

Nr 19

Utlåtande i anledning av väckta motioner om särskilda lekgator.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 242 i första kammaren av fröken *Mattson* och nr 297 i andra kammaren av fröken *Bergegren m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, erinras till en början om att modern stadsplanering i stor utsträckning tar hänsyn till att det dels skall finnas trafikleder för bilister fram till bostadsområdena, dels »trafiksäkra» förbindelser till bl. a. lekområden, skolor och butikscentra. Inte minst med hänsyn till små barns svårigheter att klara livligt frekventerade trafikstråk, dokumenterad genom en rad olyckor, är det enligt motionärerna nödvändigt att det finns gångstråk, där all trafik är förbjuden. Motionärerna framhåller emellertid att det finns 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 enligt motionärerna 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. Motionärerna fortsätter.

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

¹ Bihang till riksdagens protokoll 1965. 9 saml. 3 avd. Nr 19

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 stöd av det anförda hemställer motionärerna »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».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet hänvisa till motionen I:242.

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttranden dämjämte avgetts av Svenska stadsförbundet, Hyresgästernas sparkasse- och byggnadsföreningars riksförbund, Sveriges allmännyttiga bostadsföretag, Svenska riksbyggen, Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD) samt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

Gällande bestämmelser

Byggnadsstadgan. Enligt 12 § 2 mom. byggnadsstadgan skall i stadsplanebestämmelser, i den mån så erfordras, intas såvitt gäller reglering av planområdets bebyggande och användning i övrigt stadganden om bl. a. lekplatser.

Vägtrafikförordningen. Fordons hastighet skall jämlikt 46 § 1 mom. anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet bl. a. då fordonet nalkas barn, som uppehåller sig på eller invid vägen (j).

Såsom framgår av 64 § 1 mom. skall, där vägtrafikanter bör göras uppmärksam på framförvarande fara, vid allmän väg, gata eller annan allmän plats anbringas varningsmärke. I 1 § kungörelsen den 7 december 1951 finns avbildat ett sådant varningsmärke avseende skola, lekplats eller dylikt.

I fråga om enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att avgöra om trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum (61 § 2 mom.). För någon motordrivet fordon på sådan väg, där fordonet inte får föras, kan vederbörande straffas med dagsböter (68 § andra stycket).

Kungl. Maj:ts instruktion för statens högertrafikkommission (SFS 27/1964). Statens högertrafikkommission har till uppgift att planlägga och leda omläggning till högertrafik i enlighet med vad Kungl. Maj:t och riksdagen därom beslutat. Till fullgörande av sin uppgift har högertrafikkommissionen bl. a. att i samarbete med myndigheter, verk, företag och organisationer planlägga och genomföra utbildnings- och upplysningsverksamhet, som prövas erforderlig med anledning av trafikomläggningen, samt i övrigt på allt sätt verka för att åtgärder vidtas för att förebygga olyckor i samband med trafikomläggningen.

Statistiska uppgifter

Av statistisk årsbok för Sverige 1964 framgår bl. a. följande (s. 166).

A. Vid vägtrafikolyckor skadade fotgängare 1954—1963

1954	2 744	1959	3 194
1955	3 015	1960	3 255
1956	3 074	1961	3 298
1957	3 245	1962	3 441
1958	3 206	1963	3 470

B. Vid vägtrafikolyckor år 1962 skadade fotgängare efter ålder

— 6 år	510
7—14 år	448
15—17 år	169
18—24 år	257
25—44 år	475
45—64 år	827
65—	728
okänd ålder	27
Summa	3 441

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppger i sitt remissyttrande att enligt statistiska centralbyråns preliminära statistik över vägtrafikolyckor under år 1964 39 barn dödades i förskoleåldern på annat sätt än som passagerare i motorfordon. Under samma omständigheter skadades ett 100-tal barn allvarligt under samma tid.

Remissyttrandena

Motionerna avstyrks av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, Stadsförbundet, Svenska riksbbyggen, MSD och NTF. För att skydda barnen i trafiken förordar SABO radikala hastighetsbegränsningar, i vissa fall förenade med särskilda bestämmelser om lekgator. Enligt HSB:s riksförbund kan en trafikreglering för att skapa lekgator vara värt att prövas om inte andra lösningar står till buds.

I fråga om konkurrensen om tillgängliga markområden mellan parkerings- och lekplatser anför *Svenska riksbyggen* bl. a. följande.

Bilen har under de senaste åren med ökad framgång konkurrerat med barnen om de fria markytorna vid husen. Den mycket kraftiga tillväxten av bilbeståndet har framtvingat normer och anvisningar för antalet parkeringsplatser, medan barnens behov av riskfria lekytor ej föranlett några fasta normer. Det är givet att till en god bostadsplanering även hör en tillfredsställande trafikplanering. Att ignorera motorismens krav innebär att man åsidosätter en del av bostadskonsumenternas önskemål. Bilismens krav på bekväma kommunikationsytor och goda parkeringsmöjligheter får emellertid icke konkurrera med barnens behov av en trygg lekmiljö. Det måste erbjudas bättre möjligheter att på ett vettigt sätt lösa parkeringsfrågan, så att inte bara bilarna utan också barnen får rum i bostadsområdet.

Att skapa en lämplig lekmiljö för barnen är enligt *Svenska riksbyggen* främst ett stadsplaneringsproblem. Lekplatsen bör vara ett komplement till bostadsområdets i stadsplanen skapade friytor och naturområden. Barnens skiftande lek- och rörelsebehov i uppväxtåren skall ligga till grund för lekplaneringen. Svenska riksbyggen anför härom följande.

Förskolebarnen leker helst i direkt anslutning till den egna entrén. Under de första åren har barnen blygsamma krav på lekbetingelser men kräver en ständig passning. I 4—6-årsåldern ökar aktionsradien till 100—150 m, kraven på lekbetingelser är fortfarande små. I skolåldern ökar aktionsområdet, barnen är nu inte så bundna vid bostadens närhet. Lekarna blir mera utrymmeskrävande. Enligt läkare och barnpsykologer kan barn i förskoleåldern inte skilja på höger och vänster i trafiken eller förstå innebörden av trafikregler. De allra flesta olyckorna, där barn är inblandade, drabbar barnen under lek, det rör sig om ca 70 % av barnolyckorna i trafiken. Förskolebarnen är mest utsatta för trafikolyckor och då främst utrusningsolyckor. Att barnen bevisligen ofta upphåller sig på parkeringsplatser och gator innebär icke att dessa är lämpliga lekplatser, utan att lekplatserna vid huset är olämpligt utformade, utrustade och placerade. För att få bort barnen från trafikytorna erfordras en god trafikdifferentiering samt en efter barnens behov anpassad utformning av tomtmarken.

Från flera håll framhålls att man i modern svensk stads- och trafikplanering söker vid utformandet av nya bostadsområden ta hänsyn till kravet på barnens säkerhet. *Trafiksäkerhetsrådet* anför härom följande.

Principen är härvid att man icke tillåter, att lekande barn blandas med motorfordon. Detta innebär, att gångtrafiken separeras från körtrafiken, dels genom ordnande av särskilda gångvägar, dels ock genom förläggande av entréer, lekplatser, skolor m. m. till trafikfria områden, vilka därigenom får karaktären av leggator. Erfarenheten visar, att man på detta sätt uppnår en mycket hög grad av trafiksäkerhet. I en undersökning, utförd med medel från trafiksäkerhetsrådets forskningsanslag vid Institutionen för stadsbyggnad vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg, jämfördes trafiksäkerheten i två relativt nybyggda bostadsområden. Man fann att olycksfrekvensen för barnen i det ena området var 2,7 gånger högre än i det andra.

Det första området hade bostadsgator med genomgångstrafik, entréer mot gatan samt ett icke sammanhängande gångtrafiksystem, medan det andra hade ett centralt beläget gångstråk med bl. a. planskilda korsningar.

Vad gäller äldre bostadsområden har man i några fall, enligt vad *trafiksäkerhetsrådet* uppger, genom dirigering av genomfartstrafiken till vissa gator och genom enkelriktning samt avstängning av vissa utfarter kunnat förbättra trafiksäkerheten. Enbart enkelriktningen har visat sig minska olycksfrekvensen med 30 à 40 %. Förändringen av tidigare körgator till gånggator har också genomförts i flera orters centrumområden.

HSB:s riksförbund framhåller att försök på senare tid gjorts inom HSB:s äldre bostadsområden i syfte att avleda motorfordonstrafik från gårdsplaner och tomtgator, varigenom trygga uppehållsplatser för barn kunnat erhållas. Riksförbundet fortsätter.

Sådan trafikreglering har i regel skett med hjälp av den möjlighet vägtrafikförordningen ger fastighetsägare att förbjuda motorfordonstrafik på egen mark och att upprätthålla förbudet med stöd av straffsanktion. Även andra åtgärder i syfte att ge barnen lekutrymmen i äldre bostadsområden synes tänkbara. Enligt byggnadslagen finns sålunda möjlighet att utfärda stadsplanebestämmelser om lekplatser på tomtmark; trafikutvecklingen torde i många fall motivera stadsplaneändringar för att få till stånd större och bättre utrymmen för lek. Det finns även möjlighet att genom stadsplaneändring inrätta allmän plats för t.ex. lekändamål; kommunen blir då i vanlig ordning skyldig att iordningställa platsen men erhåller rätt att utta bidrag till mark- och anläggningskostnaderna av tomtägarna. Den föreslagna lagstiftningen om gemensamhetsanläggningar skulle, om den genomförs, förbättra möjligheterna att anordna lekplatser och motorfordonsfria gårdsplaner för flera fastigheters behov.

Vad beträffar det i *Munkebo i Danmark* tillämpade systemet uppger *trafiksäkerhetsrådet* att den nya stadsdelen i detta samhälle är försedd med ett gatunät bestående av 3—4 m breda genomfartsleder, å vilka parkering är förbjuden. All bebyggelse är indragen från dessa leder och betjänas av 55—60 c:a 100 meter långa återvändsgator, där motortrafiken ålägges särskild varsamhet. Polismyndigheten i Munkebo finner denna planering synnerligen värdefull, och något trafikolycksfall med barn inblandade har icke inträffat. *Byggnadsstyrelsen* uppger att lekgatesystemet också blivit prövat på andra håll, vanligast dock på det sättet att en gata helt avlysts för körtrafik och i stället upplåtits som lekplats. Så har exempelvis skett i vissa engelska industristäder, där möjligheterna att över huvud åstadkomma några andra lekplatser inom de äldre, hårdexploaterade bostadsdistrikten varit mycket begränsade.

Ett flertal remissinstanser anser det föga tillfredsställande att genom beteckningen lekgata legalisera gatans användning som lekplats. *Stadsförbundet* framhåller sålunda att mellan orden lek och gata ligger det en motsägelse som inte bör mjukas upp. I synnerhet när det

gäller de mindre barnen är det viktigt att de får lära sig att det alltid är farligt att leka på en gata, och man kan inte räkna med att de skall kunna skilja den ena gatan från den andra. Det ligger också enligt förbundet en fara i att kompromissen lekgata kunde få en allt större användning om den godkänns av myndigheterna, eftersom den kan utnyttjas till att reducera behovet av friytor i stadsplanen. *Trafiksäkerhetsrådet* finner ändamålet med motionerna förfelas på grund av den inte sällan förekommande bristande respekten för lagar och förordningar hos motorförarna och genom att de oskyddade grupperna bibringas en falsk säkerhetskänsla, som leder till försämrad uppmärksamhet. *NTF* framhåller att i det allmänna trafikupp-lysningsarbetet skulle lekgatesystemet medföra svårigheter genom att det inte konsekvent skulle kunna hävdas, att en gata inte får användas såsom lekplats. I vart fall kan det inte vara rimligt att förklara en gata såsom lekgata om gatan i någon som helst omfattning är avsedd för trafik i större mängd eller genomfartstrafik. En förutsättning för att kunna tillämpa systemet torde enligt *NTF* vara att gatan endast får användas för visst slag av trafik, t. ex. till ett parkeringsområde till en bostadsfastighet eller för varutransporter i ringa mängd. Trafikregleringar av sistnämnda slag förekommer redan, men i huvudsak på områden som är tomtmark, d. v. s. att betrakta såsom enskild väg. På enskilda vägar kan nämligen vägens ägare bestämma, vilket slag av trafik som får förekomma på vägen. Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *byggnadsstyrelsen*, *MSD* och *Svenska riksbbyggen* ställer sig kritiska mot en legalisering av en gata som lekplats.

Nyttan av ytterligare skärpta ansvarsbestämmelser ifrågasätts av *Trafiksäkerhetsrådet*. Det erinras om att motorfordonsförare jämlikt 46 § 1 mom. j) vägtrafikförordningen särskilt ålägges att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet, då fordonet nalkas barn, som uppehåller sig på eller vid vägen. Detta påbud, jämfört med bestämmelserna i trafikbrottslagen, lämnar enligt rådet i praktiken motorfordonsförare ringa möjlighet att undgå ansvar vid trafikolycka med barn inblandade, varhelst en sådan inträffar. *NTF* och *MSD* framhåller vidare att det finns ett särskilt varningsmärke, »Lekande barn», som väghållarna regelmässigt sätter upp vid bl. a. skolor och större lekplatser. Om sådant varningsmärke finns uppsatt, torde man så gott som undantagslöst kunna utgå från att en bilförare som kört på ett barn blir ålagd hela ansvaret. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* finner den i motionerna föreslagna övervärtningen av ansvaret enbart på fordonsföraren vara svår genomförbar och kunna medföra betänkliga konsekvenser med avseende på bl. a. den distributionstrafik, som har ett legitimt behov av att använda gatan.

Beträffande bostadsområdena, där förhållandena är sådana att barn kan förväntas uppehålla sig på eller vid ytor avsedda för fordonstrafik, torde

det enligt Svenska riksbbyggen vara lämpligare från trafiksäkerhetssynpunkt att införa en hastighetsbegränsning på t. ex. 20 km/tim. än att anordna lekgator. En sådan ordning kunde t. ex. vara lämplig att tillämpa för vissa vägar inom småhusområden, vägar som korsas av gångstråk från och till lekområden, parker, skolor, affärscentra etc. SABO framför liknande synpunkter.

Från flera håll betonas angelägenheten av att uppmärksamheten i större omfattning riktas på hithörande problem och att åtgärder vidtas för att förbättra rådande förhållanden.

Trafiksäkerhetsrådet anför härom.

Enligt trafiksäkerhetsrådets mening bör barnen tillförsäkras största möjliga säkerhet under lek och förflyttning, dock att lösandet av denna uppgift lämpligen bör ske med hänsynstagande jämväl till andra i trafiken oskyddade grupper såsom fotgängare och cyklister.

Krav på samtliga dessa gruppers säkerhet synes kunna tillgodoses genom att i nyplanerade områden införa gator, vägar och uppehållsplatser, där trafiken med motorfordon skulle vara helt förbjuden. Man bör även pröva möjligheterna att på försök införa gånggator under vissa tider på dygnet i äldre bostadsområden på motsvarande sätt som skett i centrumområden. Därigenom kan säkerheten ökas för både barn och andra som uppehåller sig där.

Vidkommande tidpunkten för de diskuterade åtgärdernas förverkligande behöver denna enligt trafiksäkerhetsrådet inte sammanfalla med omläggningen till högertrafik. Genomförandet av sådana åtgärder, varom här är fråga, synes nämligen böra ske vid varje tillfälle, då möjlighet ges och behov av åtgärder anses motiverade. Då emellertid i samband med omläggningen mera omfattande förändringar måste vidtas i ett samhälles gatusystem, vore det självfallet önskvärt, att detta skedde med samtidigt iakttagande av förevarande säkerhetsintressen.

Trafiksäkerhetsrådet fortsätter.

De praktiska åtgärder, som skulle behöva vidtagas i samband med en »trafiksanering», bör studeras från fall till fall, bl. a. hur gånggatan skall inordnas i gångtrafiksystemet, vilka trafikregleringar som erfordras (hastighetsbegränsningar, enkelriktningar, fordonsinskränkningar, markeringar etc.). De må här nämnas, att förslag till vissa rekommendationer för hur trafiksäkerheten i princip skall beaktas vid såväl utformning av nya bostadsområden som omplanering av äldre bostadsområden för närvarande är med stöd av anslag från trafiksäkerhetsrådet under utarbetande av en arbetsgrupp inom den ovannämnda institutionen vid Chalmers tekniska högskola. Sådant förslag är att vänta inom den närmaste tiden.

Enligt HSB:s riksförbund synes det vara motiverat att göra en samlad inventering av möjliga åtgärder i fråga om planutformning och trafikreglering för att så långt det går minska riskerna för barntrafikolyckor. En sådan inventering skulle förslagsvis kunna utföras av väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsen och byggnadsstyrelsen i samverkan och läggas till grund för utfärdande av rådgivande anvisningar om inrättande av lekutrymmen för barn. Dessa myndigheter har i fråga om utfärdande av rådgivande anvisningar rörande utformningen av parkeringsplatser tidigare bedrivit ett samarbete av detta slag.

MSD framhåller att omläggningen till högertrafik kommer att medföra ökade risker, inte minst för barnen, och erinrar om att högertrafikkommissionen, NTF och därmed samarbetande organ har uppmärksamheten inriktad på dessa frågor. Härvid synes bl. a. angeläget att i största möjliga utsträckning tillvarata möjligheterna att skapa trafiktrygga lekplatser och skolvägar för barnen. Enligt NTF:s mening är det från trafiksäkerhetssynpunkt inför högertrafikomläggningen angeläget att undersökningar genomförs om det är möjligt att i större omfattning än som redan skett genom byggnadstekniska åtgärder eller trafikregleringar skapa skyddade lekplatser och skolvägar för barnen i alla åldrar. Frågan om i vad mån man genom trafikföreskrifter och skyltning kan ytterligare betona och eventuellt skärpa bilistens ansvarighet i förhållande till gångtrafiken kan enligt Stadsförbundet anses ha ett visst samband med högertrafikomläggningen. Trafiksäkerhetsfrågorna är emellertid redan under behandling i högertrafikkommissionen, och någon särskild utredning i detta syfte torde därför enligt förbundet ej behöva igångsättas.

Utskottet

I motionerna åberopas ett i staden Munkebo på Fyn i Danmark infört system med lekgator. En ny stadsdel i detta samhälle uppges vara försett med ett gatunät bestående av 3—4 breda genomfartsleder, på vilka parkering är förbjuden. All bebyggelse är indragen från dessa leder och betjänas av ett sextotal ca 100 meter långa återvändsgator. Enligt motionärerna markeras dessa gator genom särskild varningsskylt. Bilisterna är skyldiga att köra långsamt och bär vid olyckshändelser hela ansvaret.

Motionärerna framhåller att man i modern svensk stadsplanering i stor utsträckning tar hänsyn till kravet på att det skall finnas dels trafikleder för bilister fram till bostadsområdena, dels från trafiksäkerhetssynpunkt godtagbara förbindelser till bl. a. lekrområden, skolor och butikscentra. Inte minst med hänsyn till små barns svårigheter att klara livligt frekventerade trafikstråk är det nödvändigt att det finns gångstråk, där all trafik är förbjuden. Motionärerna anser emellertid att det finns alltför många bebyggelse typer, där man inte tagit hänsyn till detta. Barnen kommer från bostaden ut på en trafikerad gata, och, även om de lärt sig att gatan inte är någon lekplats, händer det alltför ofta att de i lekens iver ger sig ut mitt emellan bilarna med ibland svåra trafikolyckor som följd. Det kan enligt

motionärerna 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. Motionärerna ifrågasätter därför om man inte här i landet borde införa systemet med lekgator. Detta torde kunna användas inom alla typer av bostadsbebyggelse, men den största vinsten synes kunna ernås i småhusområden. Med stöd av bl. a. det anförda hemställs att högertrafikkommissionen skall få i uppdrag att utreda dels frågan om lekgators införande vid övergången till högertrafik och dels undersöka vilka ändringar i vägtrafikförordningen som bör vidtas för att på föraren av motorfordon lägga hela ansvaret vid körning på dylik gata.

Vid remissbehandlingen har framhållits att man i stads- och trafikplaneringen söker att vid utformandet av nya bostadsområden beakta kravet på barnens säkerhet på sådant sätt att utrymmen för motorfordonstrafik och för lek skiljs åt. Vid stadsplanefastställelser synes kravet i detta hänseende under senare år ha väsentligt skärpts. Problemet med tillräckliga och lämpliga utrymmen för lek torde därför i huvudsak gälla äldre bostadsområden som inte utformats med tanke på nu rådande trafikintensitet. I sådana bostadsområden har sålunda gator, som från början var avsedda för lokal trafik, i många fall blivit leder för livlig genomgångstrafik. Då lekplatser och gårdsutrymmen som kan attrahera barn i olika åldrar ofta saknas, blir gatan därför det mest lockande alternativet som plats för barnens lekar. Såsom framgår av utredningen i ärendet har emellertid åtgärder redan vidtagits på många håll för att beträffande dylika äldre områden förbättra trafiksäkerheten för barnen. Trafiksäkerhetsrådet uppger sålunda att genomfartsleder dirigerats till vissa gator, gator enkelriktats och utfarter avstängts. HSB:s riksförbund framhåller att försök på senare tid gjorts i syfte att avleda motorfordonstrafik från gårdsplaner och tomtgator, varigenom trygga uppehållsplatser för barn kunnat erhållas. Sådan trafikreglering har i regel skett med stöd av vägtrafikförordningens bestämmelse om att det i fråga om enskild väg ankommer på ägaren av vägen att avgöra om trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. Även gällande bestämmelser i byggnadslagstiftningen ger möjlighet att vid stadsplaneändringar tillgodose behovet av erforderliga lekutrymmen såväl på enskild som allmän mark. Fastighetsbildningskommitténs förslag till vissa gemensamhetsanläggningar kommer vidare, om det genomförs, att förbättra möjligheterna i förevarande hänseenden såvitt gäller flera fastigheters behov.

Det övervägande antalet remissinstanser har avvisat motionärernas förslag om införande av lekgator främst därför att detta anses innebära en legalisering av att gatan får användas som lekplats. Stadsförbundet framhåller sålunda att det mellan orden lek och gata ligger en motsägelse som inte bör mjukas upp. I synnerhet när det gäller de mindre barnen är det viktigt

att de får lära sig att det alltid är förenat med risker att leka på en gata, och man kan inte räkna med att de skall kunna skilja den ena gatan från den andra. Trafiksäkerhetsrådet finner vidare att ändamålet med motionerna kan förfelas på grund av den inte sällan förekommande bristande respekten hos fordonsförarna för trafikregler. I det allmänna trafikupplysningsarbetet skulle enligt NTF lekgatesystemet dessutom kunna medföra svårigheter genom att det inte konsekvent skulle kunna hävdas, att en gata inte får användas som lekplats. Vad sålunda anförts mot systemet med lekgator anser sig utskottet kunna biträda. Såsom framgår av vad tidigare sagts har därjämte åtgärder, som garanterar skyddade lekplatser för barnen, på många håll redan vidtagits såväl i den nyare som den äldre bebyggelsen. I fråga om den föreslagna kategoriska bestämmelsen om att motorfordonsföraren skall bära hela ansvaret vid färd på lekgata vill utskottet slutligen framhålla att en sådan regel inte torde ha stöd i den svenska trafiklagstiftningens grunder och att vägtrafikförordningen f. ö. redan innehåller en bestämmelse om att föraren har att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet bl. a. då barn uppehåller sig på eller vid vägen. Ehuru utskottet ansluter sig till motionernas syfte att skydda barnen mot olyckor i trafiken och att få till stånd erforderliga åtgärder på området, anser utskottet med hänsyn till det ovan sagda att någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna inte är påkallad.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I:242 och II:297, icke måtte föranleda något riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 april 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Torsten Hansson och Ernulf*;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Svenning, Bengtson i Solna, Hammarberg, From och Elmstedt.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.