

# Barn och Trafiksäkerhet

Ett gemensamt policydokument för  
Vägverket, NTF, Polisen och Svenska  
Kommunförbundet



<b><u>POLICYDOKUMENT - BARN OCH TRAFIKSÄKERHET</u></b> .....	<b>3</b>
<b><u>1 Policydokumentets syfte</u></b> .....	<b>3</b>
<b><u>2 Bakgrund om barn och trafiksäkerhet</u></b> .....	<b>3</b>
<u>Barnens förutsättningar</u> .....	3
<u>Barnens rörelsefrihet och hälsa</u> .....	4
<u>Statistik över barn som dödas och skadas i trafiken</u> .....	5
<b><u>3 Hur förbättrar vi barnens trafiksäkerhet?</u></b> .....	<b>6</b>
<u>Utgångspunkter och målområden för trafiksäkerhetsarbetet</u> .....	6
<u>Vilken roll har väghållaren?</u> .....	7
<u>Vilken roll har Vägverket i sitt sektorsansvar?</u> .....	7
<u>Vilken roll har kommunerna?</u> .....	7
<u>Vilken roll har skolan?</u> .....	8
<u>Vilken roll har Svenska Kommunförbundet?</u> .....	8
<u>Vilken roll har Polisen?</u> .....	8
<u>Vilken roll har NTF?</u> .....	9
<b><u>4 Avsikter</u></b> .....	<b>9</b>
<u>Vägverket</u> .....	9
<u>Svenska Kommunförbundet</u> .....	11
<u>Polisen</u> .....	13
<u>NTF</u> .....	13
<b><u>BILAGA 1</u></b> .....	<b>18</b>
<b><u>1.1 Internationella konventioner</u></b> .....	<b>18</b>

# Policydokument - Barn och trafiksäkerhet

## 1 Policydokumentets syfte

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken, som dessutom har svårt att komma till tals. I den Nationella samlingen för Nollvisionen har också barn och unga pekats ut som ett av de tre viktigaste områdena där alla aktörer i samhället som kan bidra till en förbättring inbjuds att delta. Det är angeläget att huvudaktörer i trafiksäkerhetsarbetet utarbetar en gemensam syn på hur barns och ungdomars trafiksäkerhet kan förbättras. Aktörerna i GNS (Gruppen för nationell samverkan); Vägverket, NTF, Rikspolisstyrelsen och Svenska Kommunförbundet har ett särskilt ansvar för barns trafiksäkerhet. Föreliggande policydokument är tänkt att utgöra en gemensam grund för det fortsatta arbetet inom området.

Med barn avses i detta dokument barn och ungdomar från 0 till 18 år. Enligt denna definition utgör barn 23 procent av Sveriges befolkning.

## 2 Bakgrund om barn och trafiksäkerhet

Barns förutsättningar för att vistas säkert i trafikerade miljöer och barns behov av förflyttning, rörelse och lek skiljer sig från vuxnas. Vid planering av vägtransportsystemet måste därför särskild hänsyn tas till detta faktum.

### Barnens förutsättningar

Redan på 1960 talet visade professor Stina Sandels vid Barnpsykologiska institutionen i Stockholm att barn handlar utifrån helt andra förutsättningar i trafiken än vuxna beroende på ålder och utveckling. Inget barn kan tränas utöver sin mognad och ingen vuxen kan driva fram mognad hos ett barn. I linje med Sandels forskning menar vi att barn inte kan prestera över sin mognadsnivå och att de saknar biologiska förutsättningar för att alltid ha ett trafiksäkert beteende. Deras syn och hörsel är t.ex. inte färdigutvecklade förrän i tonåren. Yngre barn kan därför inte alltid uppfatta varifrån ett ljud kommer, vilket kan medföra att de riktar sin uppmärksamhet mot ett fordon och rusar ut framför ett annat. Medan vuxna trafikanter kan vara sakligt inställda, så är det omöjligt för yngre barn – annat än tillfälligtvis – att komma från sin lekinställning. En av barnens största svårigheter i trafiken är att de är fångna i ett självcentrerat tänkande. De utgår från sin egen uppfattning och kan inte förstå att motparten kan ha en annan. Därför kan de inte sätta sig in i andra trafikanters tänkande och ta hänsyn till det.

Gruppen barn, 0-18 år, är en extremt heterogen grupp och stor hänsyn måste därför tas till olika åldersgruppers behov, förutsättningar och intressen. Mognaden och förmågan hos barn kan också skilja sig åt betydligt inom en och samma åldersgrupp, vilket försvårar generella indelningar av barns trafikmognad utefter ålder. Tidigare ansåg man att barn kunde anses trafikmogna vid 12 års ålder. Eftersom olycksstatistiken visar att till exempel utrusningsolyckor sker även med äldre barn och vuxna är det inte längre lika vedertaget att barn är trafikmogna vid 12 års ålder.

Samhällets lagar och regler utgår dock från att barnen successivt blir trafikmogna. Någon lagstiftning för när barn får vistas i trafiken som gående och cyklister finns inte, men det finns regler som föräldrar och skolor sätter upp. Oftast är åldersgränserna i detta sammanhang 10-12 år. När barnet blir 15 år får det köra moped, när det är 16 år får barnet börja övningsköra med bil och köra lätt motorcykel och när barnet blir vuxen och fyller 18 år får det köra bil.

I tonåren börjar också barnen röra sig mera fritt i trafiken - först som cyklister, sedan som mopedister, motorcyklister och passagerare i bil och vid 18 år ofta som bilförare. Redan i yngre tonåren slutar många att använda hjälm. Även om ungdomar relativt lätt lär sig att tekniskt behärska moped, motorcykel och bil har de svårigheter att använda dessa på ett säkert sätt i trafiken. Den ökade riskexponeringen återspeglas tydligt i statistiken över antalet dödade och allvarligt skadade ungdomar.

Forskningen har hittills främst inriktats på yngre barn. Det saknas därför vetenskapligt underbyggda kunskaper om hur man minskar riskerna i trafiken för ungdomsgruppen 13 - 17 år.

### **Barnens rörelsefrihet och hälsa<sup>1</sup>**

Sedan mitten av 1960-talet har antalet bilar ökat från strax under två miljoner till över fyra miljoner.<sup>2</sup> Den ökande trafiken har lett till att trafik- och stadsmiljöer har förändrats. Barns möjligheter att leka och röra sig fritt i sin omgivning har i takt med denna utveckling begränsats. I viss mån har detta kompenseras t.ex. genom att vissa ytor i bostadsområden med flerfamiljshus på olika sätt har separerats från motorfordonstrafik. En stor andel av barnen bor dock i områden där biltrafiken inte är separerad.

En annan förklaring till varför yngre barns rörelsefrihet har begränsats är föräldrars uppfattning om den fara deras barn utsätts för i trafikmiljön. I trafikerade områden föredrar således föräldrarna att begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Det kan innebära att barnen måste bli äldre innan de får röra sig i sin närmiljö på egen hand. Föräldrarna slits mellan att å ena sidan skydda sina barn mot biltrafik och å andra sidan ge dem frihet att på egen hand utforska sin närmiljö, få stimulerande erfarenheter och därmed utvecklas. Föräldrarnas oro har lett till att allt fler skjutsar sina barn till och från skola och fritidsaktiviteter.

När barns rörelsefrihet begränsas så att de inte på egen hand kan ta sig till och från skolan uppstår följande konsekvenser<sup>3</sup>:

- Ökade kostnader.
- Begränsning av vuxnas möjligheter.
- Ökad biltrafik (speciellt runt skolorna) och trängsel på våra vägar.
- Minskade möjligheter för barn att rutinmässigt underhålla sin fysiska kondition.
- Begränsning av barns möjligheter att utveckla ett oberoende.

En allvarlig konsekvens av barns begränsade rörelsefrihet är att det påverkar deras hälsa negativt. Att barn rör på sig allt mindre är inte enbart en följd av försämrade trafikförhållanden, men de spelar en viktig roll. Man vet att minskad rörlighet medför att barn får svårare att koordinera sina rörelser samtidigt som de får svagare muskler och sämre kondition. Åren 1974 och 1995 gjordes undersökningar av svenska 16 åringar som visar att ungdomarnas kroppsvikt i förhållande till längden ökat med 20 procent. En sämre fysisk förmåga påverkar också inlärningsförmågan och självförtroendet.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Följande forskningsmanus var ett utredningsuppdrag av Vägverket och genomförd av Professor Pia Björklid vid lärarhögskolan i Stockholm.

<sup>2</sup> Trafiksäkerhetsrapport 1998, s. 22

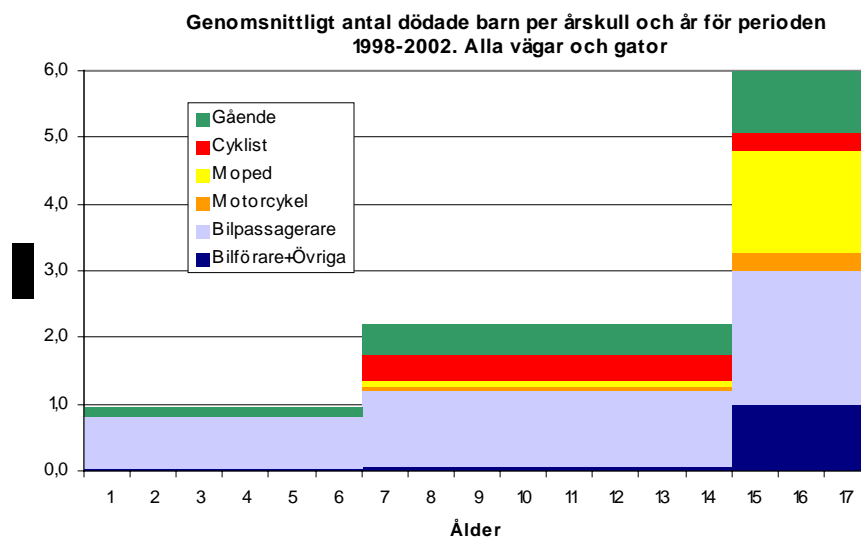
<sup>3</sup> Hillman & Adams 1992

<sup>4</sup> "Att gå & cykla till skolan", s. 1 ff.

## Statistik över barn som dödas och skadas i trafiken

Sverige har en ur internationell synvinkel hög trafiksäkerhet. Från de mycket höga dödstalen mitten på 1960-talet (1 300 dödade personer per år) har talen successivt minskat och ligger nu på nivån 550 - 600 dödade per år.<sup>5</sup> Antalet dödade barn under 15 år har under samma period minskat från 130 till 20-30 per år, vilket enligt flera forskare delvis kan bero på att barns rörelsefrihet har minskat.<sup>6</sup> Trots att dödstalen har minskat är trafiken fortfarande ett av våra största folkhälsoproblem speciellt för barn och ungdomar där vägtrafiken är en av de vanligaste orsakerna till dödsfall och skador.

De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång i Sverige är trafikolyckor. I åldersgruppen 0-15 år utgör trafikolyckorna 60 procent av dödsolycksfallen. Motsvarande andel i åldern 15-19 år är hela 80 procent.<sup>7</sup> Trafiken utgör således den i särklass största faran för barn och ungdomar när det gäller olyckor med dödlig utgång. Under perioden 1990 - 2000 dödades enligt polisrapporteringen drygt 560 barn i åldrarna 0-17 år i trafiken, d v s cirka 50 barn per år.<sup>8</sup> Under samma tid var antalet barn som skadades i trafiken 2 800 per år, varav cirka 640 per år skadades allvarligt.<sup>9</sup>



Diagrammet belyser det genomsnittliga antalet dödsolyckor under ett år, fördelade mellan olika åldersintervaller och trafikantslag.

Barnens risker i trafiken varierar kraftigt med åldern vilket ovanstående figur visar. Före skolåldern är dödsrisken låg och gäller nästan helt av färd i bil. I åldern 6-14 fördubblas dödsrisken och i åldern 15-17 är den sex gånger högre än för de minsta barnen.

De flesta trafikolyckor med följden att barn dör inträffar när barn färdas som passagerare i bil, vilket framgår av både diagrammet ovan och nedan. Medeltalet för denna olyckstyp under 1990 – 2000 var 23 dödade barn per år. Motsvarande medeltal för dödsolyckor med barn som gående var 11 stycken.

<sup>5</sup> 2001 Vägverketsårsredovisning 2002, s. 54

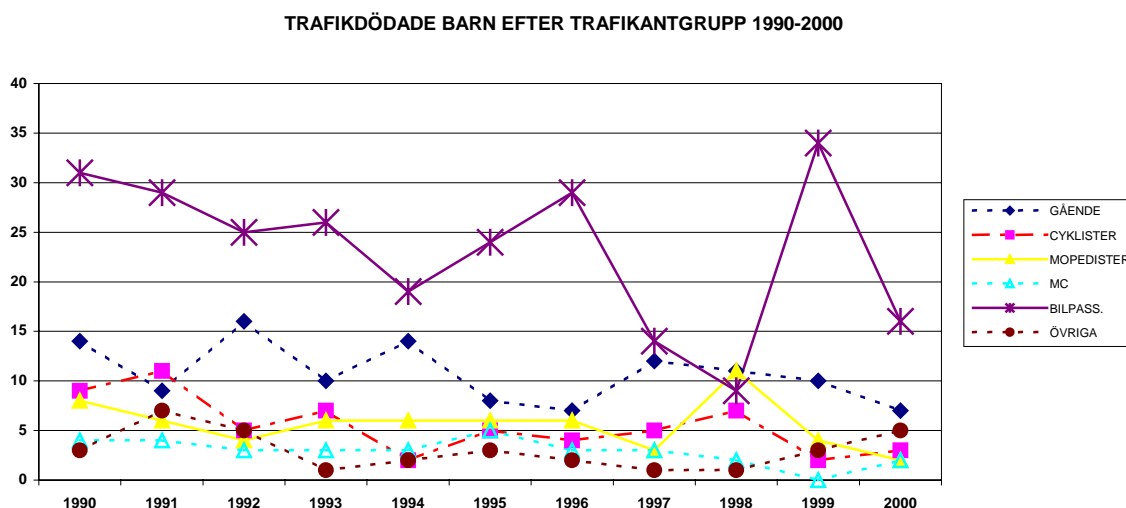
<sup>6</sup> Hillman et al. 1990; Van der Spek & Noyon, 1995, Tranter, 1993

<sup>7</sup> Trafikutskottets betänkande 2000/01:TU13

<sup>8</sup> <http://www.vv.se/barn/Forsk/skade/polis2000.htm>

<sup>9</sup> [http://www.vv.se/traf\\_sak/statistik/nationell/historisk\\_alder.htm](http://www.vv.se/traf_sak/statistik/nationell/historisk_alder.htm), (2002-05-21)

Det totala antalet dödsolyckor med gående och cyklande barn har minskat på senare år; under 1999 och 2000 omkom cirka 10 skolbarn per år. Under 1990 – 1998 trafikdöddades ungefär 20 stycken barn som oskyddade trafikanter.



När det gäller barn som fotgängare sker nästan hälften av dödsolyckorna när de korsar väg. Vägverkets djupstudier av dödsolyckor med oskyddade trafikanter visar att ungefär 70 procent av olyckorna, där barn i åldrarna 7-15 år är inblandade, är utrusningsolyckor. Djupstudierna pekar mot att sådana olyckor beror på impulsiva handlingar och/eller omognad hos barnen.<sup>10</sup>

Enligt en studie avseende åren 1997 – 2000 dödades endast 1 barn i buss under fyraårsperioden. Det är dock fler barn som dödas och skadas allvarligt av buss.<sup>11</sup> Olyckor som sker i samband med skolskjutsning går inte att urskilja i statistiken.

Källa: Trafiksäkerhet i samband med skolbarnstransporter, Svenska kommunförbundet, 2001-12-18

### 3 Hur förbättrar vi barnens trafiksäkerhet?

Mot bakgrund av barns förutsättningar, transport- och rörelsebehov och skaderisker krävs det gemensamma ansträngningar för att öka barns säkerhet och rörelsefrihet.

#### Utgångspunkter och målområden för trafiksäkerhetsarbetet

I nollvisionen anges att ”det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet”. Av nollvisionen framgår det vidare att ”ingen ska behöva förlora sin hälsa i vägtransportsystemet samt att systemet ska utformas efter människans biologiska förutsättningar”.<sup>12</sup> Detta innebär särskilda krav på systemutformarna när det gäller utsatta grupper i trafiken som t.ex. barn.

<sup>10</sup> Vägverket 2002

<sup>11</sup> Lekander, T. Vägverket 2002

<sup>12</sup> Vägverket – Nollvisionen på väg 2002, s. 5

Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter (se bilaga 1) är målet att alla barn skall växa upp under goda och trygga förhållanden, i ett samhälle där de tillåts att utvecklas i sin egen takt och utifrån sina egna förutsättningar. Barndomen är inte en transportsträcka till vuxenlivet. Barnen är inte människor som skall formas till vuxna, utan barndomen har ett värde i sig och barnen har mänskliga rättigheter som alla andra individer.<sup>13</sup>

På basis av nollvisionen och konventionens grundprinciper bör GNS-aktörernas fortsatta arbete inriktas mot följande målområden:

- Säkrare trafikmiljö
- Barns resbehov och färdmedelsval
- Kvalitetskrav på barns förflyttningar
- Översyn av trafikregler, trafikinformation och vägvisning samt ev. anpassning av dessa till barns förmåga.
- Trafikfrågor i skolan
- Bättre skyddsanordningar och ökad användning av dem – en ökad andel barn som färdas i säkra fordon.
- Barns möjligheter att påverka sin trafiksituation.
- Förarutbildning för moped och bil.

För att uppnå målet att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i vägtransportsystemet ska utformning och funktion anpassas till de krav som följer av Nollvisionen. Ansvar för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanterna och de s.k. systemutformarna.<sup>14</sup> Till den sistnämnda kategorin hör bl.a. väghållare, fordonstillverkare, polisen och de som ansvarar för yrkesmässiga vägtransporter.”

### **Vilken roll har väghållaren?**

Väghållare har ett stort ansvar för att barns behov av säkerhet och rörelsefrihet ska bli tillgodosedda. Det är barns, äldres och funktionshindrades förmåga, behov och förutsättningar som ska vara dimensionerande för vägtransportsystemets utformning. Genom att utforma vägmiljön och gaturummet efter dessa gruppers förmåga och behov förbättras även rörelsefriheten och levnadsvillkoren för många andra trafikantgrupper.

### **Vilken roll har Vägverket i sitt sektorsansvar?**

Vägverket är förutom ansvarig för det statliga vägnätet även ansvarig för trafiksäkerhet i allmänhet. Vägverket ska samverka och samordna insatser med berörda aktörer, och på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportsystemet bl.a. genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling.

### **Vilken roll har kommunerna?**

Kommunerna har ansvaret för samhällsplaneringen i städerna/tätorterna. Kommunerna har utöver rollen som väghållare flera andra viktiga funktioner i trafiksäkerhetsarbetet. Kommunerna är tillsammans med landstingen länstrafikansvariga och har därmed ansvar för kollektivtrafikens utformning och trafikering. Kommunerna är ofta ansvariga för anslutningar till och från hållplatser. Som länstrafikansvarig är det av stor vikt att kommunerna planerar

---

<sup>13</sup> Regeringsskrivelse 1999/2000:137

<sup>14</sup> Vägverket – Nollvisionen på väg 2002, s. 5

linjetrafiken på ett trafiksäkert sätt samt tar hänsyn till barnens behov och förutsättningar. Kommunerna har i denna roll möjlighet att driva trafiksäkerhetsarbetet framåt genom att i upphandlingar av fordon ställa krav på entreprenörerna. Vidare har kommunerna ansvar för att tillhandahålla skolskjutsning på ett på trafiksäkerhet sätt.

### **Vilken roll har skolan?**

Trafiksäkerheten är en viktig samhällsfråga som berör de flesta medborgarna under hela livstiden. Det är därför viktigt att barn introduceras i trafiksäkerhet redan under sin skoltid. Arbetet med trafiksäkerhet i skolan kan dock aldrig frånta systemutformarnas deras ansvar för en säker trafikmiljö.

Skolundervisningen måste bidra till att eleverna utvecklar insikter och förståelse samt ser mönster och sammanhang i hur samhället är uppbyggt och hur trafiksystemen fungerar. Skolans roll är också att förmedla kunskaper till eleverna som innebär att de förstår betydelsen av det egna beteendet i trafiken för sin egen och andras trafiksäkerhet samt vikten av att skydda sig i trafiken. Undervisningen om trafiken och dess effekter bör också sättas in i ett större sammanhang, t ex utifrån miljöperspektiv eller hälsofrämjande perspektiv.

Utöver den djupare kunskapen och förståelsen om trafik behövs således även kunskap om trafikregler och det egna beteendets betydelse för risker och konsekvenser av olyckor för att barnen successivt ska kunna ta det delade ansvaret, enligt nollvisionen.

De kunskaper som barn förvärvar om trafiksystemet kan härledas dels till skolan, dels till den träning som ges av föräldrar och andra vuxna i barnens närhet. Både skolan och föräldrarna har således en viktig roll när det gäller barns förvärvande av kunskap och färdigheter.

Dessutom är det viktigt att eleverna förstår hur det egna beteendet påverkar deras risker att råka ut för olyckor och skadas i trafiken.

### **Vilken roll har Svenska Kommunförbundet?**

Kommunförbundet är en intresseorganisation för alla Sveriges kommuner. Kärnuppgifterna är att bevaka kommunernas intresse gentemot riksdag, regeringen, statliga verk med flera. Kommunförbundets roll i trafiksäkerhetsarbetet är att driva diverse utvecklingsprojekt, sprida kunskap till dess medlemmar, agera som en plattform för erfarenhetsutbyte samt att främja samverkan mellan kommunerna, påverka regelverk för utformning, ta fram kunskapsunderlag till stöd för kommunernas verksamhet och exempel på goda lösningar.

### **Vilken roll har Polisen?**

Enligt polislagen så är Polisens grundläggande uppgift att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. En del i detta arbete är att genom övervakning se till att trafikreglerna efterlevs så det nationella trafiksäkerhetsmålet att ingen ska dödas eller skadas i trafiken kan uppnås. För att uppnå nollvisionen krävs att Polisen koncentrerar övervakningen till de överträdelser och brott som erfarenhetsmässigt är orsak till de flesta svåra olyckor.

I Polisens nationella strategi för trafikövervakning finns tre olika överträdelser framtagna som ska prioriteras, nämligen hastighetsöverträdelser, trafiknykterhet samt användning av bilbälte.

I det förebyggande arbetet sker ett samarbete med många olika organisationer inom trafiksäkerhetsområdet. Trafik i skolan är viktigt för att ge den yngre generationen kunskaper och intresse för trafik. Polisen deltar lokalt i denna undervisning. I mån av resurser ska denna verksamhet fortsätta och om möjligt utökas.

### **Vilken roll har NTF?**

NTFs roll är att formulerad i verksamhetsidén:

- NTFs mål är en trygg och säker trafik där ingen accepterar att någon dödas eller svårt skadas allvarligt.
- NTF ska öka människors vilja att ställa krav på och förmåga att själva bidra till varaktiga förbättringar.
- NTF ska medverka till att ge insikt om trafiksäkerhetens betydelse för folkhälsan.

För att nå dessa mål påverkar NTF såväl systemutformare som trafikanter. Det delade ansvaret mellan dessa är enligt NTF nyckeln till ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

## **4 Avsikter**

### **Vägverket**

Riksdagens har beslutat om en nationell strategi för genomförandet av FN:s barnkonvention. Konventionen utgår ifrån att barn är en utsatt grupp i samhället med särskilda behov av omvårdnad och skydd. Den bygger på fyra viktiga principer: att barnet har rätt till likvärdiga villkor, att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut, att barnet har rätt till liv och utveckling samt att barnet har rätt att säga sin mening och få den respekterad.

Enligt Vägverkets tolkning av barnkonventionen ska barn utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransportsystemet. Detta ska anpassas till barnens behov, krav och förväntningar.

Vägverkets utgångspunkt för arbetet med barn och trafik är att barn ska skyddas mot farorna i trafiken. De vuxna ansvarar för att barn har en säker trafikmiljö. Barns skydd kan inte ersättas med andra åtgärder. Det är viktigt att beslutsfattare på alla nivåer har en samsyn för det fortsatta arbetet. Inom Vägverket pågår sedan årsskiftet 2002/2003 ett förändringsarbete som bl a syftar till ökad kundorientering. I det sammanhanget har barn markerats som en prioriterad kundgrupp

För att förbättra trafiksäkerhet, tillgänglighet och en god miljö för barn är det viktigt att utgå från "helaresanperspektivet". Det innebär att man måste beakta alla delar i barns resor från de att de lämnar hemmet tills de är hemma igen.

Regeringen anser att barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen ska utvecklas. Samhällets syn på barn och närmiljöns betydelse för barns utveckling samt kunskap grundad på nyare forskningsrön om barns utveckling och lärande måste utgöra basen för arbetet. Skola, barnomsorg och föräldrar har betydelsefulla roller i detta arbete.

Barns möjligheter att klara trafiken i det moderna samhället, ny kunskap om barns utveckling och nya samhällsliga mål har skapat behov av ett förnyat innehåll och arbetssätt vid studier av trafikfrågorna i skolan. Eleverna bör utveckla insikter i och förståelse för hur samhället är uppbyggt och hur trafiksystemet fungerar. Att elever kan se samband mellan trafiksäkerhet,

tillgänglighet, miljö och samhällsplanering är en nödvändighet för att kunna verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

### *Fysiska åtgärder*

Vägverket avser att:

- åtgärda de problem som trafiken på statliga vägar skapar för barn och att stimulera andra väghållare att göra detsamma,
- genomföra förbättringar på det statliga vägnätet där skoltransporter sker,
- utvärdera effekter av trafikmiljöåtgärder utmed barns skolvägar,
- ta fram kriterier för säker av-/påstigningsplats (samt dess närområde) i samband med skolskjuts,
- inventera av-/påstigningsplats samt närområdet vid de platser där barn väntar på skolskjuts,
- beakta barns problem i samband med trafiksäkerhetsrevisioner och åtgärda de brister som framkommer,
- genomföra barnkonsekvensanalyser, bl a inför ny- eller ombyggnad av gata/väg,
- förbättra olycksrapportering vid skolskjuts,
- verka för att barn blir delaktiga i beslut som rör dem när det gäller den fysiska miljön,

### *Säkra fordon och effektiv skyddsutrustning för barn*

Vägverket ska verka för:

- att biltillverkarna ska ta ett helhetsansvar för barnsäkerheten i sina bilmodeller
- att skydd av barn ska vara en viktig faktor inom Euro NCAPs provning samt att den goda svenska traditionen avseende barnsäkerhet i bil, inte hotas,
- att provning av och godkännandekriterier för barnsäkerhet ska ingå i EG:s helfordonsgodkännande
- att en relevant mätmetod och relevanta skadekriterier tas fram för mätning dels av nackpåkänning och dels huvudpåkänning vid provning av bilbarnstolar och därefter verka för att dessa införs i den internationella lagstiftningen,
- att en relevant provmetod, relevanta skadekriterier samt utvärderingsinstrument (krockdocka) tas fram för sidokollisionsprovning av bilbarnstolar och därefter verka för att dessa införs i den internationella lagstiftningen (ECE R44 och kommande EG-direktiv). Innan lagstiftning kommer till stånd kan provmetoden skadekriterierna och utvärderingsinstrumenten användas i konsumentinformationssyfte,
- att framåtvänd användning av bilbarnstolar i grupp 1 (1-3 år) inte främjas på bekostnad av bakåtvänd användning,
- att den främre passagerarplatsen i personbilar ska kunna användas av barn i alla åldrar utan att dessa riskerar att skadas av en eventuell krockkudde. Detta innebär bl.a. att Vägverket ska stimulera utvecklingen mot s.k. intelligenta krockkuddar,
- att felanvändning av bilbarnstolar elimineras,
- att reflexanvändningen ökar.

### *Lagstiftning*

Vägverket avser att:

- fortsätta arbetet med att se över regelverk och styrande dokument mot bakgrund av FNs barnkonvention.

- slutföra översyn av skolskjutsförordningen.
- verka för ett cykelhjälmsobligatorium.

### ***Kunskapsöverföring och opinionsbildning***

Vägverket avser att:

- ta del av barnens erfarenheter för att påverka en förbättring av barns situation i samband med barns förflyttningar i vägtransportsystemet,
- sprida kunskap och väcka opinion om barns situation i vägtransportsystemet till medborgarna och särskilt berörda grupper genom skrifter, internet, konferenser m.m.
- utarbeta och tillhandahålla relevant statistik om barn samt följa och stödja forskning inom området,
- ta fram goda exempel på hur föräldrar och skola studerat närmiljön och i samarbete med planerare fått till stånd förbättringar i trafikmiljön,
- visa goda exempel på hur myndigheter och kommuner löser barns problem i vägtransportsystemet,
- stimulera organisationer och myndigheter med ansvar för barn, trafik, miljö och samhällsplanering att uppmärksamma barns trafiksäkerhet, tillgänglighet och behov av en god miljö i närsamhället,
- initiera och driva ett externt nätverk för utbyte av kunskaper och erfarenheter med andra aktörer när det gäller bl a barn och trafik
- stödja och stimulera lärarutbildningarna så att tid och utrymme ges för att behandla frågor om barn och trafik. Genom ett förändrat och gränsöverskridande innehåll och arbetssätt kan kunskapsområdet Trafik, miljö och samhällsplanering komma in i alla skolans ämnen. Detta skulle kunna tydliggöra målen om långsiktiga insatser för ett hållbart transportsystem och ett hållbart samhälle,
- stödja skolans verksamhet inom temaområdet trafik, miljö och samhällsplanering och då särskilt uppmärksamma följande områden: säkra och tillgängliga skolvägar, säkra och tillgängliga cykelvägar, skyddsåtgärder för ökad säkerhet (hjälm användning, reflexanvändning, säkra cyklar m.m.) samt skolskjutsverksamheten,
- sprida information om Vägverkets arbete med barnkonsekvensanalyser och då ge exempel på hur barn kan vara delaktiga och få inflytande när förändringar i vägtransportsystemet planeras.
- kontinuerligt utveckla Vägverkets internetsida för att ge kunskap och förståelse för barns situation i trafiken.
- utveckla barnwebben Hitodit till en fungerande kommunikationskanal mellan Vägverket och barn.

### **Svenska Kommunförbundet**

Svenska Kommunförbundet skall bistå och stödja kommunerna i deras arbete med att förverkliga Barnkonventionens intentioner i den kommunala verksamheten. Med utgångspunkt från barnkonventionen ska Svenska Kommunförbundet

- bistå kommunerna med att utarbeta goda exempel på hur hänsyn tas till barns förutsättningar och behov när det gäller tillgänglighet, säkerhet och god miljö.
- följa kommunernas arbete med barns säkerhet inom vägtransportsystemet – med speciell uppmärksamhet på skolvägar och vägar till andra målpunkter som ofta besöks av barn.
- verka för att hastigheten sänks till 30 km/h på platser där barn och motortrafik blandas.

- verka för att kommunerna använder säkra fordon med relevant skyddsutrustning vid alla transporter av barn - speciellt vid skolskjutsning.
- verka för ökad säkerhet i samband med skolskjutsning, t. ex. genom att medverka till att de som kör skolskjuts får en ökad kunskap om barn och deras behov, samt att tydliggöra olika parters ansvar i samband med barns resor till och från skolan.
- verka för att på- och avstigning i samband med resor med allmänna eller särskilda kommunikationer sker på säkra hållplatser.
- initiera och driva FoU-projekt med syftet att få fram ny kunskap om hur vi skapar bättre trafikmiljöer för barn.
- verka för att barn genom skolan får kunskaper som gör att de förstår och kan skydda sig i trafiken.
- verka för att verksamma kommunala planerare får en ökad kunskap om hur man skapar en god trafikmiljö för barn, samt att de nya kommunala planerare som utbildas får motsvarande kunskap.
- verka för att lärarutbildningarna ger blivande lärare kunskap att behandla det ämnesövergripande området trafik i undervisningen.

### *Några exempel på det arbete Svenska Kommunförbundet bedriver*

Kommunförbundet arbetar med ett antal projekt som berör barn och trafik. Exempel på genomförda och pågående projekt är:

#### *Trygga skolvägar*

Kommunförbundet har tagit fram en exempelsamling över projekt som bidrar till att fler barn kan cykla och gå till skolan på ett säkert sätt. Här tas bl. a. fasta på de problem som finns i samband med skolstarten på morgonen då ett stort antal föräldrar skjutsar sina barn till skolan och skapar en (ofta) kaotisk trafiksituation.

#### *Seminarium om trafiksäkerhet i samband med skolbarnstransporter*

Barn är impulsiva och oförutsägbara i sitt trafikbeteende vilket gör att de ibland försätter sig i situationer där olyckor kan ske. I december 2001 var förbundet värd för ett seminarium där det bl. a. diskuterades elevernas väg till och från hållplatsen samt den tid de uppehåller sig vid hållplatsen. En slutsats var att hastigheten bör sänkas där skolskjutsen stannar.

#### *Bättre hållplatser*

Kommunförbundet har tagit fram en idéskrift, i samarbete med bl.a. KFB, SLTF och Vägverket, ger vägledning om hur man kan utveckla kvaliteten på landets busshållplatser. En revidering av skriften planeras under 2004.

#### *Säker och bekväm resa för rullstolsburna*

Handboken vänder sig till dem som kör eller på annat sätt arbetar med färdtjänst, sjukresor eller skolskjutsar där passagerarna är rullstolsburna. Handboken beskriver resenärerna och deras skiftande behov.

### *Pågående projekt 2003*

#### *Upphandling av miljövänliga och trafiksäkra kommunala transporter*

Handbok ger kommunerna ett redskap för att ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Kraven rör både transportens utförande och själva fordonen. Dessutom måste kraven följas upp.

### *Högskolekurser inom Trafikplanering och Trafikteknik*

Tillsammans med Lunds Tekniska Högskola har vi tagit fram en högskolekurs på 20 p för personer som arbetar med trafikplanering, projektering och byggande inom kommuner och Vägverket. I denna påbyggnadsutbildning får deltagarna en ökad insikt om olika trafikanters, däribland barns och ungdomars, beteende och förutsättningar.

### *Tillgänglig stad*

Projektet har resulterat i en idéskrift, en CD-skiva med en tillämpningsdatabas samt en manual i fickformat för registrering och analys av tillgängligheten. Tillgänglig stad är på samma gång en grundkurs i tillgänglighet och en idéskrift inför arbetet med de kommunala tillgänglighetsplanerna för trafikinätet. Många av de tillgänglighetsskapandeåtgärderna i det kommunala trafikinätet som tas upp i denna skrift är till gagn inte bara för funktionshindrade utan även för bl.a. barn och äldre. I höst avser Kommunförbundet att arrangera en seminarierie inom ämnet en tillgänglig stad.

### *Trafiksäkerhetsboken – "Ett ögonblick"*

Svenska Kommunförbundet har med hjälp av finansiering från Vägverket tagit fram en bok om trafiksäkerhet som riktar sig främst till förtroendevalda. "Ett ögonblick" är en berättelse om hur tätortstrafiken varje dag förändrar människors liv och hur den kan utvecklas utifrån människors behov och krav. Boken har distribuerats gratis till alla förtroendevalda i kommunstyrelsen och nämnder som behandlar trafikfrågor. En uppföljning av bokens effekter kommer att ske.

### *Handbok för förare av skolskjuts*

Tillsammans med VTI tar Kommunförbundet att ta fram en handbok som dels ska ge förarna ökad kompetens inom trafiksäkerhetsområdet och dels ge kunskap om barns särskilda behov. Handboken kan också bli en komponent i ett system som ger kommunerna möjlighet att ställa krav på att förarna av skolskjutsar ska ha en extra utbildning.

### *Skolskjutshandbok*

Arbetet med en reviderad Skolskjutshandbok planeras komma igång under hösten 2003.

### *Trafik i skolan*

För att stimulera och stödja lärarna vid integrering av det ämnesövergripande kunskapsområdet trafik bedriver Svenska Kommunförbundet tillsammans med Göteborg, Malmö och Stockholms kommuner ett projekt med en gemensam pedagogisk trafikportal som genom idéer och goda exempel visar hur lärarna kan arbeta med trafikundervisning i skolan. Målet med portalen är att den ska vara ett instrument för lärare och elever vid arbete av trafikrelaterad karaktär.

## **Polisen**

Polisen kommer att medverka inom ramen för befintliga resurser.

## **NTF**

En trafiksäker ny generation är nödvändig för att reformera vägtrafiken i enlighet med Nollvisionen. Kunskapen och intresset för trafiksäkerhetsfrågorna hos barn och ungdomar

måste stärkas. För att nå etappmålet för år 2007 måste cykelhjälsanvändningen öka till minst 80 procent och de risker som är förenade med en ökad mopedtrafik minska. NTF avser att bedriva följande opinionsbildning och projekt inom området.

## *Opinionsbildning*

### **Barn (0 till cirka 12år)**

- Barn har rätt till en säker, hälsosam och stimulerande utemiljö.
- Ansvaret för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna.
- Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att dödas eller skadas i trafiken.
- Kommunerna ska ta sitt ansvar för barnens trafiksäkerhet.
- Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad.
- Skolvägens risker – inte bara avståndet – ska avgöra rätten till skolskjuts.
- Säkerheten hos skolskjutsar och i förekommande fall linjetrafiken ska kvalitetssäkras.
- Av- och påstigning av skolbussar och vägen till och från hållplatser ska göras säkra .
- Skolskjutsar ska ej få köras om när barn tas upp eller släpps av.
- Förskolans och skolan s trafiksäkerhetsarbete ska präglas av kontinuitet och ge barn möjligheter att påverka säkerheten och förbereda barnen att ta ett eget ansvar.

Föräldrarna ska få gehör för krav på förbättringar i barnens trafikmiljö.

### **Ungdomar (cirka 13-24 år)**

*Ungdomar ska engageras mer och få ökat inflytande över beslut som rör trafiksäkerheten.*

- Ungdomar ska få större möjligheter att påverka trafiksystemet och ta ansvar för sin egen och andras säkerhet.
- Vuxna ska stärka ungdomar i deras roll som kravställare på en säker trafik.
- Trafiksystemet (inkl. kollektivtrafiken) ska utformas med hänsyn till ungdomars förutsättningar, behov och levnadssätt.

*Skolan ska lägga grunden för trafiksäkerhetstänkandet.*

- Skolans trafiksäkerhetsarbete ska präglas av kontinuitet. Skolan ska ge eleverna insikt och vilja att vara delaktiga i trafiksäkerhetsarbetet och ta ansvar utifrån egna förutsättningar och mognad.
- Trafikantutbildningen i skolan ska löpa som en ”röd tråd” från förskolan till gymnasiet.
- Trafikantutbildningen ska få större utrymme, integreras i ordinarieundervisning och ge eleverna en säker grund för rollen som vuxna trafikanter och medborgare.

### *Cykel och Moped*

- Lag om cykelhjälm ska införas.
- Alla mopeder ska registreras och kontrollen av trimningen skärpas.
- Mopedutbildningen för förarbevis ska omfatta alla typer av mopeder och, såväl teoretisk som praktiskt, fokuseras på trafiksäkerhet och riskuppfattning.
- Alla mopedförare ska erbjudas utbildning hos NTFs organisationer eller andra med denna specialitet.

- Tillverkare och säljare i branschen ska ta ansvar för säkerhetsinformation om fordon, försäljning av säkerhetsutrustningar och de ska förhindra att mopeder trimmas.
- Samma regler för återkallelse ska gälla för förarbevis som för körkort.

#### *Körkortsutbildning*

- Förarutbildningen ska ses som ett led i en trafikantutbildning under hela skoltiden.
- Eleverna ska lämna skolan med en insikt om rätten och möjligheten till säkerhet för alla trafikanter.
- Individanpassad, stegvis förarutbildning ska införas.

#### *Utbildningen för olika fordonskategorier ska förbättras.*

- Yrkesförarna har en betydande roll i trafiksäkerhetsarbetet. Deras utbildning ska därför utökas och anpassas till de krav som ställs i en alltmer krävande trafikmiljö.
- I fordonsprogrammets utbildning ska trafiksäkerhetsutbildningen utökas.

#### *Säkerhetstänkande ska premieras*

- Försäkringsbranschen ska erbjuda lägre försäkringspremier åt de ungdomar som aktivt arbetar för att öka sin säkerhet genom utbildning eller andra åtgärder.

#### *Forskningen ska utvecklas*

- Trafiksäkerhetsforskningen speciellt om ungdomar i åldersgrupperna 13-17 år ska förbättras för att ge underlag för konkreta åtgärder som ökar trafiksäkerheten för dessa kategorier.

### **Projekt 2003**

#### *MVC, BVC, Barnomsorg*

Syftet är att öka kunskapen hos föräldrarna om barns förutsättningar att klara sig i trafiken samt att stärka föräldrarna i deras krav på en säkrare trafik. Personal inom MVC, BVC och barnomsorgen är trovärdiga förmedlare av NTFs trafiksäkerhetsinformation.

#### *Certifiering av Barnfackhandel*

Syftet är att certifiera handlare så att de som säljer bilbarnskydd har den rätta kompetensen att hjälpa konsumenterna att välja de säkraste produkterna.

#### *Mopedförare*

Syftet är att ge föräldrar kunskap om sina tonåringars förutsättningar att klara sig som mopedförare samt att arbeta för en attitydförändring hos unga mopedförare kring trimning, alkohol och hjälm.

#### *Kommunikation med ungdomar om rattfylleri*

Syftet är att utveckla nya metoder och preventionsprogram utifrån gymnasieungdomars villkor, förhållningssätt och kultur. Syftet är också att engagera gymnasieungdomar som avsändare av relevant trafiknykterhetskunskap, dock med stöd, hjälp och handledning av vuxna företrädare.

NTF bjuder in 68 000 elever på gymnasieskolor i 8 län att i tävlingsform vara med och skapa informationskampanjer mot rattfylla.

Tävlingen pågick också förra året och vinnande bidrag från 2002 kommer att presenteras i en nationell informationskampanj.

#### *Cykelhjälm och lokala aktiviteter*

Målet med detta projekt är att öka cykelhjälmsanvändningen. Projektet omfattar både barn, ungdomar och vuxna. De delar som berör barn och ungdomar beskrivs här.

Kring höstens skolstart är målgruppen barn som använt/använder hjälm och är på väg att sluta.

För att mer kontinuerligt nå barn och ungdomar (10-13 år) utförs verksamhet i skolor, på fritidsgårdar, idrottsföreningar mm. Via föräldraföreningar lyfts frågan kring föräldraansvar avseende cykelhjälmsanvändning.

#### *Masskommunikation om cykelhjälm*

En informationsfilm, "Ägget", visas på SF-biografer och i Anslagstavlan.

Mindre PR-kampanjer genomförs i samarbete med cykelhjälmsleverantörer i livsstilsmedier och magasin som riktar sig till barns förebilder – föräldrar och ungdomar.

#### *Själsäker*

Projektet "Själsäker" är skapat av ungdomar i samarbete med NTF i Västsverige och Vägverket region väst och riktar sig till unga förare. Genom en kostnadsfri kurs med både teoretiska och praktiska moment får ungdomarna insikt i konsekvenserna av för höga hastigheter, rattfylla och vikten av att använda bilbälte.

#### *Rättning vid Ratten*

Projektet, som inriktas mot värnpliktiga, har genomförts under flera år och avvecklas för närvarande för att ersättas av projektet "NOLLNOLL" som försvaret byggt upp och som omfattar all försvarspersonal. Projektet omfattar främst hastighet, bälten, alkohol och trötthet.

#### *NTF Ung*

Inom NTF finns ett centralt ungdomsråd. Rådet är knutet till ett nätverk av trafikintresserade ungdomar som på ett eller annat sätt har kommit i kontakt med NTF. För att försöka behålla deras intresse för trafiksäkerhet har NTFs ungdomsråd börjat producera ett nyhetsblad som ges ut fyra gånger per år. Det centrala ungdomsrådet är bland annat rådgivande till NTFs nationella projektledare, för att på så sätt erinra dem om ungas särskilda behov i trafiken. Det centrala rådet samarbetar också med de ungdomar som finns aktiva i NTFs länsförbund genom kunskaps-, erfarenhets-, och idé-utbyte.

#### *NTF Konsument*

NTF satsar betydande resurser på att utveckla sin konsumentupplysning både via datanätet ([www.ntf.se/konsument](http://www.ntf.se/konsument)) och telefon (020-285 000). Den största delen av frågorna och besöken gäller barn och trafik där framför allt föräldrarna har frågor om hur barnen ska skyddas i bilen. Frågor om säkra väg- och gatumiljöer och cykelhjälm är också vanliga.

### *Projekt 2004 - 2007*

Projekten för 2004 och framåt planeras under år 2003. Grunden för planeringen är NTFs inriktning och planerna fastställs under hösten.

# Bilaga 1

## 1.1 Internationella konventioner

Barn behandlas i flera olika internationella konventioner:

- FN:s konvention om mänskliga rättigheter
- FN:s konvention om barnets rättigheter
- FN:s rekommendation om utbildning för internationell förståelse
- FN:s deklaration och rekommendationer om undervisning i miljöfrågor
- Salamancadeklarationen om undervisning för barn i behov av särskilt stöd

FN:s ”Barnkonvention” ratificerades av Sverige efter riksdagsbeslut 1990-06-21. Den är en bindande överenskommelse mellan de ratificerande staterna och förpliktar dessa att vidta alla lämpliga åtgärder för att förverkliga konventionen. Innehållet i konventionen är beskrivet i 41 artiklar där artiklarna 1, 2, 3, 6, 12 och 24 är de som har högsta tillämpning på barn och trafiksäkerhet

### *Artikel 1. Definition av barn*

Med barn avses varje människa under 18 år

### *Artikel 2. Icke-diskriminering*

Alla barn har fullt och lika människovärde. Varje barn har rätt att få sina rättigheter enligt konventionen tillgodosedda.

### *Artikel 3. Barnets bästa*

Man ska ta se till att barnets bästa kommer i främsta rummet vid alla beslut och åtgärder som rör barn.

### *Artikel 6. Rätt till liv och överlevnad*

Barns rätt till överlevnad och utveckling skall säkerställas till det yttersta av samhällets förmåga.

### *Artikel 12. Åsiktsfrihet och rätt att bli hörd*

Barn som är i stånd att bilda egna åsikter har rätt att fritt uttrycka dessa i alla frågor som rör barnet. Åsikterna ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad.

### *Artikel 24. Hälso- och sjukvård*

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att minska barnadödligheten.

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att föräldrar och barn har tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall samt får stöd vid användning av sådana grundläggande kunskaper.

FNs konvention om barnets rättigheter utgör grundvalen för arbetet att förbättra barnens villkor. Arbetet med att förankra de rättigheter och det synsätt som anges i konventionen blir en ständigt pågående process och måste bedrivas långsiktigt och på bred front. Målet kan endast nås genom att stegvis förändra attityder, förhållningssätt och arbetssätt inom olika

verksamheter och på alla nivåer i samhället.<sup>15</sup> Av särskild vikt är att uppnå en ökad medvetenhet hos både beslutsfattare, vuxna som arbetar med barn och bland barnen själva.

---

<sup>15</sup> "Strategi för att förverkliga...", 1999