

## Nr 723

Av herrar **Gustafsson** i Kårby och **Antonsson**, *angående trafikfria lekplatser.*

(Lika lydande med motion nr 590 i Första kammaren)

Antalet barn som förolyckas eller skadas i trafiken varje år är mycket högt. Många av dessa olyckor måste betecknas som helt onödiga. Orsakerna till barnolyckorna i trafiken är många. En av de väsentligaste orsakerna är barnens oförmåga att uppfatta farorna i trafiken. Enligt en undersökning av docent Stina Sandels vid lärarhögskolan i Stockholm kan barn först i 12-årsåldern verkligen uppfatta trafiken och de faror som finns i den. Detta bevisas även av att olycksfrekvensen sjunker markant efter den åldern. Barn under 7—8 år kan oftast inte tillfredsställande skilja på höger och vänster och kan inte med acceptabel säkerhet klara sig över en trafikerad gata.

De flesta trafikolyckor, där barn är inblandade, drabbar barnen under lek. Bland barnen i förskoleåldern är det främst fråga om olyckor som beror på att barnet helt hastigt rusat ut i gatan. Olyckorna i samband med kälkåkning vintertid är många. Barnen åker utan betänkande från tomtplatser eller sidogator ner på mera trafikerade gator. Åtskilliga olyckor drabbar barnen, då de är på väg mellan hemmet och skolan, butiken eller lekplatsen. Dock skadas de allra flesta yngre barnen i närheten av hemmet, inom det egna kvarteret eller grannskapet.

Det torde finnas ett bestämt samband mellan de stadsplanemässiga förutsättningarna och olycksfallsfrekvensen. Därav följer att inom varje bostadsbebyggelse måste både förskolebarnen och de yngre småbarnen ha tillräckliga lekmöjligheter. Det är nödvändigt att i större utsträckning än i dag utforma stadsplanerna på så sätt att riskerna för barnolyckor minskar. Körtrafik och gångtrafik måste klart skiljas åt. Särskilt måste man se till att förskolebarnen lätt når sina lekområden utan att behöva komma i kontakt med den övriga trafiken. Lekplatserna måste vara så attraktiva att barnen väljer dessa i första hand. Visserligen kan man inte, även vid en helt genomförd differentiering av trafiken, hålla barnen fullständigt borta från trafiken. I vissa åldrar uppsöker de frivilligt de platser, som egentligen är avsedda för fordonstrafik. Men det är ändå en helt annan sak om barnen *måste* utsätta sig för de faror de inte förmår skydda sig emot.

Vi är givetvis medvetna om att konflikten mellan barn och bilar ytterst beror på tillgången till tomtmark och hur hårt exploateringen måste dri-

vas. Även i detta sammanhang är sålunda lokaliseringpolitiken av betydelse. Genom att lätta trycket på storstadsregionerna kan på sikt förutsättningar för en bättre miljöplanering skapas.

Det är nödvändigt att i större utsträckning än hittills samordna planeringen av bilparkeringar och lekplatser. Vi vill peka på möjligheten, som på sina håll även utnyttjas, att anlägga mera rationella parkeringsanläggningar, ibland i mer än ett plan. Längre gångavstånd för bilägaren måste accepteras för att garantera barnen en bilfri och därmed olycksfriare miljö.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att sådana anvisningar för byggnadslagstiftningen må utfärdas, att frågan om trafikfria lekplatser vid bebyggelseplanering ägnas ökad uppmärksamhet.

Stockholm den 26 januari 1966

*Einar Gustafsson*

i Kärby

*Johannes Antonsson*

## Nr 724

Av herr **Hedin**, om skyldighet att i vissa fall använda halvljus å motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 588 i Första kammaren)

Stockholm den 26 januari 1966

*Carl Eric Hedin*