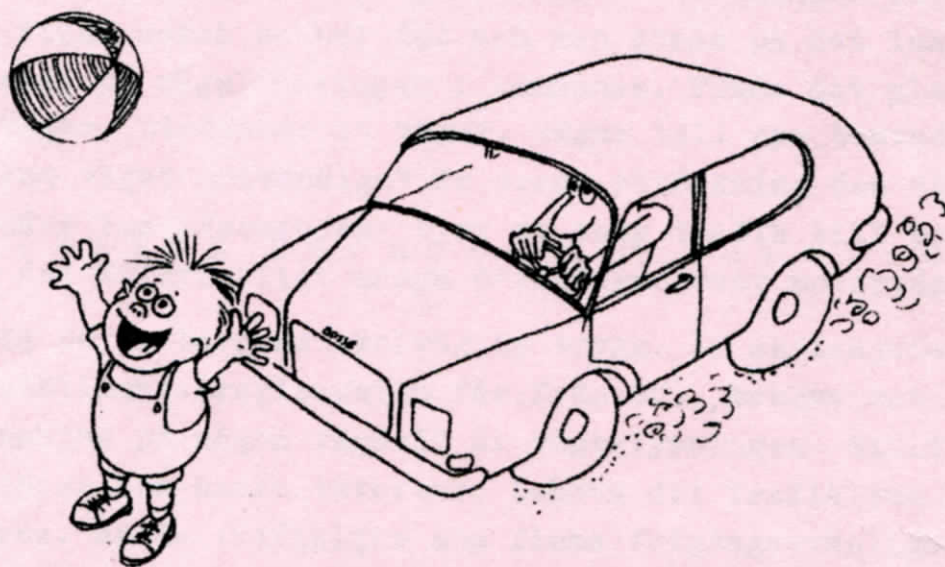


BARN

OÇH TRAFIK



BARNEN I TRAFIKEN

En demokratisk trafik hör ihop med ett demokratiskt samhälle. Att trafiken är demokratisk betyder att alla slag av trafikanter, människor, kan röra sig i samhället, förflytta sig, delta i samhällslivet. Också de svagaste grupperna måste kunna röra sig utan ständig ångest, utan risk för livet eller hälsan.

140 barn förlorade livet i trafiken senaste år. 1.843 skadades. Barnen utgör den mest utsatta trafikantgruppen. Dagens trafik är alltför komplicerad för barnen, den beaktar inte deras fysiska och psykiska mognadsnivå. Alltför ofta är barnen också hänvisade till gatumiljön för motion och lek och umgänge.

Man barnen väljer ingalunda alltid själv att ge sig in i trafiken. Barnen måste. Vi har skolplikt i Finland - men vi har alltför ofta underlåtit att ordna skolvägen så att barnen inte hotas av lemlästning och död. Små barn går längs hårt trafikerade riksvägar längs obefintliga vägrenar eller över livligt trafikerade korsningar utan trafikljus.

Om trafiken ordnas så att barnen klarar den hjälper man samtidigt alla andra svaga fotgängargrupper, t.ex. äldre och handikappade.

SU:s kongress antog 1972 en motion om barnens rätt i trafiken (bilaga). Många av förändringarna måste åstadkommas på riksplanet men det finns också en hel del som kan göras på det lokala planet:

- Håll reda på vägplaneringen i kommunen. Finns det planer på motorvägar, uträtande av vägar, vägar till nya bostadsområden. Är dessa vägar nödvändiga? Är deras sträckning den rätta? Skär de sönder bostadsområden? Drar de tung trafik till bostadsområden? Blir det tillräckligt många övergångar över motorvägar?
- Ta reda på om barnens skolväg är trygg. Är skolskjutsarna tillfredsställande (reglementen fås från SU), behövs det hastighetsbegränsning på någon vägdel? Är vägbelysningen tillfredsställande? För städer och andra tätorter: behövs det trafikljus i korsningarna, är de trafikljus som finns fotgängarvänliga? Försök få 20 km hastighetsbegränsning på lugna bostadsgator och vid skolor (försök få alla fastighetsägare att anhålla om saken).
- Ta reda på hur man planerar eventuella nya bostadsområden. Finns det trygga lekplatser utan biltrafik och med staket runt för de minsta barnen i omedelbar närhet av bostaden?

Har de äldre trygga lekplatser med trygg väg på lämpligt avstånd? Observera att parkeringsplatserna inte bör finnas omedelbart vid ingången till bostadshuset. Försök få skyddsvägarna utmärkta på mitten av kvarteren, inte i gathörnen.

- Ta reda på var barnen åker skidor eller kälke. Finns det naturliga kälk- eller skidbackar som slutar på allmän väg - vad kan man göra? sätta upp staket? avstänga vägen? hitta en annan kälkbacke?

För att ta reda på hurudan kommunen är som trafikmiljö för barnen måste man röra sig ute: provgå skolvägarna, besöka bostadsområdena, prata med barn och deras föräldrar med lärare och med sjukvårdspersonal och poliser

- hur många barn skadas på orten, på vilka ställen sker det?

När Ni gör en trafikkampanj:

- Ta fasta på något konkret problem som är sådant att det kan påverkas (en planerad motorväg, ett planerat bostadsområde, några barns skolväg, en farlig korsning)
- Uppgör ett förslag till förbättringar och en kampanjplan
- Väck allmänna opinionen: skriv insändare, prata med folk, uppmana lokaltidningen att göra reportage, tala om saken på skolans föräldrarmöten - ordna eventuella möten för alla intresserade.
- Gör motioner till fullmäktige, skrivelser till olika behöriga organ. Skrivelserna kan vid behov undertecknas av alla skolbarns föräldrar eller av befolkningen i en by. Skrivelsen kan överlämnas av en deputation. Andra möjligheter är att ordna demonstrationer t.ex. Kombinera flera metoder.
- Observera möjligheterna till frivilliga aktioner. Föräldrar kan organisera sig och i tur och ordning följa barnen till skolan. Ordna en kväll med trafikupplysning för föräldrarna - ni kan ta upp både trafikförhållandena i kommunen och barns reaktionssätt i trafiken. Sprid flygblad. Vet småbarnsföräldrar hur barn ska transporteras i bil eller på cykel? Att barn skall ha särskilda sitsar i bil och under inga förhållanden sitta i framsätet utan sits?

När man skriver skrivelser eller gör uppvaktningar för att få förbättringar till stånd kan man vända sig till följande statliga eller kommunala organ.

trafikljus, skyddsvägar och
vägbelysning

trafiknämnden eller i städer
gatukontoret

hastighetsbegränsningar

trafiknämnden eller Väg och Vatten

skolskjutsar

folskolnämnden, skolans direktion
eller kommunalstyrelsen

planering av nya vägar och
breddning eller uträkning av
gamla vägar

planeringsnämnden, gatukontoret
eller Väg och Vatten
Väg och Vatten har i varje län en
säkerhetsingenjör som man kan
kontakta i alla frågor som rör
trafik, vägar och trafiksäkerhet.

Litteraturförteckning:

Barnet i trafikmiljön. En sammanställning av Skandiarapporten 1971

Stina Sandels: Små barn i trafiken.

Motion nr 32 om barn i trafiken på kongressen i Korsholm 1972.

Motivering: Dagens trafikplanering tar ingen hänsyn till de svagare grupperna i trafiken, fotgängare och cyklister som rör sig utan ett skyddande plåtskal. Fotgängarna utgör den största trafikantgruppen. I synnerhet barn och äldre är missgynnade i trafiken. Beträffande äldre gäller att det är fråga om trafikvana personer som p.g.a. nedsatt rörelseförmåga och försvagad syn och hörsel har svårt att klara sig i trafiken. Barnen däremot saknar trafikvana och har inte möjlighet att överblicka trafiksituationerna och bedöma deras farlighet. Varje år dör och skadas ett stort antal barn i trafiken. Hittills har man gått in för att anpassa barnen till trafiken - en vettigare linje skulle vara att anpassa trafiken till barnen. En trafik som beaktar barnens behov och förmåga tillfredsställer också andra svaga trafikantgruppers behov. Människors möjligheter att förflytta sig i samhället med liv och hälsa i behåll får inte bindas vid egenskaper som ålder eller inkomst. Man bör beakta att samhället genom att stadga om skolplikt direkt tvingar många barn och unga att ge sig ut i en livsfarlig trafikmiljö. Detta kan inte accepteras. Skolvägen måste vara trygg. Men också i övrigt måste barnet ha rätt att röra sig fritt i samhället. Vid sidan av risken för direkta trafikolyckor måste man beakta vilken stress och rädsla ett barn utsätts för som dagligen tvingas in i en svårbemästrad trafiksituation. Barnens skolväg är ett problem både på landsbygden och i stadsmiljön. På landsbygden går barnen längs kanterna av hårt trafikerade vägar där ingenting har gjorts för fotgängarnas trygghet. I stadsmiljön tvingas barnet att oupphörligt korsa trafikleder. Skyddsvägarnas utformning är inte tillfredsställande. De består av smala band i korsningar och fotgängaren har hela tiden att se upp för svängande bilar.

Yrkande: att Svensk Ungdom verkar för att fotgängarens rätt tillvaratas i trafiken och att trafikplaneringen utgår från barnets trygghet i trafiken.

Liberal Forum

Små barns spontana beteende i trafiken.

Undersökningsledare: Stina Sandels. Fältarbetare: förskolläraren Margareta Bendz-Sandell, M.E., fil.kand. Gerd Marcus, fil.kand. Birgit Valerius-Olsson och fil.kand. Inger William-Olsson.

Hur beter sig små barn " normalt" ute i trafiken ?

När denna undersökning gjordes år 1960, fann vi i den magra internationella litteraturen om små barn som fotgängare och cyklister ingenting om vad man kunde kalla ett "normalt" trafikbeteende för de olika åldersgrupperna. Genom barnpsykologisk forskning på andra områden kände man till en hel del om vad som är "normalt" för successiva åldrar när det gäller andra beteenden. Men följande synpunkter tycktes vara nya, nämligen dels att barns förmåga att bete sig adekvat i trafiken tilltar med ökande ålder, erfarenhet, utveckling och mognad, dels att man borde få mycken upplysning genom att först iaktta spontana beteenden i trafiken hos barn i olika åldersgrupper och därefter genom experiment fortsätta studierna utom- och inomhus. På det sättet skulle man kunna åstadkomma en trafikfostran, som vore bättre lämpad för de olika åldersstadierna än den år 1960 gängse. Kunskaper vunna genom observationer och experiment borde också kunna utgöra en grundval för undervisning av vuxna om hur små barn fungerar i trafiken för att därigenom kunna förebygga barnolycksfall.

Man började i all enkelhet med att i sex veckors tid under oktober-november 1960 gå ut i trafikmiljön i olika delar av Stockholm mellan kl. 9-12 och 13-16 och iaktta, hur små barn bar sig åt, när de tog sig fram ensamma ute. Ursprungligen avsågs att utsträcka observationstiden ytterligare några veckor, men det exceptionellt dåliga vädret denna höst gjorde att observationerna måste avbrytas, därför att man slutligen knappast påträffade några små barn ute. Observatörerna antecknade på sina block varje förskolebarn, som påträffades utan vuxet sällskap, beskrev på ort och ställe hela situationen, ritade en skiss av gatusnittet med eventuella parkerade och rörliga fordon, ock så prickade de in barnets färd och sin egen ställning. Omedelbart efteråt antecknade iakttagaren sina egna reaktioner inför situationen. På så sätt fick man en provkarta på omkring 200 trafiksituationer, där barn förekommit ensamma, och en första mera samlad uppfattning om hur de bär sig åt vid sådana tillfällen som utgångspunkt för senare, mera systematiska undersökningar.

Det här är vad vi fann:

Många av barnen ser sig inte alls för. De går ("rusar") ut i körbanan och fortsätter hela vägen över den utan att någon enda gång vända på huvudet eller på minsta sätt tyckas uppmärksamma trafiken.

Två flickor i 4-årsåldern kommer ut från en affär. Den ena har en stickad luva nerdragen över hela ansiktet, så att hon inte kan se, den andra leder henne vid handen. Flickorna småpratar med varandra och går över gatan samtalande. Ledaren vänder inte någon gång på huvudet. De går över trottoaren på andra sidan gatan och in på en gård. Ingen bil kom just då, men man hörde ljudet av en som snabbt nalkades.

En del barn ser sig för, men bara åt ena hållet, innan de går över körbanan. Inte så sällan tittar de åt fel håll eller de börjar med att titta åt rätt håll, men går sedan över gatan utan att kasta om blickriktningen, när de hunnit halvvägs.

En 6-årig flicka kommer springande till den livligt trafikerade gatan, tittar till vänster, springer över gatan vid en korsning och fortsätter springande, med ett hastigt ögonkast fortfarande åt vänster, över till en lekplats på andra sidan körbanan.

En 6-årig pojke kommer springande rakt ut i körbanan på en gata trafikerad bland annat av bussar och spårvagnar. Han tittar åt höger och springar sedan tvärs över körbanan utan att alls se om åt vänster.

En del små barn ger sig iväg ut i körbanan utan att först se sig för, men när de hunnit en bit ut på den börjar de se sig om, ibland enbart åt vänster, andra gånger enbart åt höger, ibland verkligen åt båda hållen, Nalkas då en bil springer en del av dem tillbaka till trottoaren igen, medan andra fortsätter att springa över gatan. Åtskilliga tvekar och irrar fram och tillbaka.

En 5-årig flicka och hennes 7-åriga bror ~~aka~~ korsar K-vägen, som är mycket livligt trafikerad av alla möjliga slags fordon. De går rätt ut på övergångsstället utan att se sig om. När de hunnit ett par meter ut i körbanan vänder sig pojken till höger, medan de fortsätter framåt i lugn takt. Hunnen halvvägs över börjar han springa utan att titta åt vänster, och flickan följer efter springande på samma sätt.

Om det står en bil parkerad på en gata, förstår inte småbarn att korsar gatan ett stycke ifrån den för att få fri sikt och själva bli synliga för bilister och cyklister. Inte heller tänker de på att placera sig "akter om" bilen för att kunna se kommande trafik i samma riktning.

En 6-årig flicka går V-vägen fram på trottoaren. Där står en bil parkerad. Hon går snabbt ut i körbanan invid kylaren, och en bilist lyckas med knapp nöd undgå att ramma henne.

En likartad svårighet uppstår när små barn måste gå ut emellan parkerade bilar. Mången gång skulle de kunna undvika detta, om de förstod att avlägsna sig ett stycke ifrån några sådana och sedan korsar gatan. Men den idén tycks inte falla dem in..

En 7-årig pojke kommer trottoaren fram; invid den står 3 personbilar kantstensparkerade. Han går ut mellan ett par av dem och släntrar tvärs över körbanan. Inga andra bilar var parkerade i närheten, så han kunde ha valt fri sikt vid övergången.

Omtamå barn ute i trafiken får syn på något, som livligt intresserar dem, kan de så fångas av sitt intresse att de förefaller att totalt glömma allting annat.

Vid en huvudgata med busstrafik, tät biltrafik och kantstensparkering på båda sidor kommer två pojkar i 6-årsåldern gående och ser sig först om åt höger. Komna till refugen tittar de först åt vänster och råkar då få syn på en springpojke som cyklar förbi åt höger med ett stort paket på pakethållaren. Båda 6-åringarna tittar efter ekipaget hela tiden medan de långsamt drar sig över gatan med ryggen mot trafiken.

Då små barn blir häftigt upprörda - det må vara av glädje, sorg, ilska eller annat - kan de bli så helt uppslukade av känslostormen att intet annat just då förefaller existera för dem.

En 5-åring på trottoaren vid en livlig trafikerad gata får plötsligt syn på en lekkamrat på andra sidan gatan, ropar till honom och rusar över körbanan utan att se sig om. Fyra 7-åriga nybörjare i skolan står vid en tämligen stark trafikerad gatukorsning mittute på körbanan och slåss med skolväskorna. Tre av dem fortsätter springande över korsningen utan att se sig för åt något håll, medan den fjärde står kvar och gråter och ropar efter dem. Plötsligt sätter han iväg efter dem utan att titta åt något håll efter trafiken, hinner ifatt dem och slänger några nävar sand efter dem, vänder sedan och springer tillbaka över gatukorsningen fortfarande utan att alls se sig för.

Små barn tror ofta, att vissa gator är så lugna, att de inte löper några risker på dem. På sådana gator kan de tillåta sig att leka ute i körbanan ensamma eller i grupper.

En livlig trafikerad gatukorsning. Fyra pojkar kommer gående dit, två 9-åringar, en 7-åring och en 6-åring. De tre äldsta barnen sätter av i språngmarsch vid trottoarkanten och ropar till dem: "Jag får inte gå över någon gata!" En av 9-åringarna ropar tillbaka: "Äsch, där här är väl inte någon gata!" varpå 6-åringen springer över utan att se sig om.

En skara småflickor hoppar långrep i körbanan på en relativt lugn stockholmsgata. Vid vardera trottoarkanten står en flicka och svänger repet, som de övriga hoppar över mitt på körbanan. En vuxen passerar och säger vänligt: "Gå upp på trottoaren och hoppa i stället, barn!" Svar i korus: "Äsch, här kommer inga bilar". Ögonblicke efteråt svänger en bil in på gatan.

Ibland kan barn vara så inne i någon lek, kanske redan när de går hemifrån, att de förefaller fullkomligt omedvetna om sina trafikrisker.

En 6-årig pojke kommer utspringande ur porten till ett hus vid en högtrafikerad gata på väg till lekplatsen längre bort. Han springer mycket snabbt och ryckigt trottoaren framåt i sick-sack. Plötsligt, och chockartat oväntat för observatören, springer han i en tvärgir ut i en båge och så in på trottoaren igen. Han ser sig inte alls om. Hunnen till en korsning springer han halvvägs över körbanan och tittar då efter trafiken, men åt fel håll. Fortsätter springande in på lekplatsen.

I hörnet av ett par trafikerade gator med bl.a. förortståg, spårvagnar och bussar finns zebrastreck för fotgängare. En 8-årig skolflicka, till synes helt obekymrad om trafiken, försöker att hoppa på ett ben över körbanan och då bara hoppar på de ljusa ytorna.

Intill en busshållplats finns skyddsräcken uppsatta. 5-9 åringarna i trakten avänder dessa som volträcken och uppehåller sig därvid ibland på trottoaren, ibland på körbanan.

När små barn kommer ut från lekskolan, affär el.dyl. med något att bära, som de är intresserade av, är de ibland alltför upptagna av detta för att tänka på trafiken.

Två flickor i 5- och 6-årsåldern kommer gående på hemväg från lekskolan. De har något i händerna, som de pratar om, och ser sig inte alls om. När de måste korsa gatan stannar de upp ett ögonblick. Den äldre tittar åt fel håll, sedan fortsätter de över gatan tittande på vad de bär och samspråkande. Den yngre ser sig ingen gång omkring. Barnen går långsamt och skyndar inte på sina steg för att korsa körbanan.

Små barn sackar ibland efter, när de är ute och går med äldre barn och vuxna. När de upptäcker att de kommit på efterkälken, kan de huvudlöst kasta sig ut i körbanan för att springa ifatt sitt sällskap - till och med mot rött ljus.

En halvvuxen flicka är ute med en 5-åring och går före denna över körbanan till en refuge. 5-åringen står då och tittar i ett skyltfönster. När hon vänder sig och får syn på den äldre kamraten på refugen störtar hon ikapp denna utan att på minsta vis se sig om. En bil bromsar häftigt för att undgå att köra på henne. En scoutpartrull med halvvuxen ledare korsar en huvudgata för att gå från tunnelbanestationen till busshållplatsen. Övergången är ljusreglerad. De större pojkarna går före och bedömer sig kunna gå emot rött ljus, eftersom det just är ett uppehåll i bilkö. Småpojkar släntrar efter litet, men följer efter kamraterna. Annalkande bilar måste tvärbromsa för att inte köra på dem, och småpojkar måste rusa undan för fordonen, som nu har grönt ljus.

Vuxna ger ibland små barn dåliga exempel i trafiken.

En mamma med en 3-årig flicka vid handen är på väg mot en gatkorsning. Det finns tydligt markerade gula streck vid övergångsstället. Modern nonschalerar dessa och går med flickan snett över körbanan. En gång måste de stanna för att släppa fram en bil. Barnet tittar hela tiden rakt fram utom när bilen åkt förbi då hon följer den med blicken.

Kommentarer

Denna undersökning visade, att små barn redan från 4-årsåldern släpps ut utan vuxen i sällskap inte bara i Stockholms förorter, utan till och med inne i själva huvudstaden. En del av barnen var ute helt på egen hand, andra var tillsammans med jämnåriga. Undersökningen gav en närmast chockartad provkarta på omogna beteende och dålig trafikförmåga hos förskolebarn och små skolbarn. Den gjorde uppenbart att ansvariga vuxnas tilltro till barnens trafikförmåga är väsentligt större än vad som rättfärdigas av barnens faktiskt iakttagna beteende ute i trafiken. Den första uppfattningen om denna övertro på barns förmåga i trafiken hade vi fått i Räcksta-Virebergsundersökningen; den bestryktes kraftigt. Vuxna lämnar barn ensamma ute långt innan barnen är mogna att klara sig själva i trafiken. Det förefaller som de vuxna därvid förliter sig på antingen att "han/hon är ju så förståndig" eller att "jag har ju förmanat honom/henne att vara försiktig" eller på båda dessa alternativ - eller också tycks de vuxna inte alls inse vilka faror trafiken innebär för små barn.

Vissa attityder före faller att vara karakteristiska för barnens oförmåga att fatta trafiksituationen och anpassa sitt beteende efter den:

De tycktes ibland helt omedvetna om att de inte befann sig i trygg omgivning och hade då ingen tanke på trafiken eller på att någon anpassning krävdes av dem,

om de såg sig för, tycktes detta ofta ske mekaniskt, utan insikt, och då hjälpte det inte vederbörande barn,

för barnenintressanta ting fångade ibland deras uppmärksamhet så att de helt koncentrerade tittandet på dessa även medan de korsade körbanan,

barn lekte, ensamma- eller samlekar, under sin färd på trottoarer och körbanor,

känslostormar föranledda impuls handlingar, som sekundsnabbt förflyttade barn från trottoarens skydd ut på även livligt trafikerade körbanor,

barn inbillade sig själva och varandra, att gator, som de tidigare upplevt som trafikfria, alltid var ofarliga, det föreföll som om små barn hade svårt att förstå refugens funktion.

Undersökningen visade också äldre barns och vuxna följeslagares aningslöshet inför kombinationen små barn och trafik vid de till-

fällan, då man var ute tillsammans. Man vänder ryggen till och går ifrån en 5-åring, som är fullt upptagen av något intressant på trottoaren, korsar själv körbanan utan att kontrollera att barnet följer med och anar inte, vilken fara man utsätter det för om grönt ljus slår om till rött, innan barnet kommer springande efter. Eller man går - ibland trots det lilla barnets varningar - över körbanan med barnet vid handen ett gott stycke ifrån tydligt markerat övergångsställe och inser inte, att detta beteende innebär en träning för barnet i att negligera trafikreglerna. Denna orienterande undersökning fordrar en fortsättning i en mera systematiskt upplagd studie, den som skildras i följande kapitel.

Anpassa barnen efter trafikmiljön eller trafikmiljön efter barnen?

Framställningen i denna bok visar genomgående att det är omöjligt att helt anpassa små barn efter trafikmiljön. Barn är biologiskt ur stånd att klara trafikens många krav. Vi kan och bör ge barnen den bästa tänkbara trafikundervisning alltifrån deras tidigaste år. Därmed ger vi dem en god grund så att de så småningom lär sig förstå något av trafiken och undgå åtminstone en del misstag. Men inte ens den bästa trafikundervisning utgör en vaccinering mot felbeteenden och trafikolycksfall. Barn förblir otillförlitliga trafikanter till dess de lämnat barndomen bakom sig.

Vad vi k a n göra är att anpassa trafikmiljön efter barnen, vilket för övrigt innebär att också andra riskgrupper skyddas: gamla, rörelsehindrade, handikappade av olika slag.

Den s.k. Scafgruppen i Göteborg har publicerat en ytterst intressant undersökning, som belyser sambandet mellan trafikmiljöns utformning och trafikolycksfallen bland barn. Gruppen anser, att ingen annan trafikantgrupp bland de oskyddade trafikanterna är så utsatt för trafikolyckor inom bostadsområden som barnen. Under åren 1964-66 polisrapporterades i Göteborg totalt 643 trafikolyckor med barn inblandade. Mer än hälften av dessa olyckor inträffade i bostadsområden på bostads- och matargator.

För att få en trafiksäker miljö för barnen bör man utgå från barnens lekvanor och trafikbeteende redan när man planerar nya områden. Flera svenska och utländska undersökningar tyder på att detta är det riktiga tillvägagångssättet. Men det är först på senare år man har fått en så pass säker kunskap om barnens trafikbeteende och lekvanor, att man kunnat utnyttja detta i planeringsarbetet. Det är därför troligt att moderna stadsdelar har en mera trafiksäker utformning än äldre stadsdelar.

Scaftgruppen har vid sammanställningar av olycksdata fått detta bekräftat. Man har observerat anmärkningsvärda skillnader i trafiksäkerhet mellan olika stadsdelar i Göteborg. Gruppen har bl.a. funnit:

att trafikolyckor bland barn främst är ett resultat av brister i bostadsområdenas trafikmiljö

att äldre stadsdelar har flera olyckor per 10.000 barn och år än modernare stadsdelar, och att denna skillnad inte kan förklaras på annat sätt än att de äldre stadsdelarna har sämre trafikmiljö, bestående av en blandning av bil- och gångtrafik, gatuparkering, mot trafiken oskyddade lekplatser o.d.

att de fyra minst trafiksäkra bostadsområdena hade ett skattat medelolyckstal på 30 olyckor per 10.000 barn och år, medan de fyra mest trafiksäkra bostadsområdena "bara" hade 10

att olycksrisken i äldre områden med deras blandning av bostäder, industrier, m.m. teoretiskt kan uppskattas till sex gånger större än i nyare områden med fullt genomförd uppdelning i bostadsområden och annan typ av bebyggelse och med gång- och biltrafik åtskilda.

Scaftgruppen anser alltså, att man kan eliminera en stor del av barnolyckorna i trafiken genom förutseende planering av nya områden och sanering av äldre, väl genomtänkt placering av barnstugor skolor, lekplatser o.d., trafiksäkra hållplatser för skolbussar och andra bussar, undanröjande av kantstensparkering, åtskillnad mellan gång-, cykel- och biltrafik m.m. Liknande synpunkter har framförts av arkitekt Hans Wohlin samt av Kommittén för barns utemiljö.

Att det går att anpassa trafikmiljön efter barnen visas eftertryckligt i de s.k. nya städer, som växt upp i olika länder främst efter kriget, och i vilka kollisioner fotgängare-cyklist med bil är praktiskt taget uteslutna. Stevenage är den första "nya staden" i England. Den har en befolkning på 70.000 invånare och ska byggas ut för 105.000, har både bostads- och industriområden och en mängd fordonstrafik. Utgångsresonemanget vid planeringen var att det tusenåriga systemet att skilja fotgängare från rullande trafik genom att göra trottoarer mellan hus och körbanor inte fungerar i bilismens tidevarv. I ett samhälle med tät trafik måste bilarna stanna upp på grund av trafiksinaler, zebrasteck, korsande fordon, bussar som tar upp eller släpper av passagerare m.m. På så sätt minskas hela körbanans kapacitet - där blir köer och inträffar olyckshändelser. Stevenage anlades i stället så att motorfordon oavbrutet skulle kunna rulla samtidigt som fotgängare och cyklister skulle få full och riskfri rörelsefrihet.

Husen är därför placerade mellan trottoar och körbana och har två ingångar, en från trottoaren och en från körbanan. Inga vägkorsningar förekommer, i stället har man rondeller. Överallt där fotgängare/cyklister måste korsa gator finns ljusa undergångar utan trappor, vardera med 3 meters nivåskillnad, fördelad så att fordonen tar största delen - 2 meter. Fotgängare har trottoar, cyklister sin särskilda bana, och mellan dessa finns ett grässtråk utom i de 150 undergångarna, där man i stället har ett åtskiljande räcke. Busshållplatserna är indragna från vägen och belägna vid undergångarna, eftersom dessa är naturliga ställen där man växlar mellan att vara fotgängare och att vara passagerare.

Vid en undersökning i London befanns att en gata kunde ta 3-4 gånger så mycken rörlig trafik, om man tog bort parkerade bilar från körbanan. Det är ett av skälen till att man i Stevenage inte får parkera på gatorna. I stället finns tillräckligt med parkeringsplatser i närheten.

En annan typ av "ny stad" är Sennestadt i Västtyskland. Också där var utgångspunkten den att det rättvinkliga vägnät som dög under hästforornas tid inte är adekvat under bilismens. Bilen klarar inte en snabb sväng i 90 graders vinkel och bilisten får ingen överblick om hus skymmer sikten i gatuhörnen.

Alltså drog man in husen från gatunätet, avrundade gatuhörnen, anordnade rondeller och undvek helt och hållet fyrvägs korsningar, som ersatts av avrundade T-korsningar. Nästan alla gator är återvändsgator. Eftersom de är smala och korta, måste bilarna röra långsamt. Fotgängare och cyklister kan röra sig på särskilda stigar inom bostadsområdet utan att alls behöva kors gatorna utom på två ställen, där olika stadsdelar - åtskilda genom en starkt trafikerad motorväg - förbinds med varandra; där har man gjort sluttande, ljusa undergångar.

Jämför barnens situation i sådana samhällen med den som avspeglas i följande utdrag ur brev skrivna av föräldrar till barnstuge- och skolbarn i Sverige 1971-72 !

Det nya daghemmet ligger på den trottoarlösa sidan av A-vägen och har gömts bakom en jordvall. Denna är kanske bra för bullrets skull, men knappast ur trafiksäkerhetssynpunkt, eftersom ett övergångsställe ligger just där. På denna väg är det mycken snabb trafik.

En dag i oktober 1971 räknade jag trafiken under 5 minuter invid skolan. 24 bilar, därav 13 långtradare med släp. Skolan har 113 elever, av vilka 40 varje dag måste gå över denna väg två gånger.

Lekskolan har 20 elever, och av dem måste 11 korsa vägen två gånger dagligen.

Vi bor i ett nybyggt bostadsområde i B med gång- och cykelbanor, så barnen är nu väl skyddade från trafiken. De kan gå till lek-skola, daghem och skola utan risker, och det finns stora grönytor för dem att leka på. Här finns också ålderdomshem, och ett hem för utvecklingsstörda barn. Men nu ska kommunen tvärs igenom detta område med sitt behov av skydd för trafikfaror dra stora riksvägen med allt buller och alla risker, och grönområdet förstörs av den planerade stora rondellen där.

C-skolan i vår stad ligger vid E 4. Barnen har hjälp bara av ett övergångsställe. Där blev en 10-åring påkörd förra året. En gång i veckan skall lågstadieeleverna gå utefter E 4 cirka 400-500 meter bort till en annan skola, där de har sin gymnasielokal, och de måste korsa E 4 för att komma dit. När de sen ska ha musikundervisning, måste de om igen korsa E 4.

Skolbarnen måste passera vägkorsningen vid en industri, där vägen är hårt belastad med tung fordonstrafik: långtradare med släp, järnvägsvagnar på trailers m.m. Och chaufförerna håller hög hastighet, ty där finns ingen skylt Lekande Barn. Har barnen väl klarat korsningen passerar de sedan fabriken in- och utkorsportar och 6 järnvägsspår, där växling ofta pågår just när barnen ska till skolan. Man har ställt ut vakt, som vinkar fram barnen trots det röda ljuset (är detta så bra?) viss tid av dagen, men där finns inte vakt hela skoldagen.

Vi bor i Norrland och har en dotter som går i klass 3 i grundskolan. Skolvägen är nästan 3 km lång, hela tiden på landsväg utan gångbanor och med 90 km tillåten hastighet. 1 km går över E 4 med tung och intensiv trafik, och inga markerade övergångsställen finns. Här uppe är vinterdagarna korta, i flera månader är det mörkt både när barnen går till och från skolan. Vintertid blir skolvägen ännu farligare på grund av de höga snövallarna som plogas upp. Gatubelysning finns bara på en kort bit av vägsträckan, men inte på E 4 som är den farligaste sträckan. Vi har inte fått skolskjuts för flickan.

I D skadades två ungdomar till döds i trafiken under åren 1964-69. Jag begärde vid upprepade tillfällen ljussignaler, men man svarade att det blev för dyrt, vägen skulle snart läggas om. 1971 blev min son det tredje dödsoffret på denna vägsträcka. Han var 11 år. Han passerade på övergångsstället och blev inhjälkörd där. Och vad lär sig barnen i skolan? Jo, att gå över på övergångsställen. I dag, nästan ett år senare, är det lika mörkt på övergångsstället. Barnen är lika oskyddade där som tidigare, fast de måste över E 4 där.

Någon borde tackla kommunerna hårt för att de inte kan ordna parkeringsplatser på ett vettigare sätt. Vissa skolgårdar i X är utnyttjade som parkeringsplatser till stora delar. Rektor och lärare menar att de behöver skolgårdsutrymmet till sina bilar, därför att de inte har möjlighet att parkera bilarna någon annanstans. Men en skolgård är väl sämsta möjliga plats för parkerade bilar! Där leker barnen, sparkar boll, rusar fram och tillbaka, medan bilarna kör ut och in.

Nästan alla brev slutar med samma fråga: hur ska vi få rättelse av missförhållandena?

Självfallet borde föräldrar ha rätt att för sina barn kräva det "arbetarskyddet" att dessa vore säkra till liv och lem såväl på väg till/från barnstuga och skola som på dessas uteplatser. Och det brådskar med åtgärderna! Under 1970-talet har vi att vänta en ansvällning av antalet barntrafikanter därför att daghem, lek-skolor o.dyl. ökar i antal, så att allt flera barn måste förflytta sig dit och därifrån, medan samtidigt allt flera mödrar arbetar utom hemmet och alltså inte kan följa och hämta sina barn. Som framgår av fig 1 på s.7 ovan tillhörde redan år 1968-69 4-7 åringarna de åldersgrupper som aktiva trafikanter som var hårdast drabbade av trafikolyckor. De åren var ändå majoriteten av dem inte tvungna att vara ute i trafiken, bortsett från de 7-åringar som börjat skolan. Ju fler förskolinstitutioner vi får, desto allvarligare blir problemet med de små barnens säkerhet i trafiken. Den nu diskuterade allmänna förskolan skulle medföra stora trafikrisker för omogna, oerfarna små trafikanter. Samhället måste därmed ta på sig ansvaret för deras säkerhet på skolvägar och skogårdar och vidta åtgärder därefter.

Resurserna till skolskjutsar borde väsentligt ökas. I dag räcker de inte alls till för alla barn som behöver dem. Dessutom är åkandet med dem inte riskfritt. Även om riskerna är små inne i själva bussen, råkar barn ut för skador på väg till och från skolskjutsar.

Att få fram säkra siffror på skolskjutsolyckorna tycks inte gå ännu. Varken Statistiska Centralbyrån, Trafiksäkerhetsverket, Skolöverstyrelsen eller NFT kan skilja ut dem från andra trafikolyckor. Wigander visar dock i en sammanställning av tidningsnotiser från år 1970 att inte mindre än 11 dödsolyckor detta år inträffade på skolvägen och att 7 av dessa var skobussolyckor; hur många barn som skadades framgår däremot inte. Somliga olyckor sker när ett barn springer ut på vägen framför/bakom en skolbuss som står stilla, eller när ett barn stiger av skolskjutsen, halkar och kommer in under den utan att chauffören märker detta, och blir överkört när bussen åker vidare. En annan typ av olyckor är den då barnet stått och väntat till dess skolbussen kört från hållplatsen och sedan - väl synligt för annalkande bilister - gått eller sprungit över vägen och blivit påkört, eller då ett barn

haft bara några tiotal meter att cykla från skolbussen tillavtagsvägen till hemmet, men kommit ut i körbanan framför en bil och blivit påkört innan avtagsvägen nåtts. Sådant måste räknas till skolbussolyckorna. Man måste kräva en klar och tillförlitlig statistik om varje års skolvägsolyckor och pröva alla medel för att förebygga dessa. Myndigheterna måste se till att skolskjutsarnas av- och påstigningsplatser är tänkta och utförda så att de är maximalt trafiksäkra och rätta till felaktiga sådana platser. En annan säkerhetsåtgärd vore att införa stopplikt för motorfordon invid stillastående skolskjuts, liksom man redan gjort i en del andra länder. Dessutom borde små barn alltid lotsas över vägen till och från skolskjutsen av medföljande vuxen person. Likaväl som kommunerna avlönar dagbarnvårdare m.fl. borde de kunna anställa skolskjutslotsar, så att olyckor förebyggs.

Föräldrar, som inte kan låta sina små barn gå till barnstuga/skola, inte själva kan skjutsa dit dem och inte lyckas få skolskjuts till dem, blir ibland nödsakade att låta barnen cykla i landsvägs- eller tätortstrafik redan från lekskolans eller skolans allra första dag. Om då ingen särskild cykelbana finns, måste dessa 5-10-åringar ut på körbanan t.o.m. i den värsta rusningstrafiken. Ett sätt att någorlunda komma tillrätta med problemet är att anordna särskilda cykelbanor, ett annat att anpassa lekskolans/skolans tider så att barnen inte behöver vara ute i trafiken samtidigt med fordonsrusningen. Ett tredje är att utfärda förbud för barn under en viss ålder att cykla i trafiken. Att detta vore väl motiverat framgår av statistiken i denna boks första kapitel. Av cyklisten fordras väsentligt mer än av fotgängaren. Cyklisten måste bl.a. kunna fler vägmärken och trafikregler. Han måste ha en säkrare samordning av sina rörelser och får inte fixera blicken vid en punkt utan måste låta den spela åt olika håll, allt medan han låter ben och fötter modifiera farten. Cyklisten måste låta armar och händer samverka ömsom för att sköta styret, ömsom för att ge riktningsstecken, allt detta utan att han vinglar. Han måste snabbt kunna bromsa in och starta igen med säkra rörelser, vara säker på höger-vänster, ha förmåga att överblicka trafiksituationen och ha tillräcklig fantasi och erfarenhet att föreställa sig vad som eventuellt kan inträffa framför, bakom och bredvid honom m.m. Allt detta har som ovan visats barn i för- och lågstadieålder utomordentligt svårt att klara. I Österrike gäller förbud för barn under 12 år att cykla i trafik; undantagsvid kan 11-åringar efter

särskild teoretisk och praktisk prövning få tillstånd att cykla i trafik. Förutsättningen för sådana föreskrifter är att barnen garanteras skolskjuts.

Särskilt nödvändigt är det att vid tiden för lekskölans/skolans början om höstarna ge vuxna kontinuerlig upplysning om barns egenskaper som trafikanter. I vissa stater i USA samarbetar hem, förskola, skola och trafikpolis under ett par veckor vid höstterminens början för att ge nybörjare en intensiv trafikträning. Denna undervisning till barnen kombineras med en kampanj som genom affischer och andra massmedia gör fordonsförarna uppmärksamma på alla ovana små trafikanter och på nödvändigheten av att färdas varsamt med tanke på barnen. Detta borde prövas även i vårt land.

Små barn behåller alla sin egenskaper som omogna trafikanter, även när de skjutsas. Tyvärr finns ännu en bestämmelse att person, som fyllt 15 år, får skjutsa annan på cykel - utan att säkerhetsföreskrifter givits. Varje år händer hundratal olyckor av den anledningen. Man sätter upp barnet på pakethållaren framför eller bakom sig, säger till det att hålla ut benen så att inte fötterna kommer in i hjulekrarna och inbillar sig så, att barnet kommer att göra detta. Men om barnet får syn på något intressant, blir förskräckt el.dyl. glömmet det bort förmaningen, och så sjunker benen ner med påföljd att otäcka fotskador uppstår, ibland med efterverkningar för hela livet. Än värre är, att mopedister från 15 år får skjutsa barn under 10 år, trots att man har statistiska belägg för att 15-, 16- och 17-åriga mopedister är just de åldersklasser, som hårdast drabbas av olyckor - olycksfallsfrekvensen bland 15-åriga mopedförare är mycket hög. Vid 18 år har mopedisten rätt att skjutsa två barn under sex år - de åldrar, då barnen är mest försvarslösa och minst kan beräknas komma ihåg uppmaningar. Man vill gärna hoppas, att alla dessa bestämmelser ska förändras. Om små barn ska få skjutsas på cykel bör erfordras ekerskydd, särskild barnsits med godkända fotskydd samt någon form av trafikprov för den, som tar ansvaret för att skjutsa barnet. Mopedförarna borde inte få skjutsa små barn förrän i 20-21-årsåldern, då olycksfallsfrekvensen väsentligt sjunkit för detta fordon, och givetvis med samma garantier som nyss nämnts.