

Motion till riksdagen 2005/06:T544

av **Anneli Särnblad och Barbro Hietala Nordlund**
(s)

Barnperspektiv i samhällsplanering

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att barnplaner i samhället skall innehålla perspektivet trafiksäkerhet.

Motivering

De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. Särskilt barn och ungdom är en utsatt grupp i trafiken. För barn och ungdomar utgör trafikolyckor den största enskilda dödsorsaken bland alla olycksfall. Cirka 60 % av alla barn (upp till 15 år) som omkommer i olyckor gör det i trafiken. Motsvarande andel i åldern 15–19 år är hela 80 %.

Mätt i förlorade levnadsår eller år med nedsatt hälsa orsakar trafikskadorna långt värre konsekvenser än någon av våra allvarligaste sjukdomar (SOU 1996:124). För gående och cyklister är risken att skadas i trafiken fyra respektive åtta gånger högre jämfört med personbilister. Barn i åldern 4–14 år har två–tre gånger högre risk att skadas svårt jämfört med gående i åldern 25–54 år (Exponering, skaderisk och skadekonsekvens i vägtrafiken, Hans Thulin och Henrik Kronberg, VTI).

Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, parkerade bilar och backar. Barnen kanske inte inser den fara som är inbegripen i sådana miljöer. Barn upp till nio års ålder utsätts för risker eftersom de inte har förmåga att bedöma om en plats är farlig eller ej även om de kan de regler som gäller (Ampofo-Boateng & Thomson, 1991).

Trafikkontoret i Göteborgs stad har undersökt olycksbilden för barn runt busshållplatser. Rapporten Fotgängarolyckor vid hållplatser åren 1994–1998 visar att 74 % av alla barn 7–16 år som skadats av motorfordon har skadats inom en radie av 100 meter runt hållplatser. Lennart Adolfsson, trafikplaneringschef i Göteborg, skriver i förordet till rapporten att analysen inte ger svar på de gåendes mål, men att området runt hållplatsen är farliga platser för barn.

Fel! Okänt namn på

Några slutsatser från en tidigare rapport från Gatukontoret i Göteborg, Barn skadade i trafikolyckor i Göteborg 1992–1997, är att trafiksäkerhetsarbetet runt skolorna måste fortsätta men med koncentration på fritidsolyckorna. Vidare måste mycket arbete göras för att minska cykelolyckorna.

Redan under 1960-talet visade barnpsykologen Stina Sandels forskningsresultat att barn inte kan prestera över sin mognadsnivå. Barn upp till tioårsåldern saknar biologiska förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. De kan inte tränas till ett korrekt beteende i en komplex trafikmiljö. Det beror på mognadsfaktorer som inte är färdigutvecklade hos barnen.

Barnets synförmåga är inte färdigutvecklad förrän i tonåren. Dessutom tar det lång tid att lära sig tolka vad ögat egentligen ser. Att uppfatta föremål i rörelse och bedöma deras hastighet är något som fordrar erfarenhet och träning för såväl barn som vuxna.

Barn i förskole- och lågstadieåldrarna har svårt att ställa om blicken från närseende till fjärrseende. Dessutom har barn ett snävare synfält än vuxna, med sämre möjligheter att uppfatta rörelser ur ögonvrån. Inte heller fungerar samordningen mellan att gå och samtidigt titta på samma sätt som hos vuxna, än mindre klarar barnen av att springa i en riktning och samtidigt titta i en annan.

Barns förmåga begränsas även av att deras hörsel inte är färdigutvecklad. Barn kan inte i samma utsträckning som vuxna uppfatta varifrån ljud kommer. Det kan mycket väl hända att små barn ser på en bil och springer på en annan som signalerar.

Man kan inte heller vänta sig någon konsekvens i barnens trafikbeteende. Ett och samma barn kan ena dagen visa upp ett trafiksäkert beteende, men nästa dag vara en dålig trafikant. Små barn uppfylls lätt av sina känslor som glädje, ilska eller plötsligt intresse för någonting och ger då lätt efter för sina impulser. Det kan då hända att de springer över gatan till en kamrat.

Barn är små till växten. De kan inte se över bilarna för att överblicka situationen och inte heller se vägmärken som sitter högt upp. De syns inte heller så bra av andra trafikanter. Det är därför viktigt att främst sträva efter säkra närmiljöer för barnen (ur skolbarns trafikmiljö 1991:29).

Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Enligt Björklid (1997) har flera internationella undersökningar påvisat att barn i dag har mycket mindre frihet att utforska sitt närsamhälle än för några generationer sedan. Barn förr i tiden kunde leka runt husen utan tillsyn av vuxna. De lekte ofta på gator och vägar. I dag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna.

Cirka 440 000 barn eller en tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Det är oerhört viktigt att barnen inte behöver stå i bussar och att säkerhetsbälten används. Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att se över möjligheten att lagstifta för omkörningsförbud när en skolskjuts står stilla, vilket är mycket positivt. En sammanhållen planering behöver göras för att skydda våra barn från en av människor skapad fara – trafiken!

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 4 oktober 2005

Anneli Särnblad (s)

Barbro Hietala Nordlund (s)