

Nr 242

Av fröken **Mattson**, om *särskilda lekgator*.

(Lika lydande med motion nr 297 i Andra kammaren)

Modern svensk stadsplanering tar i stor utsträckning hänsyn till det berättigade kravet, att det dels skall finnas trafikleder för bilister fram till bostadsområdena, dels »trafiksäkra» förbindelser till lekområden, skolor, butikscentra m. m. Inte minst med hänsyn till små barns svårigheter att klara livligt frekventerade trafikstråk, dokumenterat genom en rad olyckor, är det nödvändigt att det finns gångstråk, där all trafik är förbjuden.

Det finns emellertid alltför många typer av samhällen och bostadsbebyggelse, där man inte tagit hänsyn till detta. Barnen kommer från bostaden eller från lekplatsen i anslutning till fastigheterna direkt ut på en trafikerad gata, och även om de lärt sig att gatan inte är någon lekplats händer det tyvärr alltför ofta, att de i lekens iver ger sig ut mitt mellan bilarna.

Svåra trafikolyckor kan bli följderna av detta, även om bilisterna — som i regel känner till området och bor i någon av fastigheterna — lärt sig att iaktta försiktighet. Det kan på goda grunder antas, att svårigheterna att undvika kollisioner och överkörningar blir än större vid övergången till högertrafik, då bilförarnas uppmärksamhet koncentreras på nya, ovana trafikförhållanden.

Det kan därför diskuteras om vi inte i Sverige i likhet med Munkebo på Fyn i Danmark bör ändra stadsplanen och vägtrafikförordningen därhän, att vi inför direkta »lekgator», där barnen får hålla till med sina lekar och där trafikregeln är den, att på lekgata bär förare av motorfordon hela ansvaret.

Det experiment som genomförts i varvsstaden Munkebo har slagit synnerligen väl ut och har väckt internationellt intresse. Matargator leder in i området, där 3 000 personer, varav 2 000 barn, bor i både hyreshus och villor. På dessa matargator råder stoppförbud, och längs gatorna finns tio meter breda obebyggda zoner. Smala återvändsgator, markerade genom varningsskylten Legegade, markerar sedan att bilisterna måste köra långsamt och får ta hela ansvaret.

Sedan denna stadsdel byggdes 1959 uppges det att intet barn skadats i trafiken. Nu har givetvis denna danska stadsdel stora fördelar för ett sådant system därigenom att den planerades och byggdes på ett område, där det

inte tidigare fanns någon bebyggelse, och där systemet kunde byggas ut med »trafiksäkra» lekplatser, torg och köpknutar.

Systemet med »lekgator» torde dock kunna användas inom alla typer av bostadsbebyggelse. Största vinsten torde kunna göras i småhusområden, där man ofta får uppfattningen att miljön är skyddad, medan den i själva verket är livsfarlig för barnen på området.

Med hänsyn till detta förefaller det viktigt, att vi redan nu undersöker om metoden med lekgator — och med trafikföreskrifter som lägger hela ansvaret på förare av motorfordon, som trafikerar lekgatorna — inte lämpligen bör införas vid övergången till högertrafik. Förslaget bör ingående prövas av den kommitté, som förbereder övergången till högertrafik.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att åt högertrafikkommittén uppdra en utredning om lekgators införande vid övergången till högertrafik, samt

att undersöka, vilka ändringar i trafikförordningen som bör vidtagas för att på föraren av motorfordon lägga hela ansvaret vid körning på en lekgata.

Stockholm den 22 januari 1965

Lisa Mattson