

dervisning i folkeskolen efterleves og om muligt resultaterne heraf, og som ville være et godt udgangspunkt for en forbedret indsats, er strandet på uenighed mellem Danmark Lærerforening, justitsministeriet og undervisningsministeriet om vilkårene for lærernes medvirken til denne undersøgelse. Den skal selvsagt gennemføres, og så må de nødvendige midler hertil fremskaffes.

Det er ligeledes ved forskellige undersøgelser dokumenteret, at den mere uorganiserede, men ret omfattende færdelsesundervisning, som på personalets initiativ foregår i de fleste børnehaver, hjælper børnene til at færdes mere sikkert i trafikken. Her er det meget tydeligt, at det fremfor noget er undervisningen i marken, som har virkning.

Også disse erfaringer bør samles op og formidles til en forøget indsats.

Trafiksanering og trafikseparering

Færdelsesundervisning må imidlertid ikke blive et alibi for en i øvrigt børnefjendtlig trafikpolitik og færdselslovgivning. Der må gribes ind over for følgerne af årtiers prioritering af motortrafikken på de »bløde trafikanters« bekostning – en prioritering, som bl.a. har medført, at cykelstier er blevet nedlagt i takt med, at det er blevet farligere at cykle, og at regeringen ved færdselslovsrevisionen i 1975 i fuldt alvor luftede muligheden af at henvise cykeltrafikken til fortovene.

Forslagsstillerne er enige med børnekommissionen, når den argumenterer for trafiksanering og trafikseparering som et middel til at begrænse antallet af ulykker med børn, og finder det højst beklageligt, at dette overhovedet ikke er nævnt i regeringens børnepolitiske redegørelse.

En af vejene hertil kan være statsrefusion til kommuner, der udbygger deres sti-net, som foreslået af Dansk Cyklistforbund i bogen »Små cyklistere«:

»En anden vanskelighed ved stiubygningen gælder ansvarsplaceringen. Langt de fleste af de veje, der mest trænger til cykelstier, er kommunale, og det er derfor et kommunalt ansvar at fremskaffe de nødvendige midler til stianlæggene. Op gennem 50'erne og 60'erne, hvor de dengang eksisterende kommuneveje viste sig at være for smalle til den stigende biltrafik, gennemførtes en omfattende vejudbygning med vejudvidelser, gadegennembrud og omfartsveje. Alt dette skete med statstilskud på op til 85 pct. af den samlede udgift. I dag, hvor man står med et efterslæb på cykelområdet, og hvor kommunernes økonomiske situation ingenlunde er præget af rigelige midler, ville det være

rimeligt at gennemføre en tilskudsordning fra staten til kommunerne til stiubygning.«⁴⁾

Børnekommissionen nævner, at ulykkestallene i områder, hvor motortrafikken er adskilt fra gang- og cykeltrafikken, er 5–10 gange lavere end i områder med blandet trafik. Det burde være tilstrækkeligt argument for at satse langt mere på sådanne bidrag til sikkerheden.

Hastighedsgrænser

I mange bestående byområder vil trafiksanering eller ligefrem trafikseparering selv i bedste fald have lange udsigter. Derfor må også særlige hastighedsgrænser tages i anvendelse som et middel til at øge sikkerheden. Det gælder i øvrigt også, selv om det lykkedes at gennemføre en vidtgående trafikseparering i et område. Det har nemlig vist sig, at en så effektiv beskyttelse af børn til et vist alderstrin i et vist omfang betyder en udsættelse af ulykkerne til det tidspunkt, hvor de på grund af skolegang eller på grund af udvidet aktionsradius alligevel bliver konfronteret med den tungere trafik. Dette taler ikke imod trafikseparering, men det taler for mere gradvise overgange, herunder for særlige hastighedsgrænser.

Foreløbig findes trafiksepareringen kun på papiret, og behovet for nedsatte hastighedsgrænser er utvivlsomt. Børnekommissionen siger herom:

»Da hovedparten af trafikulykker med børn involveret sker i boligområderne, skal kommissionen foreslå, at der i boligområderne indføres et system af differentierede hastighedsgrænser, og at der så vidt det er muligt fastsættes forbud mod gennemfartstrafik.«⁵⁾

Nordisk Trafiksikkerheds Råd refererer i deres rapport nr. 24, »Barns trafiksikkerhet i de nordiske land«, sine anbefalinger således:

»Bestræbelserne for at reducere hastighedsniveauet for motortrafikken generelt og i boligområder specielt bør fremmes. Dette kan lettest ske ved en differentieret brug af lokale hastighedsgrænser støttet af forhindrede foranstaltninger, men også de gældende generelle hastighedsgrænser i bymæssigt område (60 km/t i Danmark, 50 km/t i Finland, Norge og Sverige) bør genovervejes. På deciderede boligveje samt – evt. tidsbegrænset – omkring børneinstitutioner og skoler bør der ikke tillades hastigheder over 30 km/t.«⁶⁾

Forslagsstillerne er enige i disse betragtninger, som for Danmarks vedkommende måtte få den konsekvens, at den generelle hastighedsgrænse i byerne (måske med undtagelse for særlige motortrafikveje) skal nedsættes til 40 eller højst 45 km/t,