

№ 37/1961.

Å l a n d s l a n d s k a p s s t y r e l-
s e s framställning till Ålands landsting
med förslag till landskapslag angående ändring
av landskapslagen om vägtrafik i landskapet
Åland.

Förbättrandet av vägnätet och den snabbt ökande motortrafiken har överallt i världen medfört, att körhastigheten på vägarna ökat i betydande grad under åren efter det andra världskriget. Det har därvid ofta visat sig, att såsom en följd av den ökade hastigheten såväl person- som materielskador blivit betydande. Framför allt ha dödsfallen i trafiken ökat i en omfattning, som icke helt förklaras av trafikintensitetens tillväxt utan till en väsentlig del också måste tillskrivas den ökade hastigheten.

För att förebygga trafikolyckor har man vidtagit alla tänkbara åtgärder: man förbättrar vägnätet, utmärker omsorgsfullt trafikfarliga platser, utvecklandet av fordonens trafiksäkerhet ägnas ständig uppmärksamhet och det föres en intensiv propaganda för större försiktighet och ansvarskänsla i trafiken. Likväl har man varit tvungen att såsom yttersta utväg införa förbud i många avseenden, då andra åtgärder visat sig otillräckliga. Bland dessa förbud har utomlands redan under flera år rätt allmänt tillämpats allmänna hastighetsbegränsningar. Sålunda har i Nordamerikas Förenta Stater, som ju beträffande biltrafiken måste räknas som ett föregångsland, allmän hastighetsbegränsning införts i de flesta delstater. Också i Västeuropa börjar hastighetsbegränsning bli allt vanligare. I Sverige har man under innevarande år i försöks- syfte haft allmän hastighetsbegränsning under vissa trafikstarka perioder och erfarenheterna härav ha varit positiva.

Mot införande av allmän hastighetsbegränsning har många skäl anförts. Möjligheterna till snabba transporter över långa avstånd "från dörr till dörr" är en vinning, som till en del går förlorad genom åtgärden. Införes en alltför låg hastighetsgräns, kan dessutom den maximala kapaciteten för vägnätet icke utnyttjas. Hastighetsgränsen har också antagits ha en viss psykologisk verkan på förarna sålunda, att det finns en tendens hos dem att i allmänhet, om förhållandena det tillåter, hålla en hastighet, som ligger just under hastighetsgränsen. Följden härav kan änkas bli, att det körs för hårt på en del vägvägnitt. Ett av de starkaste skälen har dock ansetts vara, att omkörningsriskerna bli större, då skillnaden i hastighet mellan det omkörande och det omkörda fordonet minskar. En mycket betydande del av de svårare olyckorna hänfärrar i samband med omkörningar vid höga hastigheter. En allmän has-

hastighetsgräns, som icke får överskridas ens vid omkörning, medför att fordon, som håller en hastighet på 10-20 km/h lägre än hastighetsgränsen icke kan omköras utan att trafiksäkerheten äventyras. Om t.ex. hastighetsgränsen är 90 km/h och det fordon, som skall omköras, framföres med 70 km/h, fordras att 450 m av körbanan är fri för omkörningen. Om så icke är fallet, bör omkörning icke ske.

Mot dessa skäl kunna dock andra synpunkter anföras. Inom landskapet är vi utgående från Mariehamn de mest avlägsna orterna på omkring 50 km:s avstånd. Av denna sträcka kan i allmänhet icke mer än 20 km köras med en hastighet överstigande 60 km/h. Tidsvinsten på dessa 20 km utgör, om hastigheten ökas från 80 till 90 km/h, endast 1 min. 40 sek. Och om hastigheten ökas från 90 till 100 km/h endast 1 min. 20 sek. En hastighetsbegränsning har sålunda ringa betydelse för transporterens snabbhet.

Den maximala kapaciteten på vägnätet erhålles vid hastigheter på 60-80 km/h. Vid högre hastighet måste avståndet mellan fordonen hållas på mycket större, att antalet fordon per km minskar. Fastställles högre tillåtna hastighet till minst 80 km/h, medför alltså åtgärden icke något hinder för utnyttjande av vägarnas maximala kapacitet.

Införande av allmän hastighetsbegränsning innebär icke, att förare av motorfordon blir berättigad att köra upp till den fastställda hastighetsgränsen på alla vägavsnitt. Tvärtom kvarstår hans skyldighet enligt 15 § vägtrafiklagen att anpassa hastigheten efter förhållandena så, att han "i alla situationer, som kunna förutses, säkert behärskar sitt fordon". Inom landskapet finnes för närvarande ungefär 630 km allmänna vägar, men av dessa har blott ett 60-tal km ombyggts för en dimensionerande hastighet om 70 km/h., d.v.s. den hastighet, som överallt kan tilläggas på vägen. På övriga vägar kan man alltså icke räkna med en fastställd hastighet och det är t.o.m. rätt få vägavsnitt, som tillåta mer än 60 km/h. En allmän hastighetsbegränsning berör alltså i landskapet egentligen blott de efter andra världskriget ombyggda vägarna.

Genom fastställande av en hastighetsgräns kommer ett stort antal fordon att röra sig med ungefär samma hastighet, något under den fastställda gränsen, varigenom omkörningar icke mera förekommer i samma utsträckning. I den mån olyckor likväl förekomma, bli skadorna på människor och egendom mindre genom att de inträffa vid mindre häftiga kollisioner. Detta bekräftas av erfarenheterna från länder där hastighetsbegränsningar utförts.

Påståendet, att en fartgräns lätt kunde uppfattas såsom angivande en hastighet, vilken lämpligen borde hållas, och att denna feltolkning kommit att driva upp hastigheten mot den maximalt tillåtna, över-

-3-

ensstämmer ej med i utlandet gjorda erfarenheter. I USA t.ex., där man för övrigt numera har infört hastighetsbegränsning i praktiskt taget alla stater, har man gjort undersökningar om de hastigheter, med vilka fordonen framfördes före och efter det att hastighetsgränser blivit införda och därvid tvärtom funnit, att en allmän hastighetsbegränsning verkar dämpande på körhastigheterna.

Landskapsstyrelsen har ansett, att det stora antalet svenska bil-turister innebär ett faromoment, som med nuvarande fria hastighet kan medföra mycket svåra olyckor så länge vänstertrafiken bibehålles i Sverige. En förare, som är van att köra i vänstertrafik, kan i en kritisk situation helt automatiskt göra en manöver, som i vänstertrafik är den riktiga men i högertrafik leder till olycka. För att motverka olyckor och för att minska olyckornas följder, icke blott med tanke på turister utan också med tanke på de åländska förare, som visar brist på omdöme och hänsyn, synes någon annan möjlighet än allmän hastighetsbegränsning icke finnas.

Landskapsstyrelsen har stannat för en hastighetsgräns om 80 km/h såsom lämplig. Därvid blir hastighetsskillnaden mellan bussar och snabbare fordon för liten om bussarnas tillåtna högsta hastighet om 70 km/h bibehålles, varför denna föreslås sänkt till 65 km/h. De flesta paketbilar i landskapet äro så konstruerade, att de utan risk kunna framföras med en hastighet om 80 km/h. Landskapsstyrelsen har därför ansett, att begränsningen till 70 km/h för deras del kunde upphävas vid genomförande av en allmän hastighetsbegränsning om 80 km/h.

Med hänvisning till det ovan anförda får landskapsstyrelsen vördsamt förelägga Landstinget till antagande nedanstående

L a n d s k a p s l a g

angående ändring av landskapslagen om vägtrafik i landskapet Åland.

I enlighet med Ålands landstings beslut ändras 23 § landskapslagen den 10 april 1958 om vägtrafik i landskapet Åland (8/58), sådant lagrummet lyder i landskapslagen den 28 mars 1961 (10/61), såsom följer:

23 §.

1. Motorfordons högsta tillåtna körhastigheter äro, såvitt icke av 5 § annat följer:

a) för buss 65 km/t;

b) för lastbil och specialbil med tillkopplad, bromsförsedd släpvagn eller utan sådan 60 km/t, försedd med släpvagn av annat slag 50 km/t;

c) för annan bil och motorcykel, om de äro försedda med släpvagn,

50 km/t;

d) för traktor och motorredskap med eller utan släpvagn 30 km/t och för moped 40 km/t;

e) för fordon eller fordonskombination med band av järn eller hjul utan luftringar 20 km/t; samt

f) för alla övriga motorfordon 80 km/t.

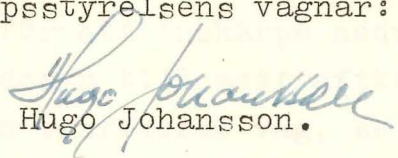
2. Högsta tillåtna hastighet för fordon med tillkopplad släpanordning är densamma som när släpvagn är ansluten.

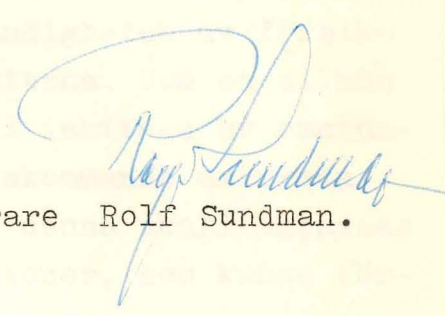
3. Hastighetsbegränsningarna beröra icke uttryckningsfordon och med trafikmärken angivna hastighetsbegränsningar icke uttryckningsfordon i rådskande uppdrag, ej heller fordon, som användes vid övervakning av trafiken.

Mariehamn, den 9 november 1961.

På landskapsstyrelsens vägnar:

Lantråd


Hugo Johansson.


Lagberedningssekreterare Rolf Sundman.