

Beslutningsforslag nr. B 137. Fremsat den 27. februar 2004 af Frode Sørensen (S), Morten Bødskov (S),
Per Kaalund (S) og Lissa Mathiasen (S)

Forslag til folketingsbeslutning

om en styrket færdselssikkerhed for de mest udsatte i trafikken

Folketinget pålægger regeringen at iværksætte de nødvendige initiativer til at sikre,

- 1) at der gennemføres lokale trafiksikkerhedsplaner i alle kommuner,
- 2) at der som led i den lokale trafikplanlægning indføres en 30 km/t hastighedsgrænse på ve-

jene omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger,

- 3) at der som led i den lokale trafikplanlægning sættes øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre.

Bemærkninger til forslaget

Sikkerheden ved at færdes på vejene afhænger af, hvordan man kommer frem. Fodgængere og cyklister er de mest udsatte i trafikken.

Fodgængere og cyklister har højere risiko for personskader end biler. I 93 pct. af alle uheld, der implicerer cykler, er det cyklisten selv, der kommer til skade. I fodgængeruheld er det tilsvarende tal 91 pct.

I fatale uheld, hvor der er cyklister og fodgængere involveret, er det næsten altid cyklisten eller fodgænger, der bliver dræbt.

Det siger sig selv, at risikoen for alvorlige skader er større for trafikanter, der bevæger sig til fods eller på cykel, end for bilisterne, der beskyttes af bilens karrosseri.

De seneste år er sikkerheden for de mest udsatte i trafikken blevet forringet. Personskader blandt cyklister er steget siden 2001, hvor der var hele 13 pct. flere alvorligt tilskadekomne end det foregående år. Siden 2001 er der ligeledes sket stigninger i antallet af trafikdræbte fodgængere.

Dertil kommer, at tallene for ulykker, der implicerer cyklister og fodgængere, er upræcise, fordi mange ulykker aldrig kommer til politiets kendskab. På baggrund af information fra skadestuer bliver det anslået, at det reelle antal kvæstede måske er 10-15 gange højere.

Blandt de mest udsatte i trafikken er der særlig mange børn, unge og ældre. Blandt dræbte fodgængere er mere end hver tredje over 64 år.

Ældre ligger generelt højt i statistikkerne over trafikdræbte. Ud af 100.000 indbyggere er 17 ældre dræbt i trafikken i år 2002. Det tal overgås kun af de 18-19-årige.

Alt for mange børn og teenagere årligt kommer til skade ved trafikuheld. Blandt de 0-6-årige kom 36 ud af 100.000 danskere alvorligt til skade i 2002, og blandt de 7-14-årige er det tilsvarende antal oppe på 95 børn. Værst ser det ud for de 15-17-årige, hvor så mange som 504 pr. 100.000 danskere kom til skade i

2002. Det er kun overgået af de lidt ældre unge på 18-19 år.

På trods af forbedringer mellem 1995 og 2000 er trafikdrab stadig den største dødsårsag blandt skolebørn.

Forslagsstillerne finder, at sådanne skade- og drabs-tal er uacceptable. Bag statistikken gemmer sig en virkelighed, hvor børn og ældre på cykel og til fods hvert år udsættes for alvorlige personskader på grund af mangelfuld færdselssikkerhed.

Desværre er de mest udsatte i trafikken også de mest oversete grupper, når det kommer til politiske initiativer for at forbedre færdselssikkerheden.

For biltrafikken er der de seneste år satset på forbedringer af sikkerheden. Noget tilsvarende er ikke sket for de svageste trafikanter, nemlig fodgængere og cyklister. Det fastslog Færdselssikkerhedskommissionen i 2000.

Forslagsstillerne mener, at det er nødvendigt at gøre noget for de mest udsatte i trafikken. Færdselssikkerheden for børn og ældre skal forbedres, hvis målsætningen om at nedbringe antallet af trafikskadede og trafikdræbte med 40 pct. skal realiseres inden år 2012 som anbefalet af Færdselssikkerhedskommissionen.

Behovet for forbedringer af færdselssikkerheden for netop disse grupper kan kun vokse de næste mange år, hvor ungdomsårgangene vokser og der samtidig kommer mange flere ældre.

Alt andet lige vil flere børn og en højere gennemsnitsalder blandt børn medføre en stigning i antallet af personskader blandt børn i alderen 6-16 år i perioden frem til år 2009.

Med beslutningsforslaget pålægger Folketinget derfor regeringen hurtigst muligt at iværksætte de fornødne initiativer til at sikre, at der gennemføres trafiksikkerhedsplaner i alle kommuner, at der som led i den lokale trafikplanlægning indføres en 30 km/t hastighedsgrænse på vejene omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger, samt at der sættes øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre.

*Bemærkninger til forslaget enkelte bestemmelser**1. Trafiksikkerhedsplaner i alle kommuner*

Forslaget stiller krav om, at alle kommuner pr. 1. juni 2005 har gennemført trafiksikkerhedsplaner for at styrke færdselssikkerheden for de mest udsatte i den lokale trafik.

Trafiksikkerhedsplanerne skal kortlægge, hvor i kommunerne der er problemer med færdselssikkerheden, samt hvilke initiativer der kan højne sikkerheden for de mest udsatte i trafikken.

Samtidig har udarbejdelsen af handlingsplaner den fordel, at de kan igangsætte en lokal debat om trafikforholdene i kommunerne. Derved bidrager de til at højne bevidstheden blandt alle trafikanter om færdselssikkerheden for kommunernes borgere.

Lokale trafiksikkerhedsplaner er siden 1995 blevet udarbejdet af 166 kommuner i Danmark, og 46 kommuner har udarbejdet andre slags planer, hvori der også er indeholdt retningslinjer for den lokale færdselssikkerhed. 63 kommuner mangler dog stadig at udarbejde lokale handlingsplaner for færdselssikkerheden i kommunen. Det svarer til 20 pct. af de danske kommuner.

Kommunerne, der har gennemført lokale trafiksikkerhedsplaner, har gode erfaringer med resultaterne. Omkring halvdelen af forbedringerne af børns trafiksikkerhed i årene 1995-2000 kan således tilskrives udarbejdelsen af kommunale trafiksikkerhedsplaner. Det anslår Danmarks TransportForskning i en rapport fra 2002.

Evalueringen af 42 kommunale trafiksikkerhedsplaner fra 2001 dokumenterer ligeledes, at der er væsentlige politiske gevinster at hente ved indførelsen af lokale trafikplaner. I mange kommuner meldes der om en øget politisk interesse for lokale trafiksikkerhedsproblemer som følge af planlægningsprocessen og den lokale debat. Mange kommuner fremhæver samtidig en øget borgerinddragelse i færdselssikkerhedsspørgsmål som følge af udarbejdelsen af de lokale trafiksikkerhedsplaner.

Der er fortsat store forskelle i færdselssikkerheden lokalt i Danmark. I nogle kommuner er risikoen for at komme til skade i trafikken markant højere end i andre. Mange tyndtbefolkede kommuner har 24 dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere, mens der i de største kommuner ofte er færre end 19 dræbte og trafikskadede pr. 10.000 indbyggere.

De lokale forskelle i Danmark nødvendiggør lokalt kendskab til færdselsforholdene. Handlingsplaner i de enkelte kommuner er derfor et væsentligt skridt i ret-

ning mod større færdselssikkerhed for de mest udsatte trafikanter.

2. 30 km/t hastighedsgrænse på vejene omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger

I forlængelse af kravet om lokale trafiksikkerhedsplaner i alle kommuner pålægger Folketinget regeringen at indføre en hastighedsbegrænsning på 30 km/t på vejene omkring daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger, hvor der er naturlig adgang til trafikken for børn og ældre.

I nogle kommuner er der allerede gennemført 30 km/t grænser ved skoler. Forslaget vil gøre en sådan hastighedsbegrænsning obligatorisk ved alle daginstitutioner, skoler, plejehjem og ældreboliger i landet.

Det er et kendt problem, at flere og flere forældre kører deres børn til skole i bil, fordi de frygter, at skolevejen er for usikker til, at børnene kan færdes til fods eller på cykel. Resultatet er, at der kommer flere biler på vejene ved skolerne, hvorefter vejene rent faktisk bliver farligere at færdes på. Forslaget vil afhjælpe denne onde cirkel ved at højne trygheden for forældre og deres børn på skolevejen.

Fartbegrænsninger ved skoler vil i særdeleshed give børn en større tryghedsfølelse på deres skolevej. Kommuner, der har gennemført skolevejsundersøgelser, erfarer samlet, at børn føler sig mest utrygge ved bilernes høje hastigheder på deres vej til skole.

Hastighedsbegrænsninger er blandt de mest effektive redskaber, når færdselssikkerheden skal styrkes. Hastighedsgrænser er særlig effektive i områder, hvor der er mange, der færdes i trafikken.

Da man eksempelvis i 1985 nedsatte fartgrænsen fra 60 til 50 km/t i byområder, resulterede det i, at personskaderne faldt med 9 pct. og dødsuheldene faldt med 16 pct.

Hastighedsbegrænsninger ved veje, hvor skolebørn og ældre færdes, vil nedbringe risikoen for trafikuheld betydeligt for disse grupper. Det vil samtidig påvirke bilisternes bevidsthed om, at de færdes i særlig farlige zoner, hvor der er mange udsatte trafikanter.

3. Øget fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre

I forlængelse af kravet om lokale trafiksikkerhedsplaner i alle kommuner pålægger Folketinget regeringen at opfordre alle kommuner til at øge fokus på sikker færdsel i trafikken for børn og ældre.

Kommunerne skal til dette formål kortlægge farlige trafikale forhold for børn og ældre, og de skal komme med initiativer, der kan forbedre de lokale trafikforhold for de mest udsatte i trafikken.

I alle kommuner findes store veje og komplicerede trafikkrøds, som børn og ældre har svært ved at passere, fordi de bevæger sig mindre hurtigt og sikkert i trafikken. Mange børn og ældre må derfor dagligt passere farlige veje og kryds på deres vej til skole og indkøbssteder.

En lokal kortlægning af farlige veje og trafikkrøds er et nødvendigt skridt mod en styrket færdselssikkerhed for børn og ældre. Det giver kommunerne grundlag for at iværksætte virkemidler, der i konkret forstand styrker sikkerheden og trygheden for de mest udsatte i trafikken.

Skriftlig fremsættelse

Frode Sørensen (S):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en styrket færdselssikkerhed for de mest udsatte i trafikken.

(Beslutningsforslag nr. B 137).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.