

Motion

1976/77: 153

av herrar Bengtsson i Göteborg och Pettersson i Örebro om förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare

Barn är en drabbad grupp i trafiksammanhang. Som fotgängare och cyklister drabbas de av privatbilismens negativa effekter, i form av trafikolyckor, luftföroreningar, buller och andra svarigheter.

Genom professor Stina Sandels – en pionjär då det gäller barnens säkerhet i trafiken – fick vi i Sverige tidigt kännedom om de faror som barnen utsätts för. Hennes forskning har legat till grund för trafikundervisningen för barn och också initierat arbetet med en förbättring av trafikmiljön i nybyggda bostadsområden. Tyvärr har dock hennes huvudbudskap – att barnen inte kan läras att klara den komplicerade trafikmiljön – till stora delar glömts bort. För att göra barnens trafikmiljö säkrare och ge dem möjlighet att växa upp utan skador från luftföroreningar krävs en annan trafikpolitik, som leder till minskad privatbilism och ökad kollektivtrafik. Viktiga medel att uppnå sådana mål är trafiksaneringar och trafikmiljöförbättringar vilkas huvudändamål är att ge förbättringar för de oskyddade trafikanterna.

I denna situation måste man uppleva det som ytterst beklagligt att det underlag som utnyttjas i trafiksäkerhetsarbetet och vid utformningen av trafikpolitiken motverkar detta syfte genom att undervärdera och delvis bortse från bilismens negativa effekter.

Inom trafikolycksstatistiken rapporteras – enligt en undersökning vid statens väginstitut 1966 – endast ca hälften av alla vägtrafikolyckor med personskada. Någon mera detaljerad kunskap om hur detta bortfall fördelar sig mellan olika trafikantgrupper, åldersgrupper, regioner osv. finns inte. Jämförelser med sjukhusmaterial – vilket omfattar svåra personskador – visar dock att rapporteringen är låg (ca hälften rapporteras) även bland dessa allvarliga skador och att speciellt olyckor bland barn rapporteras i lägre grad. Genom att man i utrednings- och forskningssammanhang nästan generellt bortser från de allvarliga bristerna i trafikolycksstatistiken underskattas generellt bilismens negativa följder genom trafikolyckor och speciellt följderna då det gäller barn. Användningen av statistiken leder dessutom i många sammanhang till en inriktning av trafiksäkerhetsarbetet mot privathilismen genom att man som mått på trafiksäkerhet använder summan av personskade- och egendomsskadeolyckor. Trots att endast en obetydlig andel av egendomsskadorna rapporteras utgör de i allmänhet huvuddelen i denna summa. Olyckor med oskyddade trafikanter (och speciellt barn) kommer därför att få mycket liten tyngd vid utvärdering av tänkbara trafiksäkerhetsåtgärder.

Flera ekonomer i trafik- och samhällsekonomi har riktat allvarlig kritik mot det planeringsunderlag som används inom transportsektorn och pekat på att bristerna i huvudsak är till fördel för privatbilism och till nackdel för kollektivtrafik. Liknande kritik kan också riktas mot de samhällsekonomiska beräkningar som gjorts inom Stockholms läns landstings kollektivtrafikutredning. Att sådant underlag utnyttjas för utformningen av trafikpolitiken motverkar givetvis de önskemål som finns att förbättra barnens trafikmiljö.

De luftföroreningar som orsakas av privatbilismen blir speciellt allvariga då det gäller barnen. Inom speciellt de större tätorterna är det nödvändigt med kraftiga begränsningar av privatbilismen för att förbättra miljön. För att förbättra säkerheten för barn krävs omfattande trafiksanering – med inriktning på betydande begränsning av privatbilismen inom bostadsområdena. På lång sikt är det riktigt att samhällets resurser utnyttjas för förbättring av kollektivtrafiken. Att genomföra trafiksanering, som inte begränsar möjligheten att använda den privata bilen inom tätorter, blir inte bara ekonomiskt dyrbart utan leder också till allvariga nackdelar i stadsmiljön. Det bästa och mest motiverade sättet att genomföra trafiksanering är att införa åtgärder som kraftigt begränsar privatbilismen och ge kollektivtrafiken ökade resurser. Att detta långt ifrån är politiskt omöjligt att genomföra visar t. o. m. en partsinlägga för bilismen, som Svenska vägförningens undersökning "Bilismen i samhället" är. I denna undersökning – som lagts upp på så sätt att den leder till kraftig underskattning av medborgarnas positiva inställning till begränsning av privatbilismen – svarade väl 50 % att man kunde tänka sig restriktioner mot privatbilismen inom de större tätorterna. I en neutral undersökning torde otvivelaktigt en klar majoritet av de boende i dessa områden ställa sig positivt till sådana restriktioner.

Det har i många sammanhang demonstrerats hur svårt det är för medborgarna att få tillstånd för förändringar i trafikmiljön, som ökar trafik-säkerheten för barn. Det är därför ytterligt önskvärt att man gör en översyn av "byråkratin" i dessa sammanhang och också av den praxis som utvecklats då det gäller att förorda sådana miljöförbättringar.

Stina Sandels fann i sina undersökningar att ett icke föraktligt antal barnolyckor inträffade då barnen helt lagenligt använde övergångsställen. En rad tidningsartiklar har på senare tid påtalat den nonchalans bilister många gånger visar för trafikregler, speciellt hastighetsbegränsningar. I första hand synes det nödvändigt att man utreder hur övervakningen kan effektiviseras – inom lätbebyggt område t. ex. genom kameraregistrering av hastighetsöverträdare och bilister, som kör mot rött ljus vid övergångsställen samt beivring av registrerade lagöverträdelser. I andra hand måste man utreda hur man effektivt drastiskt skall kunna begränsa bilisternas allmänna nonchalans för trafikregler, vilkas syfte är att ge oskyddade trafikanter (speciellt barn) en säkrare trafikmiljö.

Slutligen synes det ytterst nödvändigt att man tar hänsyn till de oskyddade trafikanternas intressen i den praktiska utformningen av trafik- och trafiksäkerhetspolitiken på statlig, regional (läns-) och kommunal nivå. Privatbilismen stöds av en lång rad mycket starka organisationer. Någon motvikt som bevakar de medborgares intressen, som inte vill eller kan använda bil, finns inte. Detta har under en lång tid medfört att bilistintressen haft stor makt att framföra sina synpunkter. Utifrån dessa fakta synes det ytterligt angeläget att man kartlägger hur dessa medborgares (och därmed också barnens) intressen har bevakats och bevakas i utformningen av praktisk trafik- och trafiksäkerhetspolitik.

Med stöd av det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär initiativ för att förbättra trafiksäkerheten för gångtrafikanter, speciellt barn, i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 13 januari 1977

BENGT BENGTTSSON (c)
i Göteborg

GEORG PETTERSSON (c)
i Örebro