

Nr 198

av herrar Stålhammar och Olsson i Kil
om en säkrare trafikmiljö för barn.

En av de mest angelägna uppgifterna för ett samhälle är att skapa goda levnads- och utvecklingsmöjligheter för barnen i olika åldrar. Ett utdrag ur en förklaring om Barnets rättigheter som antogs av Förenta nationernas generalförsamling den 20 november 1959 formulerar denna målsättning på följande sätt:

”Barnet skall åtnjuta särskilt skydd och skall genom lagstiftning eller med andra medel beredas möjligheter att — — — utvecklas på ett sunt och normalt sätt — — —.”

Barnet skall åtnjuta fullgoda möjligheter till lek och rekreation.

Vårt samhälle uppvisar många stora brister i de möjligheter som egentligen borde stå barnen till buds för ”sund och normal utveckling”. I denna motion vill vi peka framför allt på de brister i trafikmiljön och trafiksäkerheten som gör att många barn ständigt riskerar att skadas eller omkomma i trafiken. Varje år inträffar över 1 000 olyckor där barn i förskole- och lågstadiåldrarna är inblandade. Det betyder således att tre barn om dagen råkar ut för en trafikolycka. I de flesta fall skulle dessa olyckor, med allt vad de innebär av personligt lidande och familjetragedier, kunnat undvikas om lämpliga åtgärder hade satts in tidigare.

Fotgängarolyckor

I en av Försäkringsbolaget Skandia utgiven rapport kallad Barnet i trafiken redovisas 1 090 trafikolyckor för åren 1968—1969 där barn i åldern 0—10 år skadades som aktiva trafikanter. Dvs. barnen var själva ute i trafiken som fotgängare, cyklister, med kälke etc.

Enligt den tillgängliga statistiken visas att, naturligt nog, olyckorna är mycket få i de lägsta åldrarna men sedan stiger upp till 7-årsåldern och är fortfarande många i 9-årsåldern. Flertalet barn som denna undersökning avsåg skadades som fotgängare, 1 204, mot 625 som var cyklister.

Som tredje trafikantgrupp kom barn som åkt kälke, spark, tefat eller pulka och sist barn i barnvagn och på trehjulingar.

Bland fotgängarna var 3—8-årsåldern mest olycksbelastad, bland cyklisterna 7—10-åringarna.

En topp i skadesiffran för fotgängarna uppstår när 7-åringarna (över 100 000) tvingas ut i trafiken för att börja skolan. De flesta fotgängarolyckor karakteriseras som "utrusningsolyckor". Den påkörande bilisten har således i efterhand uppgett att barnet kommit utrusande på gatan.

I över en tredjedel av fallen var barnen skymda för den påkörande föraren av stillastående, på vägganten parkerade bilar. På samma sätt var den påkörande bilen skymd för barnen. Ett barn i 3—7-årsåldern har naturligtvis inte samma möjlighet till överblick över trafiken som en vuxen och längre person. Två tredjedelar av fotgängarolyckorna skedde på raksträckor, där barnet då rörde sig från väggkant till väggkant. Både svenska och internationella erfarenheter visar också att barnen föredrar att korsa vägen på en raksträcka, eftersom de där tycker sig ha en bättre kontroll över det som händer än vid en korsning.

1,7 procent av alla fotgängarolyckor inträffade vid övergångsställen. I åldern 6—9 år ägde nästan var fjärde fotgängarolycka rum på ett övergångsställe. I de flesta fallen hade barnen känt sig trygga på övergångsstället trots att det kom en bil. Bilföraren däremot känner sig säker på att barnet som ser bilen skall stanna. Samtidigt som barnet i förskola och på lågstadium får undervisning i att korsa gatan på övergångsstället ökar således olyckorna i samband med övergångsställena. Det klart övervägande antalet av dessa olyckor har inträffat när barnet varit på väg mellan sitt hem och lekskola/skola.

De förare som varit inblandade i fotgängarolyckor med barn på övergångsställen har i många fall uppträtt förvånansvärt hänsynslöst och oansvarigt. Ungefär hälften av förarna där sikten var fri uppger sig ha sett barnen men trott att de skulle stanna. I flera fall har man också kört om andra bilar som stannat för att släppa fram barnen, och ibland har man kört mot rött ljus eller då både barn och bil haft grönt ljus inte lämnat barnen företräde.

Cykelolyckor

Av det antal cykelolyckor som redovisas i den ovannämnda undersökningen skedde det stora flertalet när det cyklande barnet och något fordon kom i korsande kurs från olika vägar. Mycket vanligt var också att barnet och ett fordon körde i samma riktning på samma väg och att barnet svängde ut framför fordonet. Nästan lika vanligt var att barnet skadats då det kört korrekt men blivit omkört av något fordon.

Olycksförarna

Liksom vid övriga trafikolyckor var de yngsta förarna i åldrarna 18—22 år inblandade i de flesta här berörda barnolyckorna. Olycksförarna var också nästan uteslutande män.

Barnet och trafikmiljön

De undersökningar som bl. a. gjorts vid barnpsykologiska institutet visar att barnen mycket ofta missuppfattar det de får lära sig om trafiken. Dessutom glömmar barn fort och kan därför handla fel. Den naturliga impulsen för ett barn som känner sig hotat i trafiken är att "springa" över gatan och på så vis klara sig helskinnad. Barn har heller inga möjligheter att bedöma om en bil kan stanna helt plötsligt.

Barnet reagerar aldrig i trafiken som en vuxen utan upplever situationerna på ett annat sätt. Det beror på den fysiska och psykiska utvecklingen och erfarenheten.

För att skapa säkrare trafik för barnen fordras således att både trafikmiljön och de vuxna trafikanterna anpassas efter barnen i största möjliga utsträckning. Vi tror därför att ansvariga myndigheter måste åläggas att utforma bostadsmiljöerna så att trafiken separeras med särskilda vägar för gående, cyklister och fordonstrafik. Äldre miljöer bör saneras så att trafikfällor kan elimineras. Parkering vid trottoarerna bör förbjudas och skolmyndigheterna åläggas att i samråd med lokala trafiksäkerhetskommittéer se till att barnens skolväg är säker. Stoppliket för passering av stillastående skolbuss bör utfärdas, hastigheten vid skola sänkas till 30 km och vuxna skolpoliser ersätta barnen som skolpoliser.

Alla som arbetar med frågor som berör trafikmiljö och trafiksäkerhet bör erbjudas kurser i barnpsykologi, som gör det möjligt för dem att i beslutsfatarpositioner utforma trafikmiljö, bostadsmiljö etc. så att de tar hänsyn till barnens reella psykiska och fysiska förmåga. Det innebär också att körskolorna skall ge obligatorisk undervisning i barnpsykologi.

Vi anser också att åtgärderna mot förare som kör på fotgängare på övergångsställen måste skärpas och att barn som skadas i trafiken skall ges fullt skadestånd av det allmänna.

Många av de åtgärder som här föreslagits kan uppfattas som inskränkningar i den personliga friheten och bekvämligheten för vuxna trafikanter. Skall vi ha någon möjlighet att utforma ett bättre trafiksamhälle för våra barn och ge dem goda möjligheter till en harmonisk och normal utveckling måste dock de vuxna trafikanternas intressen i dessa avseenden komma i andra hand.

Med hänvisning till det anförda får vi bemötta

att riksdagen beslutar att uppdraga åt Kungl. Maj:t att låta utarbeta bestämmelser och program för en säkrare trafikmiljö för barnen i enlighet med de riktlinjer som angivits i motionen.

Stockholm den 18 januari 1972

BERT STÅLHAMMAR (fp)

BILLY OLSSON (fp)

i Kit