

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr 13/1978-79 med anledning av ltm Lasse Wiklöfs m.fl. hemställningsmotion till landskapsstyrelsen om åtgärder för att vid byggandet av vägar, särskilda leder för gång- och cykeltrafikanter inrättas och att vägarna dimensioneras med hänsyn härtill. (Nr 14/1978-79).

Landstinget har över ovannämnda hemställningsmotion inbegärt finansutskottets yttrande.

Utskottet har i ärendet hört överingenjören Anders Lindholm och får anföra följande.

Landstinget har i ett flertal fall haft att taga ställning till motioner angående allmänna eller konkreta åtgärder beträffande förbättrad trafiksäkerhet. I allmänhet har landstinget omfattat motionerna oförändrade och överhuvud ställt sig positivt till alla förslag som avsett att förbättra trafiksäkerheten. Av utskottsbetänkanden över dylika hemställningsmotioner kan nämnas Fu 12/1972-73 (skyddsräcken), Fu 11/1973-74 (gång- och cykelbanor), Fu 12/1976-77 (trafikövningsplats), Lu 7/1977-78 (kompetenskrav för mopedförare), Lu 16/1978-79 (körhastighet, allmänna åtgärder för minskning av trafikolyckor) och av finansmotioner nr 55/1978-79, Fu 1/1978-79 (allmän information.)

Ifråga om byggande av gång- och cykelbanor har landstinget omfattat finansutskottets betänkande nr 11/1973-74. Utskottets motivering ifråga om den i stort identiska frågeställningen kan återges även i detta betänkande.

Finansutskottet har i anslutning till motionen diskuterat frågor rörande trafiksäkerheten i allmänhet på de åländska vägarna. Utbyggnaden av vägnätet har under de senaste åren skett i relativt snabb takt. Huvudvikten har därvid lagts vid skapande av nya vägförbindelser och snabbare och förbättrade kommunikationer för befolkningen. De specifika trafiksäkerhetsfrågorna har vid denna utbyggnad i någon mån kommit i andra hand. Särskilda trafiksäkerhetsfrämjande vägmarkeringar, gångbanor, belysning, övergångsställen etc. har dock utförts i den utsträckning som varit möjligt. Uppenbart är emellertid att dessa åtgärder icke är tillräckliga för att förhindra eller i väsentlig mån minska det slag av trafikolyckor, som de senaste åren inträffat på de åländska vägarna.

En bidragande orsak till trafikolyckorna på de åländska vägarna är vägnas ringa bredd. Största olycksrisken löper därmed också de oskyddade trafikanterna.

Finansutskottet har tidigare även framhållit att så länge inte särskilda gång- och cykelbanor bygges, borde vid sidan av den egentliga körbanan finnas en ytbelagd vägren om c. 1 meter.

Trafiken regleras och säkerheten på vägarna skapas i huvudsak av följande faktorer:

- Lagstiftningen med trafikregler samt bestämmelser om utmärkning, utrustning och hastighet;
- trafikplaneringen och utformningen av trafikmiljön;
- åtgärder och rekommendationer avseende säkerhetsutrustning; samt
- utbildning, information och övervakning.

Därtill kommer mera obestämda faktorer som rör hänsynstagande till medtrafikanter, attityder till trafiksäkerhet eller om man så vill den mänskliga faktorn.

Det synes finansutskottet som om trafikplaneringen i förebyggande syfte är eftersatt. Utskottet har tidigare också ifrågasatt om inte åtgärder för förbättrande av trafiksäkerheten borde vidtas i högre grad redan vid planerandet och byggandet av vägarna. Att förse vägarna med särskilda gång- och cykelbanor vore en åtgärd bland andra som kunde förbättra de oskyddade trafikanternas säkerhet. Detta kan ske alternativt genom särskilda från den egentliga vägbanan fristående vägar eller genom till vägbanan ansluten men därifrån avgränsad gång- och cykelbana med dubbelriktad trafik. Erforderligt trafikutrymme för denna trafikantgrupp kan också beredas genom breddning av den egentliga körbanan med c. 1 meter på vardera sidan. Finansutskottet vill i detta sammanhang betrakta en sådan breddning såsom gång- och cykelbana, vilken t.ex. genom utmärkning kan skiljas från den egentliga körbanan. Sistnämnda alternativ skulle enligt finansutskottet snabbast kunna genomföras, ställa sig billigare såväl i fråga om byggnad som underhåll samt i vissa avseenden vara trafikmässigt fördelaktig. Vid de nuvarande vägarna kunde detta ske utan ny markinlösen. Vid nybyggnad av huvudvägarna bör dock undersökas huruvida det är ändamålsenligt att i högre grad åtskilja trafiken genom t.ex. byggande av särskilda fristående gång- och cykelbanor.

Vid särskilt trafikerade avsnitt, skolvägar och inom tätbebyggda områden, borde även undersökas om stigar och gamla oanvända vägvägnar med vissa förbättringar kunde utnyttjas och användas för gång- och cykeltrafik. Även kommunerna borde här göra en insats. Andra åtgärder för en förbättrad säkerhet

kunde lämpligen utformas i ett särskilt trafiksäkerhetsprogram.

Ifråga om fullföljande av landstingets genom hemställningar till landskapsstyrelsen givna uppdrag ges i landskapsstyrelsens berättelse redovisning för ifrågavarande år. Även om denna redovisning vanligen är kortfattad har landstinget möjlighet att även genom andra "kontroller" granska landskapsstyrelsens åtgärder i aktuella fall.

I anledning av landstingets hemställan om byggande av gång- och cykelbanor meddelade landskapsstyrelsen i berättelsen för 1974 att hemställan beaktas vid uppgörande av vägplaner.

Finansutskottet konstaterar vidare, att i långtidsplanerna för 1977-81 och 1978-82 redovisats landskapsstyrelsens ställningstagande för byggande av gång- och cykelbanor (GCM-banor) vilket enligt utskottets uppfattning entydigt innebär att landskapsstyrelsen omfattat hemställan och även vidtagit konkreta åtgärder. Detta ställningstagande och beaktande av gång- och cykelbanors behov vid utbyggnaden av det allmänna vägnätet finner utskottet bekräftat av trafikavdelningen.

Med hänvisning till det ovan sagda får utskottet vördsamt föreslå
att Landstinget måtte förkasta hemställnings-
motionen.

Mariehamn den 6 april 1979.

På finansutskottets vägnar: —


Knut Mattsson
ordförande


Henrik Gustafsson
sekreterare.

Närvarande i utskottet: ordföranden Mattsson, viceordföranden Wiklöf samt ledamöterna Elmer Jansson, Torvald Söderlund och Rodmar Söderlund.