

Nr 19

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående trafikfria lekplatser.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 590 i första kammaren av fru *Olsson, Elvy*, och herr *Kristiansson, Axel*, samt nr 723 i andra kammaren av herrar *Gustafsson* i Kårby och *Antonsson*.

För motionernas innehåll redogöres nedan.

Gällande bestämmelser m. m.

Enligt 12 § 1 mom. *byggnadsstadgan* skall vid uppgörande av stadsplan de anspråk tillgodoses som från olika synpunkter skäligen kan ställas på en väl ordnad bebyggelse. Därvid skall bl. a. tillses att marken utnyttjas på ett ekonomiskt och i övrigt lämpligt sätt, att samfärdselns och trafiksäkerhetens krav tillbörligen beaktas och att hänsyn tas till de fordringar som bör uppställas från sundhets-, skönhets- och trevnadssynpunkt. Av 2 mom. framgår att i stadsplanebestämmelser skall, i den mån så erfordras, intas såvitt gäller reglering av planområdets bebyggande och användning i övrigt stadganden om bl. a. lekplatser, parkeringsplatser och garage.

I princip gäller nämnda bestämmelser även beträffande byggnadsplan.

Under förarbetena till de år 1959 beslutade ändringarna inom byggnadslagstiftningen framhöll departementschefen med avseende å utformningen av stadsplanebestämmelserna om parkeringsplatser faran av att ensidigt betona bilismens intresse av uppställningsplatser för fordon etc. Han påpekade att detta intresse måste vägas mot andra behov, t. ex. av planteringar och lekplatser.

Statistiska uppgifter

Av statistisk årsbok för Sverige 1964 och 1965 framgår bl. a. följande:

A. Vid vägtrafikolyckor skadade fotgängare 1954—1964

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	3 528
		1964	3 594

B. Vid vägtrafikolyckor skadade fotgängare efter ålder:

	1962	1963
— 6 år	510	496
7—14 år	448	479
15—17 år	169	171
18—24 år	257	237
25—44 år	475	513
45—64 år	827	883
65—	728	735
okänd ålder	27	14
Summa	3 441	3 528

Frågans tidigare behandling

I motioner väckta vid 1965 års riksdag hemställdes att högertrafikkommissionen skulle 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.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 19 år 1965 uttalade tredje lagutskottet bl. a. följande.

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 avvisade på anförda skäl motionärernas förslag om införande av lekgator främst därför att detta ansågs innebära en legalisering av att gatan fick användas som lekplats. I fråga om den föreslagna kategoriska bestämmelsen om att motorfordonsföraren skall bära hela ansvaret vid färd på lekgata framhöll utskottet, 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.

Under återopande av de i utlåtandet anförda synpunkterna hemställde utskottet att motionerna inte skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Offentlig utredning

I sitt betänkande med förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar m. m. (SOU 1963:23) föreslår fastighetsbildningskommittén att gemensamt för två eller flera fastigheter må, enligt vad i lagen närmare utvecklas, inrättas parkeringsanläggning, trafikled, gårdsutrymme, lekplats, anordning till skydd mot grundvatten, ledning, värmeanläggning, tvättstuga eller liknande anläggning av stadigvarande betydelse för fastigheterna. Bl. a. föreslås att, om anläggningen är av synnerlig vikt för ändamålsenligt utnyttjande av fastighet inom stadsplan eller byggnadsplan, fastigheten skall anslutas till anläggningen ändå att fastighetens ägare ej samtyckt därtill. Fastighet må dock ej anslutas utan att förslag därom framställts eller biträts av ägare till fastighet, som skall ingå i företaget.

Proposition i anledning av betänkandet har förutskickats bli avlämnad under innevarande riksdag.

Motionernas innehåll

I motionerna anföres inledningsvis följande.

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 källkåkning 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.

Motionärerna framhåller vidare att 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. Körtrafik och gångtrafik måste klart skiljas åt. Särskilt måste man, framhåller motionärerna, se till att förskolebarnen lätt når sina lekrområden utan att behöva komma i kontakt med den övriga trafiken. Lekplatserna måste vara så attraktiva att barnen väljer dessa i första hand. Det är vidare enligt motionärerna nödvändigt att i större utsträckning än hittills samordna planeringen av bilparkeringar och lekplatser. Det pekas på möjligheten 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.

Slutligen göres gällande att konflikten mellan barn och bilar ytterst beror på tillgången till tomtmark och hur hårt exploateringen måste drivas. Genom att lätta trycket på storstadsregionerna kan på sikt förutsättningar för en bättre miljöplanering skapas.

Under åberopande av det anförda hemställs »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».

Utskottet

I motionerna hemställs att Kungl. Maj:t skall utfärda sådana anvisningar för byggnadslagstiftningen att frågan om trafikfria lekplatser vid bebyggelseplanering ägnas ökad uppmärksamhet. Till stöd för denna hemställan framhåller motionärerna bl. a. att antalet barn som förolyckas eller skadas i trafiken varje år är mycket högt. Många av dessa olyckor måste emellertid betecknas som onödiga och torde kunna undvikas genom att stadsplanerna i större utsträckning än vad som f. n. sker utformas på sådant sätt att riskerna för barnolyckor minskar.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen behandlade riksdagen föregående år motioner om särskilda lekgator. Därvid framkom att man numera i stads- och trafikplaneringen söker att vid utformandet av nya bostadsområden beakta kravet på barnens säkerhet genom att utrymmen för motor-

fordonstrafik och för lek skiljs åt. Vid stadsplanefastställelser har också kravet i detta hänseende under senare år väsentligt skärpts. Problemet om tillräckliga och lämpliga utrymmen för lek anses därför i huvudsak gälla äldre bostadsområden som inte utformats med tanke på nu rådande trafikintensitet. Åtgärder har emellertid på många håll vidtagits för att även beträffande dylika äldre områden förbättra trafiksäkerheten för barnen.

Under åberopande av det nu anförda vill utskottet därutöver endast framhålla att gällande bestämmelser i byggnadslagstiftningen ger möjlighet att vid stads- och byggnadsplaneändringar tillgodose behovet av erforderliga lekutrymmen på såväl enskild som allmän mark. Fastighetsbildningskommitténs förslag till lag om vissa gemensamhetsanläggningar kommer också, om det genomförs, att förbättra möjligheterna att genom gemensamma anläggningar tillgodose flera fastigheters behov av bl. a. parkeringsplatser och lekplatser. Ehuru utskottet ansluter sig till motionernas syfte att skydda barnen mot olyckor i trafiken och få till stånd erforderliga åtgärder på området, anser utskottet med hänsyn till det sagda att någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna inte är påkallad.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I:590 och II:723, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1966

På tredje lagutskottets vägnar:
ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

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

från andra kammaren: herr Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö, Svenning, Hamrin i Kalmar, Bengtson i Solna, och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.