torde vederbörande myndigheter, resp. av tävlingarna berörda kommuner, bäst kunna avgöra, om dessa tävlingars bibehållande utgöra ett allvarligt intrång eller icke. För den s. k. Saxtorpsbanans vidkommande bortfaller helt denna motivering, enär den allmänna trafiken under den tid banan är avspärrad kan fortgå obehindrat genom anlitande av utanför banan liggande vägar.

Vid bedömandet av dessa hastighetstävlingars vara eller icke vara bör man väl även taga hänsyn till deras sociala betydelse. — Den tekniska betydelsen, i och för sig mycket viktig, framkommer i det följande. — Det är numera så känt och omvittnat,

att t. ex. Sveriges Grand Prix å Saxtorpsbanan varje år skapar en hel mängd ytterst välkomna arbetstillfällen av olika slag, i första hand för ortsbefolkningen, där t. ex. samtliga arbetslösa i de av tävlingen berörda kommunerna en längre tid såväl före som efter tävlingen sysselsättas, att den orhörda publikfrekvensen (vid 1933 års tävling enligt polisens beräkning inemot 150,000 åskådare och vid fjolårets tävling, trots oväder, cirka 75,000 åskådare) skapar en för kommunikationsmedel och en hel mängd företagare av olika slag högst betydande ökning av omsättningen med ty

åtföljande goda återverkningar på olika områden. I detta sammanhang kan nämnas, att den allmänna omsättningen vid Sveriges Grand Prix 1933 beräknades till omkring 2,000,000 kronor samt att utgiftsstaten för det fem timmar långa Grand Prix-loppet uppgår till 150,000 kronor, den för kommunerna så viktiga nöjesskatten oberäknad,

att Sveriges Grand Prix å Saxtorpsbanan är en högst betydelsefull turistattraktion. Vid 1933 års tävling uppgick antalet utländska besökande enbart från Danmark till över 20,000 personer, samt

att Sveriges Grand Prix för motorcyklar på grund av sina föredömliga säkerhetsanordningar såväl för publik som förare, uppnådda genom ett fruktbringande samarbete mellan myndigheter och tävlingsledning, erhållit internationellt erkännande och i flera avseenden tagits till förebild i utlandet. Sveriges Grand Prix och de därigenom vunna utomordentliga framgångarna för svensk motorcykelindustri hava skapat en värdefull reklam för Sverige i utlandet.

Allt detta är tungt vägande faktorer, som tala för denna tävlings bibehållande. Samma argumentering gäller i tillämpliga delar för övriga hastighetslopp.

#### Punkt 4.

Herr Olofssons påstående: »För allmänheten bör den tävlan, som sker i den dagliga trafiken med motorfordon på våra vägar vara nog; det ena bilfabrikatet får tävla med det andra i styrka, hållfasthet, billig drift och i övrigt praktiskt utförande. Denna tävlan gör sig själv varje dag och den fabrik, som med sin bil bäst fyller dessa krav har naturligtvis största utsikten att sälja sin vara.», omnämner endast bilfabrikaten, och det vore nog icke lämpligt att medtaga motorcyklarna i detta sammanhang. Var och en vet ju, att våra svenska motorcykelfabriker gjort betydelsefulla tekniska framsteg på grund av de i tävlingarna vunna erfarenheterna, och de svenska motorcyklarna stå fördenskull i full nivå med utlandets yppersta fabrikat. Detta har medfört ett högst glädjande uppsving för den svenska motorcykelindustrien, som numera med god framgång hävdar sig på den svenska marknaden gentemot den hårda utländska konkurrensen och samtidigt även funnit lovande exportmöjligheter. Den största av våra svenska motorcykelindustrier, Husqvarna, har under dessa år, med erfarenhet från vunna tävlingsresultat, producerat en motorcykelmotor, som för närvarande anses vara den förnämsta i sitt slag i hela världen och som även vunnit uppmärksammade svenska tävlingsframgångar i utlandet.

Vad tävlingarnas, speciellt Grand-Prixloppens, tekniska betydelse beträffar, tillåter jag mig hänvisa till bifogade bilagor: 1) »Motorcykelns utveckling» (ur programmet för Sveriges Grand Prix 1933, sid. 35—37), samt 2) »Aktuella utvecklingstendenser på motorcykelområdet» (ur programmet för Sveriges Grand Prix 1934, sid. 19) [här uteslutna].

Motor teknikens utveckling skrider ständigt framåt, och alla nykonstruktioner måste noga utprovas, innan de utsläppas i marknaden. Skulle detta, såsom motionären önskar, ske i den dagliga trafiken och läggas i händerna på allmänheten, som icke sitter inne med nödiga kvalifikationer för utförandet av dylika prov, kan resultatet endast bliva ett, nämligen en oroväckande och beklaglig stegring av olycksfallsprocenten med ty åtföljande osäkerhet på våra landsvägar.

#### Punkt 5.

Motionärens påstående, att »den tävlan åter, som sker i hastighetsåkning, hör mera till sport och nöjen och framför allt till bilfirmorna och dess intres-

senter och som själva böra bekosta sina tävlingsbanor och själva bära ansvaret för sina tävlingar och ej ligga i vägen för den allmänna trafiken», har redan i det föregående bemötts, och den omständigheten, att en både ur social, industriell, teknisk och många andra avseenden nyttig tävlingsform samtidigt även innebär ett nöje, bör väl skäligen icke räknas såsom ett motiv för dess avskaffande.

Av den förebragta tekniska utredningen framgår med all tydlighet, att tävlandet måste ske under samma förhållanden som i det dagliga livet, d. v. s. å landsvägsbanor och icke å speciella tävlingsbanor. I annat fall kan man riskera, att dessa tävlingar urarta till det av motionären befarade sportfånariet. Det kan slutligen invändas, att det i så fall bör byggas tävlingsbanor efter landsvägsprinciper, men då det redan genom offentlig utredning ådaga-lagts, att ett dylikt projekt icke är ekonomiskt genomförbart eller räntabelt ens med ett betydande bidrag från det allmänna, torde det ur alla synpunkter ställa sig fördelaktigare och mera ändamålsenligt att bibehålla motortävlandet i sin nuvarande form.

#### *Punkt 6.*

Slutligen har motionären påstått, att dessa tävlingar äro av största intresse för bilfirmorna därför att de träffa den publik, som har gott om pengar och för nöjet kan offra vad som helst. Denna uppfattning är fullständigt felaktig, ty erfarenheten giver klart och tydligt vid handen, att dessa tävlingar snarare blivit ett de bredare lagrens nöje. Detta är fullt naturligt, då motorismen räknar sina mesta utövare och intressenter bland menige man, vilket för övrigt även de stora publiksiffrorna bevisa. Sveriges Grand Prix för motorcyklar å Saxtorpsbanan har allmänt anseende som landets största folkfest, och motorcykeln är numera i första hand ett arbetarens och den mindre bemedlade medborgarens motoriserade fortskaffningsmedel.

Förestående utredning torde hava givit vid handen, att motortävlingarna i Sverige, trots sin korta tillvaro, i hög grad befrämjat motorindustriens och teknikens utveckling och alltså utgöra ett led i den allmänna utvecklingens tjänst. I övriga länder med egen motorindustri har man också till fullo insett tävlingarnas oerhörda betydelse för motorismens utveckling, varför man numera på olika sätt även från det allmännas sida understöder och befrämjar samma. Ätt under sådana förhållanden påyrka ett förbud för motortävlingar torde vara mindre välbetänkt, då ju ett sådant förbud skulle medföra högst beklagliga återverkningar i nu berörda avseenden.

Vill man slutligen mot bakgrund av de i utlandet inträffade beklagliga olyckshändelserna anlägga humanitära synpunkter på motortävlingarna, bör man noga betänka, att det lika litet på tävlingsbanan som i den dagliga trafiken går att helt borteliminera olycksfall samt att utvecklingen på detta område liksom på alla andra kräver uppoffringar.

Malmö den 19 februari 1935.

*Axel Löfström.*



*Bilaga E.***Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.**

## Till riksdagens andra lagutskott.

Då lagutskottet berett N. T. F. tillfälle att avgiva yttrande över en av herr Olofsson i Digernäs inom riksdagens andra kammare väckt motion nr 26 om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar, får nationalföreningens styrelse härmed anföra följande.

Anordnandet av bil- och motorcykeltävlingar på landets allmänna vägar regleras för närvarande av 13 § i vägtrafikstadgan, vilken lyder:

»Å väg må ej tävling med motorfordon eller velociped anordnas utan att tillstånd härtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.»

Berörda bestämmelse läser numera av länsstyrelserna tillämpas sålunda, att rena hastighetstävlingar på allmän väg, därvid även inbegripas s. k. backtävlingar, icke tillåtas med mindre vägen helt avstänges från all annan trafik. Under denna förutsättning komma dessa rena hastighetstävlingar icke att direkt inverka på trafiksäkerheten för andra vägtrafikanter än de tävlande själva och bliva de sålunda ur denna synpunkt närmast likställda med tävlingar å särskilt anordnade banor. Däremot förekomma andra tävlingar med motorfordon å de allmänna vägarna, vilka hava en mera direkt inverkan på den allmänna trafiksäkerheten. De vanligaste formerna av dylika tävlingar äro de s. k. orienterings- och tillförlitlighetstävlingarna, vilka försiggå å vägarna samtidigt med den allmänna trafiken. Ehuru vid dessa tävlingar den högsta hastigheten icke är utslagsgivande utan vanligen en relativt låg medelhastighet är bestämd eller kan av den tillståndsgivande myndigheten bestämmas, så visar dock erfarenheten, att de tävlande på grund av tävlingens art för att kunna hålla denna medelhastighet och ifrågakomma till god placering i tävlingen å vissa sträckor måste hålla en fart, som med hänsyn till andra trafikanter är överdrivet hög och i övrigt frestar till förbiseende av nödig varsamhet. Dessa tävlingar äro enligt styrelsens mening icke sällan anordnade och utförda på sätt, som medför en nedsättning i den allmänna trafiksäkerheten på därav berörda vägar.

Såsom skäl för anordnande av motorfordonstävlingar, särskilt sådana av sistnämnda slag, plägar framhållas, att tävlingarna utgöra ett medel att framtvunga bättre och trafiksäkrare motorfordon samt att öka motorförarnas skicklighet och befordra körteknikens utveckling, vilket allt i väsentlig mån skulle bidra till en förbättring av trafiksäkerheten på vägarna. Särskilt under automobilismens tidigare skeden torde ock tävlingarna hava verksamt bidragit till utvecklingen inom skilda områden. Vidare har ock bl. a. åberopats motor-tävlingarnas popularitet, deras ekonomiska betydelse för de orter, i vilka tävlingarna hållas, samt önskvärdheten av att landet deltagit i det internationella samarbetet å ifrågavarande område.

Å andra sidan hava åtskilliga och vägande skäl anförts mot tävlingar av ifrågavarande slag. Bortsett från de direkta risker, som tävlingarna ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna medföra för icke tävlande trafikanter, ett förhållande som under ovan angivna förutsättningar knappast har större betydelse för de rena hastighetstävlingarna, har sålunda bl. a. framhållits, att särskilt hastighetstävlingarna hos allmänheten väcker en längtan efter fartsen-

sationer, som omsatt i praktiken på de allmänna vägarna kan medföra allvarliga vådor.

Styrelsen för N. T. F., vars uppgift är att arbeta för höjd trafikultur och förbättrad trafiksäkerhet, vill för sin del i anledning av föreliggande motion, utan att dock härutinnan hava medhunnit någon allsidig utredning, framhålla, att därest rätt att lämna tillstånd till tävling med motorfordon å allmän väg fortfarande anses böra förbehållas länsstyrelse — ett spörsmål, vartill styrelsen ej i frågans nuvarande läge anser sig böra taga direkt ståndpunkt — dylikt tillstånd enligt styrelsens mening uppenbarligen bör meddelas endast undantagsvis och där särskilda skäl därtill föreligga samt under förutsättning att för trafiksäkerheten fullt betryggande åtgärder vidtagas. I sådant hänseende måste i fråga om hastighetstävlingar en avstängning av vägen för all annan trafik vara oundgängligen erforderlig. Givetvis måste ock betryggande säkerhetsåtgärder vidtagas för den åskådande allmänheten. Vidkommande andra tävlingar med motorfordon på allmänna vägar finner styrelsen, att dessa tävlingar nu ofta bedrivs under sådana former, att deras eventuella bidrag till utvecklingen av fordonen eller körskickligheten icke uppväger det faromoment, som dessa tävlingars avhållande på allmän väg utgör.

Styrelsen vill för sin del tillstyrka, att den föreliggande frågan göres till föremål för utredning. Därest möjlighet till anordnande av tävlingar av ifrågasvarande slag fortfarande kommer att hållas öppen, kommer styrelsen för sin del att söka medverka därtill, att de villkor, som uppställas för tillstånd till tävlingarna, ävensom kontrollen över dessa villkors efterlevnad bliva sådana, att i enlighet med vägtrafikstadgans ordalydelse fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

Stockholm den 19 februari 1935.

Å styrelsens för Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande vägnar:

*Martin Eriksson.*

*Ernst Killander.*

#### *Bilaga F.*

#### **Motorförarnas helnykterhetsförbund.**

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom skrivelse av den 26 dennes har utskottet berett Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att avgiva yttrande över motion nr 26 i andra kammaren av herr Olofsson i Digernäs väckt motion om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar.

Då vår förbundsstyrelse redan år 1933 i pressen publicerade ett uttalande i berörda ärende och då detta uttalande alltjämt är representativt för förbundets uppfattning i frågan, ha vi härmed äran bringa detsamma till eder kännedom:

»De upprörande och blodiga dödsolyckor, som hänt den senaste tiden (avser händelser under år 1933) i samband med motorfordonstävlingar, ha med rätta ställt dessa hastighetstävlingars existensberättigande under allmän debatt.

Mången har ställt frågan om dessa hastighetstävlingar tjäna något förnuftigt ändamål och — om så skulle vara fallet — om detta är så betydelsefullt, att det kan vara försvarligt att ta stora risker och göra människooffer för att nå det mål, som tävlingarna avse att tjäna.

Styrelsen för Motorförarnas helnykterhetsförbund, som ägnat denna fråga ingående överväganden, kan ej finna att några legitima skäl föreligga för anordnandet av hastighetstävlingar med motorfordon. Arrangörer och tillskyndare av hastighetstävlingar anför till försvar för dessa, att offer alltid måste göras i utvecklingens tjänst och att genom dessa tävlingar erfarenheter samlas beträffande fordonens material och konstruktion, som äro av stor betydelse. Detta argument kunna vi ej tillmäta något större värde, då det är bekant, att motorfordonsfabrikanterna numera ha andra både riskfriare och tillförlitligare möjligheter att pröva motorernas och det övriga materialets kraft, hållbarhet och prestationsförmåga. Ur fabrikanternas synpunkter ha, såvitt vi kunna finna, tävlingarna endast reklamvärde, men behållningen av detta värde kan måhända diskuteras.

Men samhället har ingen anledning att ta några hänsyn till reklamsynpunkterna utan bör anlägga helt andra synpunkter vid avgörandet av hastighetstävlingarnas vara eller icke vara. Anlägger man samhällsnyttosynpunkter på problemet synes det oss självklart, att hastighetstävlingarna ej kunna försvaras. Det är inte till bristningsgränsen farttrimmade motorfordon vi behöva, utan hållbara och lättmanövrerade motorfordon, som gå säkert på vägarna och som äro lydiga och nyttiga verktyg i skickliga förarens händer. Till försvar för hastighetstävlingarna anföres även, att genom desamma skickliga förare utbildas. Däremot kan invändas, att det föreligger intet behov av förare, som kunna sätta upp svindlande fart och med ständig dödsrisk pressa sig förbi andra förare. Förareutbildningen bör väl i stället avse att lära vederbörande väl behärska sitt fordon, att aldrig ta onödiga risker utan ständigt visa nödig hänsyn till andra vägfarande.

Ur samhällelig synpunkt finns det inte den minsta anledning att gynna förefintliga strävanden till ständigt ökad fart i trafiken. Samhällsmakterna ha i stället plikten att värna allas rätt till säkerhet på vägarna. Hastighetstävlingar med motorfordon tjäna enligt vår mening intet förnuftigt ändamål. De sporra många vägfarande till ständigt ökad fart, med resultat att krafter utlösas, som ej ens den skickligaste förare kan behärska. Vi anse därför, att dessa tävlingar ej vidare böra tillåtas.»

Stockholm den 29 januari 1935.

Motorförarnas helnykterhetsförbund.

*J. L. Olsson.*  
Ordf.

*Sim. Fredriksson.*  
Sokr.