

tiske rettigheder udvidet på dette principielt utilstrækkelige grundlag.

Til punkt 7

	0-6 år		7-14 år		0-14 år	
	dræbte	kvæstede	dræbte	kvæstede	dræbte	kvæstede
1976	34	687	57	1825	91	2512
1977	40	680	65	1894	105	2574
1978	24	666	61	1858	85	2524
1979	22	497	62	1604	84	2101
1980	18	399	32	1358	50	1757

Kilde: Statistiske Meddelelser.

Den faldende tendens fortsætter som nævnt, og også målt i andel af det samlede antal færdselsulykker er der tale om en nedgang.

Dette er selvsagt glædeligt, men bør ikke bruges som undskyldning for intet videre at foretage sig. Dels skal nedgangen ses på baggrund af en kraftig stigning i de nærmest foregående tiår. Dels er tallene stadig væsentlig højere end i vore skandinaviske nabolande. Og endelig er der langtfra gjort, hvad der med rimelighed kunne gøres for at nedbringe dem.

Børnekommissionen har både i sin udvalgsrapport nr. 2, »Småbørn i bolig og miljø«, og i sin endelige betænkning behandlet disse problemer. Dens konklusioner og forslag er forholdsvis klart formuleret og har som forudsætning, at børnenes sikkerhed og mulighed for at færdes udendørs skal forbedres. I regeringens børnepolitiske redegørelse levnes der ikke disse spørgsmål megen opmærksomhed, og i dens praktiske politik arbejdes der ofte direkte imod kommissionens synspunkter og forslag.

Mens således børnekommissionen i sin betænkning side 202 slår til lyd for en forbedret skoletransport, bemærker socialministeren i sin redegørelse, at der er udsendt en bekendtgørelse om offentlig befordring af skoleelever. Denne bekendtgørelse skal imidlertid gøre det lettere for kommunerne at gennemføre forringelser på skoletransportområdet som led i deres sparebestræbelser!

Regeringsredøgørelsens få bemærkninger om trafikikkerhed knytter sig primært til transport til og fra skole. Det er imidlertid kun en mindre del af ulykkerne, der sker her, - på årsbasis 10-15 pct. og selv på skoledagene kun ca. 20 pct.¹⁾

I 0-6 års alderen er det først og fremmest som fodgængere, at børn bliver ofre for trafikulykker.

I Danmark dræbes og kvæstes et stort antal børn i trafikken. Selv om der har været en faldende tendens gennem 1970'erne, og selv om tendensen foreløbig ser ud til at fortsætte, er tallene stadig alt for høje:

Men jo ældre de bliver, jo mere færdes de på cykel. Allerede i 6 års alderen har omkring 85 pct. af børnene egen cykel, og for mange er den mere en nødvendighedsartikel end et legeredskab, idet 27 pct. af disse børn hovedsagelig benytter cyklen til transport (modsat leg).²⁾ Dette afspejles ved, at omkring 70 pct. af alle trafikulykker med børn sker i forbindelse med transport til et eller andet fritidsærinde (altså ekskl. skoletransport). De voksende afstande mellem de forskellige gøremål og den stigende opsplitning af børnenes hverdag, hvor de flere gange i løbet af dagen skal skifte fra hjem til institution til skole til institution o.s.v., er medvirkende til at gøre cyklen til et nødvendigt transportmiddel. Og den hårdhændede prioritering af motortrafikken på andre trafikformers bekostning er medvirkende til at øge risikoen ved disse transporter.

Trafikundervisning

I et vist omfang kan børnenes evner til at færdes i trafikken udvikles gennem undervisning. Rådet for trafikikkerhedsforskning har undersøgt virkningen af færdselsundervisning i folkeskolens 1. og 3. klasse og konkluderer:

»Færdselsundervisning på grundlag af materialet har en påviselig effekt, især hvad angår en ændring af børnenes vaner med hensyn til at nedsætte hastigheden eller standse før krydsning. . . . Det fremgår af adfærdsregistreringen, at den underviste gruppe børn begik langt færre fejl, både når man sammenligner med situationen før undervisningen, og når man sammenligner med en kontrolgruppe, som ikke fik undervisning.«³⁾

På den baggrund er det helt uantageligt, at den fuldt færdigplanlagte store undersøgelse, som skulle kortlægge, hvordan forpligtelsen til færdselsun-