

Nr 275.

Av herr **Lindhagen**, med tillägg till motionen nr 21 om återställande av vägfreden i landet.

Till kompletterande av min motion nr 21 om återställande av vägfreden i landet får jag härmed åberopa bifogade mig tillhandakomna petition från 158 fotgängare å en vägsträcka om 6 à 7 kilometer på stora landsvägen från Ystad till Malmö jämte en utläggning om deras bekymmer och olägenheter på landsvägar i allmänhet i landet av arkitekten Alf Göransson, Charlottenlund.

Såsom betonats i motionen ligger skulden till bilolyckorna väsentligen hos samhällsmakten, som ej varit vuxen inbrottet över landsvägar och gator av motorismen.

Det erinras även i förenämnda dokument om statsmyndigheters och kommunala styrelserns underlåtenheter.

Därtill kräves tillräcklig bredd på landsvägarna, för att även fotgängarna må få utrymme på sin framfärd, samt underhållen trottoar på ena sidan ävensom skydd mot cyklar samt gagn för cyklisterna och övriga trafikanter genom cykelbana på den andra sidan av vägen.

Det ifrågasättes, att även trampeyklar böra vara inregistrerade och försäkrade. Härtill kan anmärkas, att en sådan försäkring kanske blir för betungande för cyklarnas ägare. I sådan händelse måste det allmänna i stället på något sätt träda emellan.

I detta sammanhang tillåter jag mig för egen del ytterligare framhålla de stridiga avgöranden vid domstolarne, som förekomma i motormål. En bilförare, som vållat skada till liv eller lem, kan vid en domstol slippa undan med ganska lindrigt bötesstraff. En bilförare, som ansetts kört olämpligt utan att skada någon, kan dömas vid en annan domstol till ett strängare straff. Fotgängarnes bötesstraff är i många fall så upprörande eller låt oss säga oförklarligt, att oviljan mot domstolsväsendet blivit stort. Detta är icke heller bra. Till stor del beror det väl på, att den föreskrivna »varsamheten» lämnats konturlös i författningen.

Det hemställes således,

att riksdagen ville vid bedömandet av min motion om återställandet av vägfreden i landet taga hänsyn till vad ovan i petitionerna samt av mig anförts.

Stockholm den 23 januari 1935.

Carl Lindhagen.

Bil. A.

Undertecknade, boende vid och intill Malmö—Ystadsvägen, få härmed intyga, att med den ökning motorfordonen tagit under de senare åren, har det blivit allt mera riskabelt att gående färdas på denna landsväg, där flera svårare olyckor inträffat genom motorfordon. Då ingen kontroll finnes på våra vägar, kunna motorförare givetvis fara fram bäst dem lyster och man kan säga, att många gånger verklig terror utövas ifrån deras sida. Det hjälper icke att de gående hålla sig på sidorna, där det ofta är svårt att gå och cykla, tack vare tjockt gruslag, ty motorfordonen stryka alldeles inpå då de skola förbi, oaktat plats finnes att hålla ut på vägen.

Enda sättet vore att anlägga gångbanor med något upphöjt plan, så att de gående åtminstone hade någon skyddande plats att komma fram på.

(Petitionen undertecknad av 158 personer.)

Bil. B.

*Ur ett brev till C. Lindhagen från arkitekten Alfr. Göransson med
överlämnande av förestående petition.*

Härmed tager jag mig friheten tillskriva Eder i en sak, som jag innerligen hoppas skall intressera alla, vilka hava någon erfarenhet uti nutida trafikförhållanden på våra landsvägar. Man måste säga att trafikförhållandena genom motorväsendets genombrott blivit av revolutionerande art, men statsmyndigheterna m. fl. hava ännu icke gjort det minsta för de gåendes säkerhet, oaktat landsbygdens folk betala dryg vägskatt, som ökas år från år.

Undertecknad är boende 5 km. ifrån Ystad invid stora landsvägen mot Malmö. Denna väg lär skola i sin helhet vara 7 meter bred, men vid uppmätning på flera ställen visar den ej mera än c:a 6 å 6.3 meter mellan gräskanterna invid diken. (Större gator i städer och samhällen m. m. äro 18 meter breda och mera på sina ställen.) Såsom det nu är ordnat med denna huvudväg t. ex., vilken tillhör Herrestads härads vägdistrikt, så är det öppna diken vid sidorna, vilka mestadels ligga igenväxta av ogräs och på sina ställen äro fyllda av flygsand samt upprentas aldrig. Jag kan med lugnt samvete säga, att praktiskt taget kommer intet dagvatten från vägen till diken, på grund av att gräskanten intill dessa hindra vattnets nedrinnande. Vid regnväder stå därför vägens sidokanter fulla med vatten och dit äro de gående hänvisade att färdas. Kommer därtill att körning och ridning även sker å vägens sidokanter, bliva dessa vid nederbörd uppkörda och djupa spår uppstå. Fryser det sedan på, är det synnerligen svårt taga sig fram. Under den senaste tiden har det regnat och snöat om vartannat och så frusit på, vilket gjort att hela vägen med sidokanterna, vilka ligga i samma plan, blivit som en isbana. Man tycker att vederbörande borde se till dylikt och sanda, men ingalunda bryr någon sig om detta. Detta är dock ett produktivt arbete, som i arbetslöshetens tidevarv borde utnyttjas. Föregående vintrar har jag i flera fall bevitnat att såväl människor som hästar halkat och fallit på vägen.

Vid snöfall inträffar aldrig att vägen plogas och rengöres till hela sin bredd, utan mestadels c:a halva vägbredden eller så fordon kunna komma fram. Sidokanterna där de gående skola hanka sig fram äro fullständigt ofarbara och det blir att plumsa i snö, ja till och med att bege sig ut i djup snö, då körande skola fram. Sådant är ej gott för äldre människor och kvinnor isynnerhet.

Av ovanstående framgår hur eländigt ställt det är för de gående på en mycket starkt trafikerad huvudväg med ovannämnda vägbredd och utan upphöjt gångplan (trottoar). Jag anser därför att vägbredden i fråga är lagom eller i nättaste laget för körtrafiken enbart och ingenting mera, varför det är absolut nödvändigt att de öppna diken igenläggas och apteras till gångtrottoar på ena sidan och cykelbana på den andra. Detta är en huvudsak för trafiksäkerheten på de större landsvägarna i vår tid. Att anordna öppna diken är ett stort fel och dessutom svåra fällor för trafiken. För vattenavledning kunna täckdiken anordnas under gångplanen etc.

Detta borde »väg och vatten» tänkt på i begynnelsen, då breddningar och om- anläggningar av större färdevägar började planeras. Om så hade skett skulle mycket stora summor inbesparats, och då hade vägarna blivit fullkomliga i ett sammanhang. Såsom nu förfarits, är det endast lappverk. Alla människor, som gående äro nödsakade passera vägen, beklaga sig över den otrygghet och risk, som de hava att utstå samt få alltid vara beredda bliva nedkörda av motorfordon och trampeyklar. Samma är nog förhållandet över allt i vårt land, fastän kanske ingen eller få komma sig för att påpeka missförhållandena.

Under de senaste åren ha här på en vägsträcka av 6 å 7 km. inom Herrestads och Ljunits härader fem personer blivit dödade och minst tretton, sannolikt ännu fler, skadade genom påkörning. Bland de sistnämnda jag och min hustru. Självt blev jag påkörd bakifrån av en motoreyklst för något mer än 3 1/4 år sedan, varvid mitt högra underben krossades, därjämte erhöi jag svår hjärnskakning och så gott som alla tänder utslagna. Låg på sjukhus i tvenne omgångar c:a 8 månader. Blir aldrig fullt återställd, risk för benröta och så har benet blivit för kort. Den 15 febr. 1934 blev min hustru påkörd bakifrån av en korpral (numera furir) vid Södra Sk. infanterireg., vilken kom färdandes på trampeykel samt ursäktade sig med, att han hade blicken riktad mot marken och såg icke. Hon fick ett svårt överarmsbrott, som ej vuxit ihop, utan är det endast ståltråden och muskulaturen som hålla ihop det brutna armbenet. Det är således en tung lott att få ena armen obrukbar för livet. Jag ringde upp regementschefen och omtalade händelsen samt framhöi det vara minst lika viktigt giva folket vid regementena instruktion i kör- och vägkultur som instruktion i krigskonsten. Detta bör försvarsministern få del av för att i särskild order till regementscheferna poängtera, att det duger ej att krigsfolket färdas fram sovande och ouppmärksamma på landsvägarna och kör ned och fördärva fredliga vandrare, som hålla sig så långt ut på sidokanterna, att de riskera falla i diken. Den omnämnde furiren blev av rätten dömd till så liten ersättning som 398: — kr., vilken lilla summa han emellertid hittills uraktlåtit betala.

Då icke den minsta kontroll finnes på våra landsvägar, kunna de körande fara fram, som de behaga.

I städerna och liknande samhällen finnes polis och trottoarer, vilket gör skillnaden så stor ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Slutligen vill jag framhålla, att anordnandet av cykel- och gångtrottoarer även är ett produktivt arbete, som bör vara synnerligen lämpligt för arbetslösa, varför det verkligen förvånar mig, att statsmakterna icke förut satt i gång därmed.

Bifogas c:a etthundrafemtio namnunderskrifter för vidtagandet av säkerhetsåtgärder i och för gångtrafiken på våra landsvägar. — — — — —

I samband härmed kan jag omnämna en förut ej berörd detalj i trafiken. Ofta komma lastbilar med kolossala halmlass och ibland med annat skrymmande

gods, som dels hänger ut över bilarnas sidor och dels långt utöver desamma i längdriktningen såsom långa järnbalkar m. m. Halmlassen upptaga mera än halva vägbredden och lastbilar med släpvagnar svänga hit och dit på vägen under färden. Att det vid dylika tillfällen blir svårt vid möten med andra fordon är självklart. Huru de gående skola klara sig är verkligen många gånger ett svårt problem, ty halmlassen skymma sikten högst betydligt och de långa järnbalkarna m. m. kunna vid vagnarnas svängningar lätt råka de gående, varför gångtrottoar vid ena vägsidan är ofrånkomlig såsom någon säkerhet, såvida statsmakterna hava förståelse för fotgängarnas svåra belägenhet på de större färdvägarna.
