

Nr 767

Av herr **Andersson** i Örebro m. fl., om ökat samhälleligt stöd till motorsport bland ungdom.

(Lika lydande med motion nr 623 i Första kammaren)

Den ständigt underhållna debatten om ungdomens anpassning i samhället inriktas i väsentlig mån på förslag till vidgade sysselsättningar under fritiden. Samhället ger i skilda former stöd åt fritidssysselsättningar bland unga, inom organisationer, på kommunala ungdomsgårdar, i studieverksamhet. En mycket diskuterad fråga är i vilken utsträckning dessa verksamheter når eller accepteras av de ungdomar, som genom andra aktiviteter anses utgöra ett ordningsproblem i samhället. Det senare innebär här inte enbart eller ens kvantitativt mest ungdomar, som gör sig skyldiga till lagöverträdelser, utan oftare är det fråga om ungdomar utan bestämda intressen med allmänt gatuliv som påtaglig sysselsättning.

I betydande grad talas det här om bilburen ungdom, och fortfarande finns också kvar, fastän i begränsad omfattning, ungdom med motorcyklar. Det kan göras gällande att bilen ofta bara är ett medel, att också åkandet bara är ett sätt att få tiden att gå. Men det är ändå uppenbart att de flesta ungdomar genom miljön och umgänget med bilen lär sig åtskilligt om fordonen och trafiken. Genom detta ter det sig sannolikt att sysselsättningar med motoranknytning har större förutsättningar än de flesta andra aktiviteter att fånga intresset.

En troligen mer lättarbetad grupp är ungdomar i åldrarna närmast under körkortsåldern. Här har motorfordonen extra lockelse genom att vederbörande själv inte får nyttja dem. Detta mer spända intresse inför motorfordon ger rimligen goda förutsättningar för fritidssysselsättningar som låter ungdomar komma i tidig kontakt med motorer och körteknik.

Tyvärn synes det som om den rika organisationsfloran på ungdomssidan inte har motoranknytning i den mån som skulle 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 liten, och det visar sig att de stora motororganisationerna har en relativt liten del av sitt medlemstal bland yngre. Det kan bero på att de yngre i mycket saknar spontant föreningsintresse och att de sällan frågar efter den service, t. ex. juridisk och ekonomisk,

som motororganisationer ger. Genom bilismens allmänna expansion har motororganisationerna tillförts medlemmar i betydande grad, och det har i det läget inte funnits utrymme för omfattande värvningsinsatser bland de yngre bilisterna.

Relativt större ungdomligt inslag är det i de tävlingsinriktade motororganisationerna. De problem dessa har är i mycket en återspeglning av de allmänna problemen i ungdomsorganisationernas verksamhet. Ledarbrist och lokalbrist sätter snäva gränser för möjligheterna. I det läget ter det sig ofta nödvändigt för även ledande motorklubbar 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 att motorsport, främst med specialfordon och rätt ofta också med fordon i standardutförande, har behov av körområden och banor. Dessa behöver i allmänhet inte bli föremål för några omfattande anläggningsarbeten, såvida det inte blir fråga om tävlingsanläggningar i större sammanhang. Men behovet av markområden är ganska stort, och bland kraven är en sådan placering att inte intill finns bofasta som drabbas av bullerstörningar. Här uppstår en betydande praktisk svårighet i fråga om möjligheterna att få kommunala bidrag. Inte sällan är det städer som har tillräckligt underlag för en motorklubb, men innanför stadsgränsen finns inte plats för en motoranläggning utan störningar. Men anläggs banan utanför staden visar det sig att den kommun man då kommer i inte på samma sätt som staden har direkt intresse av banan. Båda kommunerna blir då lätt mycket restriktiva med stöd, och för ungdomarna själva torde det oftast vara en alltför omfattande apparat att anlägga banan. Men kan kommunalt stöd ges visar det sig ofta att ungdomarna kan uträtta mycket av det praktiska anläggningsarbetet.

De senare åren har givit en form av motorsport där de många positiva möjligheterna att fånga ungdomarnas intresse synes utomordentligt väl förenade. Det är den s. k. Formel K-sporten. Början gjordes i USA för ett tiotal år sedan, och sporten har sedan gjort succé även i Europa. Det är en form av miniatyrracerbilar som byggs av ungdomarna själva. En liten motor, t. ex. från en motorsåg, skottkärrshjul och en enkel ramkonstruktion ger ett fyrhjuligt fordon som trots sin blygsamma effekt ger god träning i körteknik. Genom att deltagarna själva bygger sina fordon kommer ett verkstadsmoment in i bilden som vintersysselsättning inför sommaren med dess tävlingsverksamhet. Formel K-sporten synes länka samman tekniskt intresse, praktiskt arbete, körutbildning och tävlingsanda. Genom att ungdomar under körkortsåldern deltar innebär sporten alltså en utfyllnad av det tomrum tidigare fanns för motorintresserade bland de yngre.

Flera Formel K-banor har anlagts i vårt land, genom kommunalt stöd

men främst genom ungdomarnas eget arbete. Svenska bilsportförbundet har tagit sig an sporten och söker ge den en ledning som behövs för att den skall utvecklas under nödvändigt ansvar.

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 ungdomar för trafiksäkerhetsfrämjande utbildning och ge ett trafikmässigt gott uppträdande. Då nu idrottens ställning blir föremål för en omfattande utredning synes det rimligt att en utredning även kommer till stånd rörande samhällets stöd till motorsport, särskilt bland ungdom.

Med stöd av ovanstående hemställas,

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.

Stockholm den 26 januari 1966

Sven G. Andersson
i Örebro

Mac P. Hamrin
i Kalmar

Elias Jönsson
i Ingemarsgården
