

Referate

Lancierung der Verkehrssicherheitskampagne «Zu Fuss im Hohen Alter»

2. Februar 2010, Bern

Discours des intervenants

Lancement de la campagne de prévention «Marcher sans limite d'âge»

2 février 2010, Berne

Warum braucht es diese Kampagne? Ein Blick in die Unfallstatistik der letzten Jahre

Die demografische Alterung der Wohnbevölkerung setzt sich weiter fort. Der Anteil der Personen ab 65 Jahren stieg von 15,4% im Jahr 2000 auf 16,6% im Jahr 2008. Im Jahr 2020 wird der Anteil 20.3% betragen. Der Anteil der über 80 jährigen wird von 4% auf 5.7% steigen. Es gibt unbestrittenmassen immer mehr ältere Menschen in unserer Gesellschaft.

Die Lebenserwartung bei der Geburt steigt bei beiden Geschlechtern weiter an. 2008 beträgt sie 84,4 Jahre für Frauen und 79,7 Jahre für Männer.

Das heisst für uns selber: wir dürfen uns durchaus noch auf ein paar Jährchen freuen, sollten uns aber auch damit beschäftigen, dass wir – wenn wir älter werden, betagt gar – uns auch verändern, andere Bedürfnisse haben und auch mit Einschränkungen zurecht kommen müssen.

Wir gehen zu Fuss, um gesund und fit zu bleiben, soziale Kontakte zu pflegen, einzukaufen, den Arzt aufzusuchen oder schlicht die nächste Bushaltestelle zu erreichen. Vor allem für SeniorInnen bedeutet zu Fuss unterwegs sein einen grossen Gewinn an Lebenslust und Lebensqualität. Studien zeigen: Wer täglich 30 Minuten zu Fuss geht, stärkt den Kreislauf und reduziert die häufigsten chronischen Alterskrankheiten wie zum Beispiel Altersdiabetes, Osteoporose, Alzheimer-Demenz aber auch psychische Erkrankungen wie Depressionen.

Die allermeisten alten Menschen, nämlich 87% überqueren die Strasse alleine. Alte Menschen überqueren die Strasse in aller Regel auf einem Fussgängerstreifen. Sie gehen häufig langsam, sind eher dunkel angezogen, nicht mehr so reaktionsfähig wie noch in jüngeren Jahren. Und ihr Blickwinkel mag manchmal auch etwas eingeschränkt sein.

Untersuchungen zeigen, dass gerade bei älteren Menschen die Haltepflicht am Fussgängerstreifen schlechter wahrgenommen wird, als bei allen anderen Altersgruppen. Im Jahr 2008 verunfallten auf unseren Strassen 697 FussgängerInnen schwer, 59 wurden getötet, davon 20 auf dem Fussgängerstreifen.

Im Gegensatz zur Unfallentwicklung bei den Autoinsassen nehmen die Unfälle bei den Fussgängern zur Zeit nicht mehr ab. Vor allem auch innerorts und auf Fussgängerstreifen nicht. Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, beim Überqueren der Strasse schwer verletzt oder getötet zu werden. Markant ist der Risiko-Anstieg in der Altersgruppen ab 65 Jahren, noch wesentlich deutlicher ab 70.

Immer mehr Betagte sind zu Fuss unterwegs. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren aufgrund der demografischen Entwicklung noch verstärken. Verschiedene Publikationen enthalten Unfallstatistiken und detaillierte Zahlen über zurückgelegte Kilometer. Was aber bisher gefehlt hat, ist eine Anleitung für die Betagten, deren Betreuungspersonen und das soziale Netz von Angehörigen, welche aufzeigt, wie das zu Fuss Gehen auch im hohen Alter sicher gehalten werden kann.

Dazu sind als zweite Zielgruppe, die wir mit der Medienarbeit ganz speziell erreichen möchten, die Fahrzeuglenkenden entscheidend wichtig. Der schweizerische Fahrlehrerverband als einer der Partner unserer Kampagne setzt sich dafür ein, dass das Fahren lernen auch bedeutet, die schwächsten Verkehrsteilnehmer frühzeitig wahrzunehmen und richtig zu reagieren.

Eine dritte Zielgruppe, die mit dieser Kampagne nur am Rande erreicht wird, die aber für die Sicherheit der alten Menschen sehr wichtig ist, sind die Behörden. Wir stellen heute erfreulicherweise fest, dass die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger ernster genommen werden und die Strassen nicht mehr nur auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet werden. Doch die Bau- und Planungsfehler aus den früheren Jahrzehnten sind zahlreich und stellen heute ein Sicherheitsrisiko für die älter werdende Bevölkerung dar. Hier ist Handlungsbedarf angezeigt für eine altengerechte Strassenverkehrsinfrastruktur.

Marlies Bänziger, Präsidentin «Fussverkehr Schweiz», Nationalrätin
Blumenastrasse 5, 8400 Winterthur
076 592 66 87, marlies@marlies-baenziger.ch

Alt werden statt jung bleiben

Ich bin im Programm der Pressekonferenz angekündigt als „Alter in spe“, das heisst als einer, der hofft alt zu werden. Die meisten Leute wollen aber jung bleiben. Das sind zwei ganz verschiedene Lebensperspektiven. Der Versuch, jung zu bleiben wird nicht nur früher oder später ohnehin scheitern sondern er ist auch kurzsichtig und perspektivlos. Zudem ist es ungesund und gefährlich, denn es ist nun mal so, dass das alt Werden verbunden ist mit langsam eintretenden Einschränkungen je nach Konstitution. Abnehmendes Gehör, langsamere Reaktionen oder einen engeren Blickwinkel können wir als normale Einbussen relativ leicht akzeptieren. Aber die Schwierigkeit, sich zu orientieren und komplexe räumliche Zusammenhänge rasch zu verstehen, oder gar die Vergesslichkeit sind weniger leicht sich einzugestehen. Die Vergesslichkeit (Demenz) ist aber diejenige Eigenschaft, die am häufigsten bei Fahrzeuglenkenden festgestellt worden ist, welche einen Unfall verursacht haben. Möglicherweise ist das für Fussgänger, die verunfallen, nicht anders.

Die altersbedingten Einschränkungen nicht wahr haben zu wollen, trotzig zu glauben, man könne einfach jung bleiben, ist sehr problematisch. Auch der triviale Spruch, „man ist so alt wie man sich fühlt“ macht die Sache nicht besser, denn er suggeriert, dass man mit „sich jung fühlen“ den Alterungsprozess aufhalten könne. Verdrängung ist der Feind der Sicherheit, Verdrängung zerstört jedes authentische Lebensgefühl. Nur wer von sich selbst sagen kann „Ja, so bin ich jetzt“ legt eine Grundlage für echtes Wohlbefinden – und für objektive Sicherheit. Wer den reduzierten Sinneswahrnehmungen keine Beachtung schenkt, lebt gefährlicher, aber nicht besser. Alter ist keine Krankheit. Wir sind auch gesund und können uns gut bewegen, wenn nicht mehr alle Sinne ganz optimal sind, aber wir müssen die Einschränkungen als Tatsache akzeptieren.

Meine Mutter war während ihres ganzen Lebens eine passionierte Fussgängerin. Sie litt aber in den 80er und 90er Jahren ihres Lebens unter einer fortgeschrittenen Demenz. Meinen Namen konnte sie mit über 90 Jahren nicht mehr immer nennen. Der tägliche Spaziergang war aber das wichtigste Vorhaben jedes Tages. Wir Angehörigen waren etwas beunruhigt, dass sie den Heimweg nicht finden könnte und machten uns Sorgen wegen der Verkehrssicherheit. Wir hätten ihr aber unmöglich empfehlen können, auf den Spaziergang zu verzichten, denn für sie war «gehen können» gleich bedeutend mit «gesund sein». Wir mussten hoffen, dass sie die Strasse immer vorsichtig quert. Zum Glück hatte es einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel am richtigen Ort, den sie stets benützte. Sie starb dann mit 93 eines natürlichen Todes.

In den letzten zwei Jahren sind aber zwei Bekannte von mir schwer verunfallt: Eine alte Frau hat einen Freund im Altersheim besucht und wollte auf dem Weg nachhause eilig noch den bereit stehenden Bus erwischen. Sie hat die herannahende Gefahr unterschätzt, das Auto vielleicht nicht gehört wie früher und wurde getötet. Eine andere alte Frau wurde auf dem Fussgängerstreifen angefahren und schwer verletzt als sie die zweite Fahrspur queren wollte. Sie liegt seit über einem Jahr im Spital und ist bettlägerig, möglicherweise für den Rest ihres Lebens. Der Fahrer hat behauptet, die Frau sei vom Trottoir von rechts gekommen und unvermittelt auf die Fahrbahn getreten. Er hat die Frau links auf dem Fussgängerstreifen nicht gesehen oder nicht beachtet. Leider ist es so, dass wir Fussgänger nicht in jedem Falle damit rechnen dürfen, dass die Fahrzeuglenkenden uns beachten.

Das Fazit für mich ist: Ich bin daran, mir jetzt schon (mit etwas Überwindung) anzugewöhnen, immer vor einer Strassenquerung anzuhalten und bewusst abzuschätzen, ob es für ein langsames,

sicheres Queren auch reicht. Ich darf mich nicht darauf verlassen, dass mein Gehör noch gut ist und sorglos auf die Strasse treten, wenn ich gerade kein Auto höre. Ich kann mir nicht einbilden, dass ich mir ein solches Verhalten auch noch in 10, 20 oder gar 30 Jahren angewöhnen kann, wenn es dann vielleicht dringend nötig ist, denn realistischerweise bin ich dann nicht mehr in der Lage, ein neues Verhalten automatisch und auch bei Stress anzuwenden (zum Beispiel, wenn der Bus abfahrbereit ist). Die Aufgabe, etwas zu lernen, was ich nicht bräuchte, wenn ich jung bliebe, ist zwar etwas mühsam, gibt mir aber das gute Gefühl, dass ich zu Fuss alt werden kann. Eben, ein Alter in spe.

Diese Haltung ist keine Selbstverständlichkeit. Viele Leute denken, Verkehrsunfälle seien Schicksal. Tatsache ist aber, dass fast jeder Verkehrsunfall zwischen einem Fahrzeuglenkenden und einer Fussgängerin zwei Ursachen hat: Der oder die Fahrzeuglenkende hat eine Gefahr nicht beachtet oder unterschätzt und gleichzeitig war eine Person zu Fuss zu wenig vorsichtig. Mit unserer Kampagne wollen wir sowohl die alten Fussgänger/innen vorsichtiger als auch die Fahrzeuglenkenden aufmerksamer und rücksichtsvoller machen.

Die Partner der Kampagne

Diese Kampagne wird zu 80% vom Fonds für Verkehrssicherheit finanziert. Anwesend ist Dieter Lüthi, Geschäftsführer des Fonds. Dieser Fonds steht dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) nahe und das ASTRA ist hier vertreten durch Gottlieb Witzig vom Bereich Langsamverkehr.

Ein wesentlicher Teil unserer Kampagne besteht darin, dass wir mithelfen möchten, dass auch alte Menschen so sein können, wie sie eben sind. Das beginnt bei der eigenen Wahrnehmung, darum enthält unsere Verkehrssicherheitsbroschüre zu einem beträchtlichen Teil medizinische Information. Viele alte Menschen können die komplexe Information im Verkehrsgeschehen nicht mehr verarbeiten und die richtigen Schlüsse daraus ziehen. Darum haben wir gemeinsam mit externen Fachleuten konkrete Empfehlungen ausformuliert. Hier anwesend sind Prof. Urs Kalbermatten, Leiter Master of Advanced Studies in Gerontologie der Berner Fachhochschule und Michael Rytz von Verkehrsclub der Schweiz. Er hat eine Publikation über die Unfälle von Senioren geschrieben, die aufgelegt ist und die man im Internet findet.

Die erarbeiteten Texte sind mit Fotos illustriert worden. Die geduldige Darstellerin Elisabeth Birchmeier ist anwesend. Wir vermitteln unsere Publikationen über unterschiedliche Organisationen zu den alten Menschen, so über die regionale oder lokalen Pro Senectute-Organisationen, über Altersheime und Alterswohnungen. Ein ganz wichtiger Verbreitungskanal bildet zudem das Netz der 1200 bfu-Sicherheitsdelegierten, die besonders in kleineren Städten und Gemeinden die Möglichkeiten kennen, um die Leute zu erreichen. Anwesend ist Rolf Winkelmann, der in der bfu für die Sicherheitsdelegierten. In der Romandie und im Tessin arbeiten wir mit unsern Partnerorganisationen «Rue de l'Avenir» und Gruppo per la Moderazione del Traffico» zusammen, um die Zielgruppen zu erreichen. Von Rue de de l'Avenir ist der Vizepräsident Alain Rouiller aus Genf da, aus dem Tessin Christina Terrani.

Alle diese Anwesenden können Ihnen auch Auskünfte geben.

Christian Thomas, Dr. sc. techn, Kampagnenleiter
«Fussverkehr Schweiz», Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 30, christian.thomas@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Probleme und Lösungen aus der Sicht der FahrerInnen

In Anbetracht der von den Vorrednern geschilderten Situation obliegt es den Lenkerinnen und Lenkern, gegenüber älteren Fussgängerinnen und Fussgängern besondere Vorsicht, Rücksicht, aber auch Nachsicht, walten zu lassen. D.h:

1. Vorsicht

Fahrzeuglenkende müssen aufgrund der Geschwindigkeit und Trägheit ihres Fahrzeuges immer vorausschauen und vorausdenken. Am Steuer muss antizipiert werden, welcher Partner wie agieren oder reagieren wird. Das ist nicht immer einfach, denn in gewissen Fällen sind die betreffenden Personen nicht ohne weiteres sichtbar. Ein typisches Beispiel ist neben dem bekannten toten Winkel nach hinten (den wir beim Überholen beachten) gibt es auch einen toten Winkel nach vorne. Dieser ist viel weniger im Bewusstsein der meisten Fahrer, aber nicht minder gefährlich, insbesondere für Fussgänger: Die Rede ist vom Holmen neben der Windschutzscheibe, der einen Fussgänger zeitweise ganz verdecken kann, während andere Fahrzeuge in nächster Nähe zumindest teilweise im Blickfeld bleiben. Wenn ein Auto fährt und sich ein Fussgänger von links nähert, können im ungünstigen Fall deren Geschwindigkeiten so übereinstimmen, dass der Fussgänger während Sekunden im toten Winkel und dem Fahrzeuglenker ganz verborgen bleibt. So werden Fussgänger häufig übersehen, besonders wenn sie aus Fahrersicht von links kommen. Dies ist (hauptsächlich nachts) auch eine der Ursachen für die überdurchschnittlich häufigen Kollisionen auf der zweiten Hälfte der zu überquerenden Strasse. Diesem Phänomen kann nur begegnet werden, indem Fahrzeuglenkende die Fussgänger links auf dem Trottoir schon von weitem vorausschauend (mit Vorsicht) wahrnehmen und nicht aus den Augen lassen; denn sobald sich ein Fussgänger von links nach rechts bewegt, kann er im toten Winkel verschwinden.

Vorsicht ist also nicht Ängstlichkeit, sondern ein Prozess der Voraussicht. Die Ungewissheit, ob ein Fussgänger durch den Holmen verdeckt ist, muss zu Temporeduktion führen und mit einem „Nach-Vorne-Beugen“ ergänzt werden, um abzusichern, dass niemand hinter dem Holmen übersehen wird.

2. Rücksicht

Rücksicht – oder Umsicht – ist ein Verhalten, das sich auch nach den Bedürfnissen anderer Personen richtet. Im täglichen Verkehr kann das heissen:

- bei auf rot geschalteter Ampel, die für Betagte eine zu kurze Grünphase aufweisen, geduldig warten, bis der oder die Betagte die andere Seite der Strasse erreicht hat,
- bei Kreiseln und anderen Situationen, die besonders für alte Menschen schwer zu überschauen sind, auch Fussgänger geduldig passieren lassen, welche die Verkehrssituation falsch einschätzen,
- bei Unter- oder Überführungen, die von älteren Fussgängern - weil zu beschwerlich oder aus Ängstlichkeit (kriminologisch betrachtet) - unbenutzt bleiben, Verständnis aufbringen, dass sie die Strasse überqueren.

Wer die Schwierigkeiten älterer Personen erkennt, sollte konsequent handeln: Die Bereitschaft, das Tempo herabzusetzen, vor Fussgängerstreifen rechtzeitig anzuhalten und nicht auf Trottoirs zu parkieren, gehört auch zur Rücksicht.

3. Nachsicht

Nachsicht ist eine psychologische Stärke. Sie bedeutet Verständnis, Geduld, Toleranz aufzubringen. Die Einstellung, dass wir alle älter werden, ist zu akzeptieren und umzusetzen. Im Strassenverkehr heisst dies auch, Einsicht in die Grenzen und physischen Einschränkungen betagter Personen zu gewinnen. Das gilt sowohl für Fahrzeuglenkende gegenüber langsamen und unbeholfenen Fussgängern als auch für Fussgänger gegenüber unkonzentrierten Fahrzeuglenkenden. Eine positive Attitüde entwickelt auch die Fähigkeit, die Probleme und Schwierigkeiten in der richtigen Proportion wahrzunehmen.

Fazit für die Fahrschulen

Die oft eingeschränkte Wahrnehmung und verlangsamte Reaktion älterer Menschen müssen bereits in der Fahrschule ausführlich behandelt werden. Dies gilt für alle Bereiche, d.h. Unterricht in Theorie, Verkehrskunde und praktischem Fahren. Der SFV setzt sich bei Fahrlehrern dafür ein, dass die Themen speziell gefährdeter Fussgänger (dies betrifft Kinder und ältere Leute, aber auch Blinde und andere Behinderte) in der Schulung eingehend behandelt werden. Die so genannte Partnerkunde soll der Sicherheit der Neulenker und aller Partner sowie der Klimaverbesserung auf der Strasse dienen. Der SFV kämpft auch dafür, dass derartige Themen in allen Bereichen eingehend diskutiert werden können. Die Kenntnis der Regeln und Signale (Theorielektion) wird nur dann ins Verhalten umgesetzt, wenn die entsprechenden Hintergründe eingesehen werden; also beispielsweise verstanden wird, weshalb sich eine ältere Fussgängerin vor dem Überqueren der Strasse zu wenig absichert. Der Verkehrskunde-Unterricht nützt nur dann nachhaltig, wenn er nicht plakativ, sondern kognitiv (zum Nachdenken anregend) erteilt wird. Dies garantiert, dass sich auch beim praktischen Fahren der Transfer vom Wissen in Handlungen umsetzen lässt.

Fussgängerunfälle in der Schweiz 2008

	<i>Total</i>	<i>davon P. >65 J.</i>	<i>Anteil an allen Verunfallten</i>
<i>Schwerverletzte</i>	4780	208	4,4 %
<i>Getötete</i>	357	36	10,1 %
<i>Total</i>	5137	244	4,7 %

Quelle: Sinus-Bericht bfu

Raphael Denis HUGUENIN, Dr.phil.; Dr.h.c., Verkehrspsychologe VfV,
Präsident Schweizer Fahrlehrerverband SFV
Postfach 8150, CH-3001 Bern, Effingerstr. 8, Tel: +41(0)31 812 20 10 // Fax: +41(0)31 311 94 72,
G: sekretariat@fahrlehrerverband.ch, www.fahrlehrerverband.ch
P: huguenin@swissonline.ch, www.huguenin-rd.ch

Altengerechte Weginfrastruktur

Die Kampagne «Zu Fuss im hohen Alter» fokussiert auf das Verhalten. Sowohl alte Leute zu Fuss als auch die Lenkerinnen und Lenker müssen sich aufmerksam und rücksichtsvoll verhalten.

Ich möchte den Fokus noch etwas öffnen. Nicht nur das Verhalten, auch die Strasseninfrastruktur trägt wesentlich dazu bei, ob die Strassen – namentlich für alte Leute – sicher sind oder nicht.

Altengerechte Infrastruktur wird mit der demografischen Veränderung der Gesellschaft zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Aber was ist altengerechte Infrastruktur ?

Und wie kann sie erreicht werden?

Dazu möchte ich sechs Punkte herausgreifen:

1. Genügende Anzahl Fussgängerstreifen

Alte Leute sind in erhöhtem Masse auf den Vortritt angewiesen. Sie können sich im Verkehr nicht so schnell orientieren und brauchen in der Regel etwas mehr Zeit für die Strassenquerung.

Der Fussgängerstreifen verpflichtet die Lenkenden anzuhalten. Die sicherste Querung kann dann gewährt werden, wenn der motorisierte Verkehr für einen Moment ruht.

Eine genügende Anzahl gut platzierter Fussgängerstreifen ist daher von zentraler Bedeutung. Fussgängerstreifen bieten nicht nur das Vortrittsrecht. Sie zeigen auch auf, wo die Querung optimal ist. Die Trottoirs sind hier abgesenkt und das Halteverbot verhindert, dass Fussgänger durch haltende Autos verdeckt werden.

2. Querungen mit Mittelinseln

Es ist im Alter zunehmend anspruchsvoll die Strassen in beiden Richtungen zu überblicken.

Eine Mittelinsel verkürzt die Querungsdistanz, teilt die Fahrbahn in zwei Hälften und somit kann die Aufmerksamkeit zuerst nach links und dann nach rechts gerichtet werden. Mittelinseln bieten auch einen Schutz und eine Möglichkeit kurz inne zu halten und die Kräfte und die Konzentration neu zu sammeln.

3. Trottoirnasen

An Orten, wo der Platz für eine Insel nicht vorhanden ist, kann die Verkürzung der Querungsdistanz auch durch eine Einengung der Fahrbahn erreicht werden. Die Trottoirs werden vorgezogen. Es entstehen so genannte Trottoirnasen. Die Zeit auf der Fahrbahn wird damit verkürzt und die Querung – insbesondere für ältere Menschen – dadurch sicherer. Auf schwach frequentierten Strassen kann diese Einengung auch so ausgestaltet sein, dass eine Kreuzung der Fahrzeuge dort nicht möglich ist.

4. Lichtsignalsteuerung

Die Strassenverkehrsnormen gehen von Gehgeschwindigkeiten von 1.2m/sec aus. Alte Leute sind aber oftmals langsamer unterwegs. Einer altengerechte Signalsteuerung sollte eine Gehgeschwindigkeit von 0.8 m/sec zu Grunde liegen.

5. Ruhebänke

Eine ausreichende Anzahl von Sitzgelegenheiten sollte nicht nur entlang von Spazierwegen, sondern auch im Siedlungsbereich entlang von normalen Strassen und Wegen aufgestellt werden. Sie erlauben es, längere Wege in Etappen zurückzulegen.

6. Handläufe

Überall wo Höhendifferenzen überwunden werden müssen, sei es bei Treppen, aber auch bei Rampen, sind Handläufe vorzusehen. Sie sind ein wichtiges Mittel zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhinderung von Stürzen.

Fazit und Umsetzung

Für diese Infrastruktur sind meist die Gemeinden zuständig. Es ist aber wichtig und sinnvoll, wenn Altersinstitutionen die Problemstellen auf dem Wegnetz sammeln und die zuständigen Stellen darauf hinweisen. Es braucht eine Sensibilisierung der Bauverantwortlichen, dass auch die Optik der alten Menschen gebührend berücksichtigt wird. «Fussverkehr Schweiz» leistet hier Unterstützungsarbeit. Vorbildliche Planungen können im Rahmen des Wettbewerbes «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert werden.

Thomas Schweizer, Geschäftsleiter
«Fussverkehr Schweiz», Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 30, thomas.schweizer@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Se déplacer à pied contribue à la réalisation des droits fondamentaux – notamment pour les personnes âgées

La capacité de se déplacer à pied est une activité fondamentale pour l'indépendance de chacune et chacun. Elle permet en effet de vivre sans l'assistance d'autrui, de subvenir à ses besoins, de maintenir des liens sociaux et de choisir librement ses loisirs. Du fait de l'importance de ces activités pour les individus, la capacité de se déplacer à pied contribue à la réalisation de droits fondamentaux tels que la liberté et la sécurité.

Dans les faits, notre sécurité lors de déplacements à pied est néanmoins remise en cause par les dangers inhérents au trafic, ce risque étant encore accru pour les enfants et les personnes âgées. Si les campagnes de sensibilisation visant à protéger les déplacements des enfants sont fréquentes – ce dont il convient bien sûr de se réjouir –, tel n'est pas le cas en ce qui concerne les personnes âgées. En effet, malgré l'importance particulière de la mobilité piétonne pour ces dernières et leur vulnérabilité sur la voie publique, rares sont les campagnes qui mettent en avant les dangers et obstacles auxquels les personnes âgées sont confrontées dans leurs déplacements quotidiens.

La campagne « Marcher sans limite d'âge » ne constitue pas en premier lieu une sensibilisation quant aux dangers du trafic sur la voie publique. Bien qu'elle implique cette dimension, elle traite avant tout de la mobilité piétonne dans une perspective de santé, en soulignant notamment le danger que représentent l'inactivité et l'isolement pour les personnes âgées. En mettant en avant les bienfaits des déplacements à pied pour le maintien de la santé et le prolongement d'une vie saine, la campagne vise ainsi à susciter chez les personnes âgées l'envie de se déplacer à pied.

La sécurité sur la voie publique se situe bien sûr en filigrane de ces objectifs ; il ne s'agit là pas simplement de réduire le nombre et la gravité des accidents mais, grâce à cette campagne, de donner aux personnes âgées un sentiment de sécurité, une dimension qui prime sur la réduction effective des accidents. Or, ce sentiment ne peut être renforcé et répandu que si les infrastructures piétonnes correspondent aux besoins des personnes âgées et si les usagers de la route se comportent de manière raisonnable à leur égard.

C'est dans cette perspective que j'attends de cette campagne qu'elle contribue à l'augmentation de la qualité de vie dans l'espace public pour les personnes âgées et, ainsi, qu'elle participe au respect et à la défense de leur dignité et de certains de leurs droits les plus fondamentaux.

Liliane Maury Pasquier, Conseil «mobilité piétonne», Conseillère aux Etats
contacts@maurypasquier.ch