

LANDSKAPSSTYRELSENS FRAMSTÄLLNING
till Landstinget med förslag till
1) vägtrafiklag för landskapet
Aland och
2) landskapslag angående ändring
av landskapslagen om motorfordon i
landskapet Aland.

Allmän motivering.

I förevarande framställning föreslår landskapsstyrelsen att en ny vägtrafiklag för landskapet Aland skulle stiftas och att vissa av lagen påkallade ändringar skulle göras i landskapslagen om motorfordon i landskapet Aland (25/58). Genom den föreslagna vägtrafiklagen skulle landskapslagen om vägtrafik i landskapet Aland (8/58) upphävas.

Den föreslagna vägtrafiklagen överensstämmer i huvudsak med den gällande lagen om vägtrafik, dock så att den även skulle innehålla de viktigaste bestämmelserna om trafikreglering och -övervakning. Dessutom skulle trafikreglerna i någon mån ändras.

Målet för trafiksäkerhetsarbetet är i första hand att minska antalet trafikolyckor, skadefrekvensen vid trafikolyckor och andra olägenheter som trafiken ger upphov till. Samtidigt måste dock även beaktas att trafiken skall löpa smidigt och att trafikanterna skall ha möjlighet att röra sig tryggt.

I och med att allt fler motordrivna fordon tagits i bruk har tryggheten i trafiken försämrats för gående och andra oskyddade trafikanter. Eftersom även de oskyddade trafikanterna bör tillförsäkras möjlighet att röra sig tryggt i trafiken är det nödvändigt att i lagstiftningen ägna dem särskild uppmärksamhet.

En betydande del av vägtrafiklagstiftningen gäller beteendet i trafiken. Eftersom de flesta människor berörs av trafikreglerna är det av stor vikt att reglerna är tydliga och lätta att förstå. Med hänsyn till efterlevnaden av reglerna bör dessutom förutsättningar finnas för en tillräckligt effektiv trafikövervakning.

Påföljderna vid brott mot trafikreglerna har stor betydelse för efterlevnaden av reglerna. Sålunda bör det finnas möjlighet att döma ut tillräckligt stränga straff. Men samtidigt måste också straffet kunna uppfattas som rättvist i varje enskilt fall. För den skull är det nödvändigt med vida straffgränser.

Ätminstone de principiellt mest betydande trafikreglerna bör i stort sett överensstämma med internationella avtal och nordiska rekommendationer. Orsaken härtill är att även den internationella och framför allt den nordiska trafiken bör beaktas. Om frihetsstraff skall kunna komma i fråga vid brott mot trafikreglerna så måste dock, med hänsyn till lagstiftningsbehörigheten, den i riket gällande lagstiftningen i huvudsak följas men eftersom trafikreglerna även i riket följernordiska och internationella rekommendationerutgör lagstiftningsbehörigheten inte något större hinder för en ändamålsenlig vägtrafiklagstiftning i landskapet.

Enligt landskapsstyrelsens uppfattning börde frågor som regleras i vägtrafiklagen huvudsakligen avgränsas på samma sätt som för närvarande. Lagen skulle därför i första hand gälla beteendet i trafiken. Trafiksäkerhetsarbetet går ut på att få trafikanterna att följa ett önskvärt beteende och vägtrafiklagen skulle följaktligen utgöra det främsta medlet i detta arbete. Trafiksäkerheten är i stor utsträckning också beroende av den fysiska miljön. För den skull bör vid planering och byggande av vägar tillräcklig uppmärksamhet ägnas trafiksäkerheten. Föreskrifter om hur den fysiska trafikmiljön skall utformas kan dock inte anses höra till det område som bör ingå i en lag som reglerar trafikanternas beteende.

Den föreslagna vägtrafiklagen har beretts utgående från ett kommittébetänkande (trafiklagskommitténs betänkande nr 1/1981) som i sin tur bygger på den i riket antagna vägtrafiklagen (FFS 267/81). Till den del en från rikslagstiftningen avvikande trafikregel förekommer i framställningen är det fråga om en regel som inte är av så stor vikt att ett brott mot enbart den regeln, utan att samtidigt någon annan regel åsidosätts, skulle föranleda åtal och straff för något av de i framställningen ingående brotten varpå fängelsestraff kan följa.

Detaljmotivering.

V ä g t r a f i k l a g e n f ö r l a n d s k a p e t Å l a n d.

1 kap. Inledande bestämmelser.

1 §. Med undantag av bestämmelsen i 4 § skulle den föreslagna lagen gälla trafik endast på sådant område som utgör väg. Orsaken

härtill är den att det inte, med beaktande av den vida definitionen på väg i 2 §, är nödvändigt att i detalj reglera den trafik som förekommer på annat område än väg.

2 §. I förevarande paragraf skulle de för trafikreglerna viktigaste begreppen, bland annat olika vägområden, definieras. Vissa av de områden som föreslås definierade bör med tanke på förutsebarheten vara utmärkta med trafikanordningar.

Väg. Med väg skulle liksom enligt den gällande lagen (2 § a punkten) förstås område som är upplåtet för allmän gång- eller fordonstrafik och område som allmänt används för gång- eller fordonstrafik. Som väg skulle däremot inte heller framdeles betraktas väg eller område till vilket tillträde är möjligt endast i bestämt syfte eller med samtycke av ägare eller innehavare.

Körbana. I den gällande lagen (2 § b punkten) definieras körbana som "den del av väg, som är avsedd för trafik med fordon". Eftersom cykel enligt såväl lagförslaget som den gällande lagen är ett fordon, kan även cykelbana utgöra en del av väg som är avsedd för fordonstrafik. Avsikten är emellertid inte att cykelbana skall utgöra en del av körbanan. För den skull är det nödvändigt att i förevarande definition särskilt nämna att cykelbana inte är en del av körbanan.

Vägren. Begreppet vägren definieras inte i den gällande lagen. Orsaken till att begreppet skulle definieras är att lagförslaget innehåller särskilda regler om användning av vägrenen samtidigt som med vägren skulle förstås ett annat område än i vanligt språkbruk.

Körfält, gångbana och cykelbana. De föreslagna definitionerna överensstämmer i sakligt hänseende med motsvarande definitioner i den gällande lagen (2 § c-e punkterna).

Övergångsställe. I gällande lag (2 § f punkten) kallas övergångsställe skyddsväg. Eftersom övergångsställe är mer allmänt i svenskt språkbruk, föreslår landskapsstyrelsen att benämningen övergångsställe används. I övrigt överensstämmer definitionen i sak med den gällande definitionen på skyddsväg.

Gårdsgata. Begreppet gårdsgata är helt nytt i lagstiftningen. Sålunda saknas begreppet i byggnadslagstiftningen trots att fråga är om ett område som förutsätter särskild planering. Enligt landskapsstyrelsens uppfattning är det dock inte nödvändigt att ändra byggnadslagen utan är det tillräckligt att i den föreslagna definitionen nämna att en gårdsgata skall vara planerad särskilt för att täcka de invid vägen boendes behov av plats för lek och rekreation samt trafik till och från tomterna invid gatan.

Ett kännetecken hos en gårdsgata bör vara att lekande barn, gående och fordon rör sig på samma område. På grund härav bör gatan vara byggd på ett sådant sätt att fordon inte utan oskäligt risktagande kan framföras med högre hastighet än cirka 20 km/h. Det bör därför finnas hastighetssänkande konstruktioner, s.k. speedbrakers, på gårdsgatan. Samtidigt bör dock beaktas att konstruktionerna inte får omöjliggöra snöröjning, sophämtning och annan servicetrafik på området. De hastighetssänkande konstruktionerna bör vara placerade på ungefär 50 meters avstånd från varandra och för att ytterligare fästa vägtrafikanternas uppmärksamhet på att fråga är om en gårdsgata bör det i början och slutet av gårdsgatan finnas en kantstensöverfart eller något liknande hinder. En gårdsgata skulle alltid utmärkas med ett särskilt vägmärke som dels skulle varna trafikanterna för de hinder som finns på gatan och dels skulle uppmana till särskild försiktighet och hänsyn.

De områden som skulle kunna planeras och byggas som gårdsgator är de gator som i stadsplanen för Mariehamn benämns bostadsgator och de vägar inom byggnadsplaneområden vilka med beaktande av användningsändamålet motsvarar bostadsgatorna.

Vägtrafikanter och fordon. De föreslagna definitionerna överensstämmer i sak med motsvarande definitioner i gällande lag (2 § g och h punkterna).

Parkering, parkeringsplats och hållplats.

De föreslagna definitionerna överensstämmer i sak med motsvarande definitioner i den gällande lagen (2 § k, l och m punkterna).

Trafikanordning. Den föreslagna definitionen föranleds av att det är ändamålsenligt att ha en sammanfattande benämning på de olika anordningar som används för att reglera trafiken.

Gående. Enligt den föreslagna definitionen skulle den som framför vissa fordon av trafiksäkerhetsskäl jämsställas med gående. Uppräkningen är inte avsedd att vara uttömmande. Sålunda skulle bl.a. även den som åker rullskidor, rullskridskor eller rullbräde betraktas som gående. Motsvarande bestämmelser finns i 26 § 6 och 7 mom. gällande lag.

3 §. När en anordning som uppfyller kraven på fordon i 2 § dras av häst eller annat dragdjur är det klart att fråga är om fordon. I fråga om drivande av djur och ridande är dock inte reglerna om fordon direkt tillämpliga och åtminstone ryttare torde inte kunna betraktas som gående. Med anledning härav är det nödvändigt att föreskriva om vilka regler som skall iakttas av ryttare och den som driver kreatur. Enligt landskapsstyrelsens uppfattning är det mest ändamålsenligt att reglerna rörande fordonstrafik iakttas i tillämpliga delar. Härvid bör i huvudsak reglerna rörande cykeltrafik följas.

Bestämmelserna i förevarande paragraf skulle inte gälla personer som leder mindre djur såsom katter och hundar. Dessa personer skulle således liksom enligt den gällande lagen betraktas som gående.

Bestämmelsen i 2 mom. om hur kreatur skall ledas och vallas överensstämmer i huvudsak med 4 § gällande lag.

4 §. För närvarande saknas regler för trafik på annat område än väg. Från principiell synpunkt bör inte lagstiftaren, åtminstone inte i detalj, reglera den trafik som förekommer på område som enligt definitionen i 2 § inte utgör väg. Med hänsyn till att det i alla situationer när motorfordon används finns risk för olyckshändelser, föreslår landskapsstyrelsen dock att den som framför motordrivet fordon utanför väg skall iaktta nödvändig försiktighet.

2 kap. Allmänna regler för vägtrafiken.

5 §. I förevarande paragraf föreslås stadgat om det för all vägtrafik grundläggande kravet på omsorg och varsamhet. De föreslagna bestämmelserna överensstämmer med 5 § 1 mom. gällande lag, dock så att av vägtrafikanterna skulle krävas att deras beteende skulle vara ägnat att undvika inte enbart trafikolycka utan även fara för trafikolycka.

6 §. I den gällande lagen är reglerna om den inbördes prioriteten mellan anvisningar som polisman eller annan behörig person ger med tecken och anvisningar som väghållare meddelar genom trafikantordningar uppdelade på särskilda bestämmelser som gäller olika trafikantkategorier (6, 17 och 26 §§). Den inbördes prioriteten mellan ifrågavarande anvisningar är av stor vikt för systemet i trafiklagstiftningen och därigenom också för beteendet i trafiken, eftersom det är ganska vanligt med situationer där olika anvisningar står i strid med varandra, t.ex. uppmaning av polisman eller annan behörig person att stanna där stannande förbjuds med vägmärke.

Med anledning av det ovan sagda föreslår landskapsstyrelsen att reglerna om den inbördes prioriteten mellan de olika anvisningarna förs samman i förevarande paragraf. Sålunda skulle här stadgas att vägtrafikant i första hand skall följa anvisningar av trafikövervakare, i andra hand anvisningar med trafikljus och i tredje hand anvisningar med vägmärke eller vägmarkering.

7 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf är i sakligt hänseende överensstämmande med 8 § 1 och 2 mom. gällande lag.

8 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf rörande anmälningskyldighet och andra åtgärder som skall vidtas med anledning av att trafikolycka inträffat överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (9 § 1 och 3 mom.). Dock skulle reglerna om anmälningskyldighet i viss utsträckning ändras och dessutom skulle mer detaljerat föreskrivas om flyttning av fordon som varit inblandat i trafikolycka.

När någon avlidit eller skadats allvarligt till följd av trafikolycka är det med tanke på ansvarsfrågorna angeläget att underlätta utredningen av orsakerna till olyckan. Polisen bör därför så snart som möjligt underrättas om händelsen. I syfte att uppnå ett sådant förhållande föreslår landskapsstyrelsen att den som haft del i trafikolycka med allvarligare personskador alltid skulle vara tvungen att underrätta polisen om det inträffade. Det skulle således inte längre anses tillräckligt att uppge namn och adress för någon annan på olycksplatsen eller att underrätta anhöriga till den skadade eller omkomne.

I situationer när endast lindriga personskador uppkommit kan det inte anses nödvändigt att underrätta polis. Landskapsstyrelsen föreslår därför att det i sådana situationer även framdeles skulle vara tillräckligt att uppge namn och adress för den skadade. I fråga om personskador skulle således olika regler gälla beroende på om skadan är lindrig eller allvarlig.

När svåra personskador uppkommit till följd av en trafikolycka bör det med tanke på undersökningen av olycksorsakerna anses vara av stor vikt att inblandade fordon står kvar på den plats där de stannat tills polisen ger tillstånd att flytta dem. Med anledning härav föreslår landskapsstyrelsen i 3 mom. ett förbud mot flyttning av fordon som haft del i trafikolycka. Förbudet skulle dock inte vara ovillkorligt, eftersom beaktandet av vissa mer angelägna intressen skulle bryta flyttningsförbudet.

9 §. I 9 § 4 mom. gällande lag finns en undantagslös förpliktelse för envar fordonsförare att transportera trafikskadade. Med hänsyn till den skadades intresse av en säker och ändamålsenlig transport samt med beaktande av den omständigheten att många fordon är direkt olämpliga för att användas till att transportera personer med vissa slag av skador är en ovillkorlig transportskyldighet inte ändamålsenlig. För den skull föreslår landskapsstyrelsen att förpliktelsen att transportera trafikskadade inte skulle gälla den vars fordon är olämpligt för en säker transport eller om transporten ordnas på ett mer ändamålsenligt sätt.

10 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med reglerna i 7 § 2 mom. och 9 § 2 mom. gällande lag.

11 §. Liksom enligt den gällande lagen (5 § 3 mom.) skulle det vara förbjudet att på väg placera eller lämna något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken. Med hänsyn till trafiksäkerheten skulle förbudet dessutom kompletteras med en förpliktelse att undanröja faran eller olägenheten. Förpliktelsen skulle i första hand gälla den som orsakat faran eller olägenheten men såvida fråga är om allvarlig fara för trafiken skulle förpliktelsen gälla envar vägtrafikanter.

Utan hinder av bestämmelserna i förevarande paragraf skulle obehörig gång- eller fordonstrafik kunna försvåras eller förhindras av markägare, eftersom förbudet mot att orsaka hinder

skulle gälla endast på väg. I viss utsträckning skulle förbudet inte heller tillämpas på väg. Sålunda skulle väghållaren kunna sätta ut föremål på vägen just i syfte att föranleda olägenhet för trafiken, t.ex. hastighetssänkande konstruktioner på en kvartersväg. Men å andra sidan torde de hinder som väghållaren sätter ut inte försvåra förutsebarheten i trafiken, eftersom vägtrafikanterna måste uppmärksammas på hindren för att de skall kunna ändra sitt beteende i önskad riktning.

12 §. Av hänsyn till trafiksäkerheten bör trafikordningar vara lätta att observera. Det är härvid även av vikt att vägtrafikanterna kan lita på att de anvisningar som meddelas genom trafikordningar är korrekta. För den skull föreslår landskapsstyrelsen i förevarande paragraf förbud mot att uppsätta ordningar som kan förväxlas med eller försämra synligheten av trafikordningar och förbud mot obehörigt uppsättande av trafikordningar.

13 §. I 12 § 1 mom. gällande lag stadgas om förbud mot att stiga på eller av fordon som är i rörelse samt mot vissa sätt att färdas. Landskapsstyrelsen föreslår i förevarande paragraf att förbuden i princip skulle kvarstå, dock så att den tekniska utvecklingen skulle beaktas. Sålunda skulle det framdeles vara tillåtet att färdas på fotsteg eller anordning som är konstruerad för att färdas på. Här avsedd anordning kan finnas t.ex. på lastbil som är byggd för bortforsling av hushållsavfall.

Enligt 2 mom. skulle tolkning vara förbjuden endast efter motor-drivet fordon. Bestämmelsen skulle således inte vara tillämplig på tolkning efter häst eller cykel. När tolkning sker efter cykel eller häst skulle dock krävas iakttagande av bestämmelserna i 5 §.

3 kap. Regler för trafik med fordon.

14 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med reglerna i 13 § gällande lag. I 2 mom. föreslås emellertid att barn under 12 år skulle få cykla även på gångbana, om det inte innebär oskäligen olägenhet för trafiken. Bestämmelsen föranleds av önskemålet att öka trafiksäkerheten för de barn som ännu inte uppnått trafikmogen ålder och därför inte kan röra sig

tryggt bland motordrivna fordon. I första hand bör dock i mån av möjlighet tryggheten för cyklande barn och även andra cyklanter förbättras genom att cykelbanorna byggas ut.

15 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (14 § 1-3 mom.). Dock föreslås vissa förenklingar i jämförelse med den gällande lagen. Bland annat skulle reglerna om fordons plats på vägen bli mindre detaljerade och bestämmelsen om att fordon skall framföras så nära banans kant som möjligt få en mer allmänt hållen avfattning. Härvid kan konstateras att ifrågavarande bestämmelse inte skulle utgöra hinder för att motordrivna fordon t.ex. under mörker framförs omedelbart till höger om mittlinjen på väg med ett körfält i vardera riktningen för att på så sätt lämna ett tryggt utrymme för gående och cyklande.

På väg där det i förarens färdriktning finns två parallella körfält skulle liksom tidigare det högra fältet i allmänhet användas. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör körfält som är avsett för mötande trafik överhuvudtaget inte få användas på sådan väg. För den skull föreslås i 3 mom. ett uttryckligt förbud mot att på väg med minst två körfält i förarens färdriktning använda körfält som är avsett för den mötande trafiken. Det bör dock anses självklart att föraren, om den högra delen av vägen är avstängd, i enlighet med undantagsbestämmelserna i 22 § 2 och 3 mom., tillfälligt skulle få föra fordonet på körfält som är avsett för den mötande trafiken.

16 §. Bestämmelsen i 1 mom. överensstämmer i sak med 14 § 4 mom. gällande lag.

Utanför tätbebyggt område förekommer det ofta att fordonsköer uppstår därför att en fordonsförare i stället för att köra om ett framförvarande fordon sänker hastigheten så att den överensstämmer med det framförvarande fordonets hastighet. Om de fordon som ingår i kön framförs med korta avstånd sinsemellan, kan förare av ett fordon som närmar sig bakifrån och har för avsikt att köra om vara tvungen att köra om hela kön utan möjlighet att föra in fordonet mellan de fordon som ingår i fordonskön.

Eftersom omkörning av flera fordon efter varandra utan möjlighet att avbryta omkörningen utgör ett direkt riskmoment föreslår landskapsstyrelsen i 2 mom. att fordon, som utanför tätbebyggt område framförs långsammare än den övriga trafiken, inte får föras så nära ett framförvarande fordon att det skulle utgöra hinder för föraren av ett omkörande fordon att föra in fordonet framför hans fordon.

17 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser i 14 § 5 mom. gällande lag. Reglerna om svängning skulle dock inte gälla enbart svängning i korsning utan även på annat ställe. Vid färd rakt igenom korsning bör föraren fritt få välja körfält, om inte annat anges med trafikordningar.

18 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser i 14 § 6 och 8 mom. gällande lag.

19 §. För cyklande och mopedförare kan körfältsbyte och svängning till vänster innebära fara, i synnerhet vid dålig sikt. Dessa vägtrafikanter bör därför ges möjlighet att utföra svängning i rät vinkel så att fordonet först förs rakt igenom korsningen och först därefter svängs. Detta svängningssätt kan dock i en del situationer medföra olägenheter för cykel- och mopedtrafiken. För den skull föreslås det att cyklande och mopedförare skall få välja mellan det sätt att svänga som gäller för andra fordon och det sätt som avses i förevarande paragraf.

20 §. Bestämmelserna om väjningsskyldighet i den gällande lagen (17 § 1-5 mom.) har uppgjorts utgående från internationella rekommendationer och överensstämmer med de väjningsregler som i allmänhet gäller i andra länder. Det föreligger därför inte skäl att göra väsentliga ändringar i dessa. Dock kan det inte anses ändamålsenligt att i lagstiftningen bibehålla en särskild skyldighet för fordonsförare att sänka hastigheten när han närmar sig korsning, eftersom behovet av en sänkt hastighet vid ankomst till korsning i hög grad är beroende av den hastighet som används och förhållandena i övrigt. Det föreligger heller inte skäl att bibehålla den oändamålsenliga regeln om skyldighet för fordonsförare att väja för varje annan vägtrafikan när han från väg

kör in på parkeringsplats, gårdsplan, servicestation eller liknande område eller in på stig, ägoväg eller annan liknande väg.

I enlighet med den föreslagna definitionen i 2 § skulle med kvartersväg förstås ett särskilt trafikområde som i viss utsträckning påminner om gårdsplan. Det bör därför anses naturligt att kräva att fordonsförare som från kvartersväg för fordonet ut på annan väg skall väja för all annan trafik. Härvid måste det anses vara ändamålsenligt att väjningsskyldigheten föreskrivs i lagen, eftersom trafikmärke utvisande väjningsskyldighet då inte behöver användas.

21 §. Orsaken till att det i 1 mom. föreslås stadgat om hur en väjningsskyldig fordonsförare skall förfara är den att det med tanke på trafiksäkerheten måste anses vara av vikt att den väjningsskyldige i god tid för andra trafikanter visar att han har för avsikt att fullgöra denna skyldighet.

Bestämmelsen i 2 mom. överensstämmer i huvudsak med reglerna i 17 § 10a mom. gällande lag.

22 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med bestämmelserna i 16 § 1-3 mom. gällande lag.

23 §. Föreskrifterna om när omkörning får ske och hur omkörning skall utföras överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i 16 § gällande lag.

24 §. I 16 § gällande lag finns bestämmelser rörande omkörningsförbud. Av bestämmelserna framgår dock inte tillräckligt tydligt de situationer när omkörning bör vara förbjuden. Med anledning härav föreslås i 1 mom. en uppräkningslista av de vanligaste situationer när omkörning på mötande trafikens sida av vägen skulle vara förbjuden. Det är härvid av vikt att notera att det inte är fråga om en uttömmande uppräkningslista; även i övriga situationer skulle enligt 23 § 1 mom. samt 28 § alltid krävas att omkörning sker utan fara. Som exempel på en situation där omkörning inte skulle få ske trots att ett uttryckligt förbud saknas i förevarande paragraf kan nämnas den situationen då förare av bakomvarande fordon på dubbelriktad väg med två körfält i färdrikt-

ningen påbörjat omkörning på det vänstra körfältet.

Angående omkörningsförbud invid övergångsställe föreslås stadgat i 41 §.

25 §. Bestämmelserna om hur den omkörande och den som blir omkörd skall bete sig under omkörningen överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (16 § 8 och 9 mom.).

26 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med bestämmelserna om cyklande i bredd enligt 25 § 1 mom. gällande lag. På samma sätt som i andra bestämmelser där cykeltrafiken regleras särskilt skulle bestämmelserna även gälla mopedtrafiken.

27 §. Bestämmelsen överensstämmer i sak med regeln i 14 § 8 mom. gällande lag.

28 §. Bestämmelsen i förevarande paragraf överensstämmer i sakligt hänseende med motsvarande bestämmelse i 19 § 2 mom. gällande lag.

Om avgivande av körriktningstecken i de situationer som avses i förevarande paragraf föreslås stadgat i 45 §.

29 §. I syfte att förbättra betingelserna för busstrafiken föreslås i paragrafen att fordonsförare skulle vara skyldig att sänka hastigheten och vid behov stanna för att släppa fram buss vars förare står i beråd att från busshållplats föra ut bussen på körbanan. Skyldigheten skulle dock gälla endast på väg där den högsta tillåtna hastigheten inte överskrider 50 km/h. Anledningen härtill är den att det, om skyldigheten skulle gälla även på vägar där högre hastighet tillåts, skulle innebära risk för olyckshändelser vid plötsliga inbromsningar. En annan omständighet som talar för att skyldigheten bör vara inskränkt till vägar med långsam trafik är risken för trafikolyckor i vilka utländska fordon haft del p.g.a. förarens bristande kännedom om

skyldigheten i fråga.

Eftersom den föreslagna skyldigheten skulle gälla endast på väg där den högsta tillåtna hastigheten understiger 50 km/h skulle den i praktiken vara tillämplig i stort sett endast inom tätbebyggda områden.

30 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med de allmänna bestämmelserna om situationsanpassad hastighet i den gällande lagen (15 § 1-3 mom.).

I 15 § 4 mom. gällande lag uppräknas en del situationer där tillräckligt låg hastighet skall användas. Enligt landskapsstyrelsens uppfattning är det inte erforderligt att i lagen detaljerat ange de situationer där särskilt låg hastighet skall användas. Förutom av bestämmelserna i förevarande paragraf framgår dessutom av andra bestämmelser i lagförslaget (t.ex. 39-43 §§) att särskilt låg hastighet skall användas i vissa situationer, eftersom en särskilt låg hastighet måste anses vara en förutsättning för att särskild försiktighet skall kunna iakttas.

31 §. Avsikten med förbuden i förevarande paragraf är att förhindra körsätt som uppenbart går ut på att hindra eller förorsaka olägenhet för medtrafikanterna.

32 §. Enligt den gällande lagen råder fri hastighet för förare av fordon för vilket fordonsbestämd hastighet saknas (personbilar och motorcyklar). Sedan en längre tid tillbaka har dock landskapsstyrelsen med stöd av 23 § 3 mom. gällande lag begränsat den högsta tillåtna hastigheten genom en allmän hastighetsbegränsning uppgående till 90 km/h. Under de första åren med allmän hastighetsbegränsning var begränsningen gällande endast sommartid. Småningom utsträcktes den årligen fastställda begränsningsperioden och från mitten av 70-talet har den allmänna hastighetsbegränsningen varit gällande året om.

Den allmänna hastighetsbegränsningen om 90 km/h är enligt landskapsstyrelsens uppfattning erforderlig och ändamålsenlig. I förevarande paragraf föreslås därför den allmänna hastighetsbegränsningen lagfäst.

33 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (18 § 1 mom.).

34 §. Förbudet mot stannande och parkering liksom undantagen från dessa förbud överensstämmer i sak med reglerna i 18 § 2, 3 och 3b mom. gällande lag, dock så att andra än vissa rörelsehämmande inte skulle få stanna eller parkera på de särskilda platser som på vissa parkeringsplatser anvisats för fordon som används av rörelsehämmade.

35 §. Bestämmelsen överensstämmer i sak med 18 § 3a mom. gällande lag.

36 §. De särskilda parkeringsförbuden överensstämmer i huvudsak med parkeringsförbuden i 18 § 4 mom. gällande lag.

37 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (12 § 2 mom. och 18 § 6 mom.).

38 §. Föreskrifterna om användning av varningstriangel överensstämmer i sak med bestämmelserna i 18a § gällande lag.

När varningstriangel satts ut på väg är det av vikt att triangeln får stå kvar tills det är möjligt att till en säkrare plats flytta det fordon för vilket varnas. För den skull föreslår landskapsstyrelsen att lagligen utplacerad varningstriangel inte skulle få avlägsnas eller flyttas.

39 §. I 16 § 1 mom. gällande lag finns en bestämmelse om att förare av fordon vid möte med och omkörning av andra trafikanter, särskilt gående, skall lämna tillräckligt rum på vägen för dessa. Genom bestämmelsen uttrycks således principen att fordonsförare skall visa gående särskild hänsyn. Ifrågavarande princip bör enligt landskapsstyrelsens åsikt utvidgas så att bilförare skall visa särskild hänsyn också mot andra oskyddade trafikanter. För den skull föreslås i 1 mom. att förare av motordrivna fordon skall lämna tillräckligt utrymme på vägen även för cyklar, mopeder och motorcyklar.

Bestämmelserna i 2 mom. överensstämmer i huvudsak med 15 § 4 mom. a punkten gällande lag. Eftersom särskild försiktighet skulle iakttas i de situationer som avses i momentet, bör även andra åtgärder än anpassande av hastigheten komma i fråga.

40 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sakligt hänseende med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (17 § 5 och 11 mom.).

41 §. Regeln i 17 § 10 mom. gällande lag om fordonsförarens skyldighet att låta gående passera på övergångsställe tryggar inte gångtrafiken i tillräcklig utsträckning. För att öka gångtrafikanternas möjligheter att röra sig tryggt i trafiken föreslår landskapsstyrelsen i 1 mom. att förare av fordon som närmar sig övergångsställe alltid skall lämna företräde för gående som befinner sig på övergångsstället eller står i beråd att beträda detta. För att stannande vid behov skall vara möjligt krävs det att tillräckligt låg hastighet används.

Enligt 16 § 7 mom. gällande lag är det förbjudet att utan att först stanna köra om ett fordon som stannat framför ett övergångsställe, eftersom det fordonet i allmänhet skymmer sikten över övergångsstället. Sikten kan dock även i andra situationer vara skyddad av fordon. För den skull föreslås i 2 mom. att fordonsförare inte skulle få passera övergångsställe utan att först stanna, om annat fordon stannat framför övergångsstället eller annars skymmer sikten.

42 §. Av den föreslagna definitionen på gårdsgata framgår att fråga är om ett trafikområde där olika trafikantkategorier i möjligaste mån skall vara likställda. Med anledning härav krävs det bl.a. att fordonsförare visar gående särskild hänsyn. I och för sig skulle det alltid krävas att en gårdsgata är planerad på ett sådant sätt att stor hänsyn automatiskt borde visas andra som rör sig på gatan men de föreslagna bestämmelserna rörande inskränkningar i fordonstrafiken måste ändå anses nödvändiga. Den föreslagna regeln skulle i 52 § kompletteras med en skyldighet för gående att inte i onödan hindra fordonstrafiken.

43 §. Bestämmelsen i förevarande paragraf överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelse i 15 § 4 mom. a punkten gällande lag.

44 §. Föreskrifterna om användning av ljud- och ljussignaler överensstämmer i huvudsak med motsvarande föreskrifter i 19 § 1, 3 och 4 mom. gällande lag.

45 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med bestämmelserna i 19 § 2 och 5 mom. gällande lag.

46 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (20 § 1, 2, 4 och 6 mom.). I syfte att förbättra trafiksäkerheten föreslås dock skyldigheten att använda halv- eller varselljus utvidgad till att gälla även under den ljusaste tiden av året i stället för som fallet nu är, endast under tiden 1.10 - 31.3.

47 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i 20 § 3 mom. gällande lag, dock så att ljus inte skulle behöva användas på cykel eller moped som stannats eller parkerats utanför körbanan.

48 §. I 1 mom. föreslås ett allmänt förbud mot att använda fordons ljus så att andra fordonsförare kan bländas. Bestämmelsen bör inte ses enbart som en upprepning av utan också som ett komplement till förbuden mot användning av helljus i 46 § 3 mom.

Föreskriften i 2 mom. överensstämmer i sakligt hänseende med 20 § 5 mom. gällande lag.

49 §. Föreskrifterna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med 8 § 3 mom. gällande lag.

50 §. Bestämmelserna i 1-4 och 6 mom. överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (bl.a. 8 § 1 och 2 mom., 14 § 9 mom., 17 § 7 och 8 mom. samt 18 § 8 mom.).

När landsvägar byggs liksom när befintliga landsvägar byggs om strävar landskapsstyrelsen efter att få ett så ringa antal körbaneanslutningar som möjligt. I de fall där en från körbanan fristående cykelbana eller kombinerad cykel- och gångbana av viss standard löper parallellt med körbanan har därför anslutningar inte ordnats direkt till varje enskild äga invid vägen. För att det skall vara möjligt att komma till ifrågavarande områden måste cykelbanan eller den kombinerade cykel- och gångbanan i viss utsträckning användas. Osäkerhet råder i dag om en sådan användning av cykelbana eller kombinerad cykel- och gångbana är tillåten med stöd av 13 § 3 mom. gällande lag (jfr lagförslagets 14 § 3 mom.). För att undvika att osäkerhet framdeles uppstår i här avsedda fall föreslår landskapsstyrelsen i 5 mom. att motordrivet fordon som används i jord- eller skogsbruksarbete under färd mellan arbetsplats och körbana får framföras på annan än för fordonet avsedd bana, om banans konstruktion det medger och särskild försiktighet iakttas.

4 kap. Regler för gångtrafik och trafik med vissa invalidfordon.

51 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (26 § 1, 3, 4, 6 och 7 mom.).

52 §. På gårdsgator skulle i enlighet med det som tidigare sagts olika trafikantkategorier inte hänvisas till skilda banor. Bestämmelserna i 51 § skulle därför inte tillämpas på gårdsgator. Eftersom såväl gående som fordonsförare bör kunna komma fram på gårdsgator, anser landskapsstyrelsen att bestämmelsen i 42 § 3 mom. om fordonsförares skyldighet att alltid lämna gående

företråde bör kompletteras med en bestämmelse om att gående inte i onödan får hindra fordonstrafiken.

53 §. För att öka användningen av reflexanordningar föreslår landskapsstyrelsen i förevarande paragraf att gående bör använda reflex när han rör sig på vägren eller annan bana än cykelbana eller gångbana på oupplyst väg i mörker. Den föreslagna bestämmelsen utgör endast en rekommendation och skulle därigenom inte ha någon straffrättslig verkan.

54 §. Bestämmelserna om vilken del av vägen grupp och procession skall använda överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser i den gällande lagen (26 § 5 mom.).

När gående rör sig i grupp under ledares uppsikt eller i procession är det fråga om ett organiserat gående som dessutom i många fall fordrar ett ganska stort utrymme på vägen. Det måste därför anses skäligt att större krav ställs på gående i grupp och procession än på gående i allmänhet. När grupper och processioner rör sig i mörker, skymning eller annars då sikten är nedsatt bör andra vägtrafikanter uppmärksammas på att fråga är om en grupp eller procession. Med anledning härav föreslår landskapsstyrelsen i 2 mom. att lyktor skall användas. Lyktorna skulle vara sådana att även gångriktningen framgår.

55 §. Föreskrifterna om hur gående skall beträda körbana och cykelbana överensstämmer i sak med motsvarande föreskrifter i 26 § 3a och b mom. gällande lag.

56 §. Enligt lagförslagets 2 § 2 mom. skulle den som skjuter eller drar rullstol betraktas som gående. Rörelsehämmad som själv framför rullstol skulle dock inte betraktas som gående. När det gäller handdrivna rullstolar och eldrivna rullstolar som inte

medger särskilt hög hastighet kan det inte anses skäligt att kräva att den rörelsehämmade skall följa de regler som gäller fordonsförare. För den skall föreslås i 1 mom. att reglerna om gångtrafik skall följas av rörelsehämmad som själv framför handdriven rullstol eller eldriven rullstol vars konstruktion medger en hastighet av högst 15 km/h. Förare av annat invalidfordon skulle, beroende på till vilken kategori fordonet skall hänföras, följa de regler som gäller förare av fordon.

5 kap. Särskilda bestämmelser gällande fordon och förare av fordon.

57-59 §§. De föreslagna kraven på förare av fordon överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i 10 § gällande lag.

I syfte att klargöra ansvarsfrågorna i anslutning till överlämnande av fordon skulle för den som överlämnar fordonet stadgas en skyldighet att försäkra sig om att föraren innehar erforderligt körkort. Sålunda skulle t.ex. en bilförsäljare alltid vara tvungen att försäkra sig om att en person som önskar provköra en bil innehar körkort. När det t.ex. gäller arbetsgivares skyldighet att undersöka om en anställd, i vars uppgifter bilkörning ingår, har körkort bör dock undersökningsplikten förstås så att arbetsgivaren skulle anses ha fullgjort sin skyldighet om han vid anställningsförhållandets början konstaterat att ifrågavarande arbetstagare innehar körkort.

60 §. Bestämmelsen i förevarande paragraf överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelse i 25 § 2 mom. gällande lag.

61 §. Föreskrifterna om användning av bilbälte överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i 11a § 1-3 mom. gällande lag, dock så att skyldigheten att använda bälte skulle gälla endast personbilar och kompletteras med en bestämmelse om att föraren skall tillse att barn som inte använder bältet färdas i baksätet eller i en särskild barnstol.

62 §. Bestämmelserna rörande obligatorisk användning av skyddshjälm överensstämmer i sak med bestämmelserna i 11a § 5 mom. gällande lag, dock så att hjälm inte skulle behöva användas vid färd inom sådana områden där inte heller bilbälte behöver användas och så att endast personer som fyllt 15 år skulle beröras av hjälmtvånget. Orsaken till att hjälm skulle behöva användas endast av personer som fyllt 15 år är den att det i handeln inte erbjuds lämpliga barnhjälm till skäligt pris.

Liksom enligt den gällande lagen skulle även förare av täckta trehjuliga motorcyklar beröras av hjälmtvånget.

63 §. I kapitlet om trafikövervakning (7 kap.) skulle bl.a. stadgas om trafikövervakares befogenheter att undersöka fordonets utrustning och skick och att förhindra användningen av fordon som inte uppfyller de krav som skulle gälla enligt landskapslagen om fordon. Eftersom förevarande kapitel i övrigt innehåller särskilda bestämmelser om fordon måste en förtydligande hänvisning till landskapslagen om fordon anses nödvändig.

6 kap. Reglering av trafiken.

64 §. Enligt den gällande lagen torde vägtrafikanter vara skyldiga att i andra fall än i övervakningssituationer följa anvisningar genom tecken endast om den som meddelar anvisningarna är polisman. Eftersom även andra personer bör kunna ge bindande anvisningar för trafiken, t.ex. i samband med vägarbete, föreslås kommunerna och landskapsstyrelsen kunna förordna personer att reglera trafiken.

Eftersom vägtrafikanterna skulle vara skyldiga att följa anvisningar som meddelas av en behörig person, bör av rätts-säkerhetsskäl vederbörandes behörighet framgå på ett synligt sätt. För den skull föreslår landskapsstyrelsen att den som reglerar trafiken skall bära klädsel, t.ex. tjänstedräkt eller tecken, t.ex. stoppskylt, som tydligt kan observeras.

65 §. Enligt 35 § gällande lag har endast landskapsstyrelsen rätt att besluta om lokala trafikinskränkningar som är avsedda att vara bestående medan annan vägmyndighet berättigats

att besluta enbart om tillfälliga inskränkningar. Vägmärken för att upplysa trafikanterna om inskränkningarna ankommer det på väghållaren att uppsätta även i det fall när landskapsstyrelsen beslutat om inskränkningen och annan än landskapet är väghållare. Trafiken på kommunalvägar kan dock även varaktigt inskränkas av kommun i enlighet med 9 § landskapslagen om kommunalvägar (16/64) och trafiken inom stads- eller byggnadsplanområde kan med vissa undantag inskränkas genom planbestämmelser.

Rätten att besluta om lokala inskränkningar av trafiken bör, oberoende av om inskränkningarna är avsedda att vara bestående eller tillfälliga, enligt landskapsstyrelsens uppfattning ankomma på väghållaren, eftersom det oftast gäller frågor som nära ansluter sig till byggande och underhåll av väg, dvs. åtgärder som vidtas med stöd av den rätt som väghållaren har till vägområdet. För att oändamålsenliga och svårövervakade inskränkningar skall kunna undvikas skulle det dock, i fråga om inskränkningar som är avsedda att vara bestående, krävas att kommun som är väghållare inhämtar utlåtande i ärendet hos polisen. Av samma orsak skulle också krävas att annan väghållare än landskapet eller kommun, t.ex. väglag, i ärendet skulle inhämta samtycke hos vederbörande kommun.

66 §. Främjandet av trafiksäkerheten, förbättrandet av trivseln, effektiveringen av kollektivtrafiken och liknande kan förutsätta att trafikleder reserveras för särskilda ändamål, t.ex. för gångtrafik (gågator) eller för kollektivtrafik. Det har dock uppstått ovisshet om i vilken ordning beslut om reserverande av trafikled skall fattas. Ovissheten har närmast gällt beslutsordningen när gator och andra i stadsplan fastställda trafikleder och andra områden skall tas i särskilt bruk. Den ordning som gäller för antagande och ändring av stadsplan måste för ifrågavarande ärenden anses vara en med hänsyn till ärendenas natur onödigt invecklad och tidsödande procedur.

Med hänvisning till det ovan sagda föreslår landskapsstyrelsen att väghållaren, utan hinder av bestämmelser i plan, skulle kunna reservera gata och annat i stads- eller byggnadsplan angivet område som är avsett för allmän trafik för speciellt

ändamål. Servicetrafik och annan därmed jämförbar trafik, t.ex. trafik med utryckningsfordon och transport av rörelsehämmade, skulle dock inte få förhindras.

De föreslagna bestämmelserna skulle inte utgöra hinder för att trafikområde anvisas för särskilt slag av trafik redan i stads- eller byggnadsplan. Om så sker, skulle en ändring av områdets användning förutsätta ett planbeslut.

När landsväg eller bygdeväg reserveras för särskilt slag av trafik skall det enligt 26 § 1 mom. landskapslagen om allmänna vägar i landskapet Åland (23/57) ske genom vägplan. Del av landsväg eller bygdeväg, som finns inom stads- eller byggnadsplaneområde, skulle däremot kunna reserveras för särskilt ändamål enligt bestämmelserna i förevarande paragraf.

67 §. Enligt den gällande vägtrafiklagstiftningen saknar polisen rätt att använda trafikanordningar. Eftersom polisen i vissa fall, t.ex. i samband med övervakning eller trafikolyckor, tillfälligt kan behöva använda trafikanordningar, föreslår landskapsstyrelsen att polisen medges rätt därtill.

I överensstämmelse med principerna om övrig trafikreglering föreslås väghållaren få rätt att besluta om tillfällig avstängning av väg liksom om trafikreglering i anledning av vägarbete, idrottstävling, hastighetstävling och liknande.

7 kap. Trafikövervakning.

68-72 §§. En effektiv trafikövervakning är en av de viktigaste förutsättningarna för efterlevnaden av vägtrafiklagstiftningen. Trafikövervakningen ankommer i första hand på polisen men även vissa andra landskapstjänstemän övervakar trafiken. Enligt landskapslagen om parkeringsbot (15/71) är det dessutom möjligt att kommunala tjänstemän i viss utsträckning övervakar trafiken.

För närvarande bygger polismäns och andra trafikövervakares befogenheter bland annat på strafflagen, landskapslagen om polisverksamheten (10/71), landskapslagen om vägtrafik i landskapet Åland, landskapslagen om motorfordon i landskapet Åland och landskapslagen om körkort (39/73). Det är således fråga om ett område som är uppdelat på ett flertal lagar. Dessutom bygger trafikövervakarnas befogenheter i viss mån på praxis.

Enligt landskapsstyrelsens uppfattning bör de viktigaste föreskrifterna om trafikövervakning införas i förevarande lag, eftersom lagen i övrigt skulle reglera beteendet i trafiken. De föreslagna bestämmelserna, med undantag av 70 §, om trafikövervakares befogenheter och om vägtrafikanTERS skyldigheter gentemot trafikövervakare överensstämmer i huvudsak med motsvarande gällande bestämmelser (bl.a. 8 och 12 §§, 16c § 2 mom., 17 § och 21 § 4 och 5 mom. landskapslagen om motorfordon i landskapet Åland samt 2 § 4 mom. och 31 § 2 mom. landskapslagen om körkort).

Enligt undersökningar som gjorts i riket rör sig i trafiken ett stort antal fordonsförare vilkas syn inte uppfyller föreskrivna krav. Genom de lagstadgade läkarundersökningar som körkortsinnehavare måste genomgå uppnås inte en tillräckligt effektiv synkontroll. Om kontrollen skulle effektiveras genom granskningar på vägarna skulle antalet förare med bristande synförmåga sannolikt kunna minska betydligt. Med anledning härav föreslår landskapsstyrelsen i 70 § att förare av körkortspliktigt fordon åläggs skyldighet att underkasta sig prov som verkställs för att undersöka vederbörandes synförmåga. Föraren skulle dock kunna vägra underkasta sig provet men då skulle han, liksom den som vid provet visat sig sakna erforderlig synförmåga, åläggas att uppvisa läkarintyg för polisen.

Vid de synundersökningar som avses i 70 § skulle polisen använda sig av en särskild anordning, s.k. synsäll, med vars hjälp synen kan undersökas på ett relativt tillförlitligt sätt utan att den undersökte åsamkas oskäligen olägenhet. Utländska fordonsförare vars körkort godkänns enligt särskilda överenskommelser skall inte undersökas i enlighet med 70 §, eftersom ifrågavarande undersökningar närmast bör betraktas som en form av körkortsundersökningar.

8 kap. Straffbestämmelser.

73 §. Med stöd av denna paragraf skulle straff utdömas för sådant beteende som är ägnat att äventyra trafiksäkerheten. I praktiken skulle denna bestämmelse vara den vid trafikbrott mest tillämplade straffbestämmelsen näst efter bestämmelsen om trafikförseelse.

Det i paragrafen ingående uttrycket "är ägnat att äventyra trafiksäkerheten" innebär att abstrakt fara är tillräcklig för att bestämmelsen skall äga tillämpning. Det skulle således i enskilda fall inte vara nödvändigt att en trafikolycka sker. Också enligt motsvarande bestämmelse i den gällande lagen (27 § 1 mom.) är abstrakt fara tillräcklig men principen skulle uttryckas klarare här.

Gärningens straffbarhet skulle inte förutsätta uppsåt. Också brott till följd av vårdslöshet eller oaktsamhet skulle vara straffbart, om förfarandet har varit ägnat att äventyra trafiksäkerheten. Härigenom skulle vägtrafikanternas skyldighet att iaktta omsorg och varsamhet betonas. Uppsåt har dock nämnts särskilt för att därigenom mer än tidigare fästa uppmärksamhet vid vägtrafikanternas inställning och inte till följderna av ett trafikbrott.

Bestämmelsen om äventyrande av trafiksäkerheten överensstämmer i sak med motsvarande i riket gällande bestämmelse.

74 §. Äventyrande av trafiksäkerheten skulle bestraffas som grovt under följande förutsättningar:

förare av motordrivet fordon har uppsåtligen eller av likgiltighet brutit mot vägtrafiklagstiftningen och

förfarandet har varit ägnat att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa.

Med likgiltighet avses i denna brottsbeskrivning främst ett sådant beteende att föraren förhåller sig accepterande eller likgiltig till möjligheten av en fara, d.v.s. till att hans handling är ägnad att förorsaka allvarlig fara. Som likgiltighet bör även betraktas det att föraren har vetat att hans handling med stor sannolikhet är ägnad att omedelbart förorsaka allvarlig fara utan att han dock insett att det varit säkert. Likgiltighet är således mycket närstående till s.k. eventuellt uppsåt.

Enligt den gällande lagen (27 § 2 mom.) kan också äventyrande av annans egendom anses som grov ovarsamhet i trafik. I den brottsbeskrivning som ingår i paragrafen har dock inte intagits något omnämnande av äventyrande av egendom, bl.a. därför att straffet för skadegörelse är lindrigare än straffet i förevärande paragraf.

För närvarande utdöms ytterst sällan straff för grov ovarsamhet i trafik. I praktiken utdöms straff för detta endast när flera allvarliga brott begåtts i en gärning. Vid tillämpningen av straffbestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen fäster domstolarna stor uppmärksamhet vid följderna av den straffbara handlingen. Denna praxis är oändamålsenlig. I syfte att bekämpa handlingar som allvarligt äventyrar trafiksäkerheten är det nödvändigt att gradera påföljderna så att stränga straff kan utdömas för grova brott, även om skada inte skulle ha förorsakats. Förarens förfarande bör i allmänhet anses förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa, om han framför fordonet på körfält som är avsett för mötande trafik trots att risken för sammanstötning är uppenbar på grund av otillräcklig sikt eller mötande fordon eller om han med beaktande av omständigheterna grovt bryter mot väjningsskyldigheten, reglerna om korsande av övergångsställe eller någon annan bestämmelse av större vikt för trafiksäkerheten.

Den föreslagna straffskalan är densamma som den som enligt 21 kap. 12 § strafflagen gäller för framkallande av allvarlig fara för annans liv eller hälsa, dock så att minimiantalet dagsböter skulle vara trettio. För närvarande kan för grov ovarsamhet i trafik utdömas endast frihetsstraff. Även bötesstraff bör dock kunna utdömas om det skall vara möjligt att gradera straffen på ett ändamålsenligt sätt. Utökandet av straffarterna förutsätter dock att domstolspraxis i viss utsträckning regleras genom angivande av minimiantalet dagsböter.

Påföljden för grovt äventyrande av trafiksäkerheten skulle vara antingen kännbara böter eller frihetsstraff som i många fall bör kunna utdömas villkorligt. Tillsammans med villkorligt frihetsstraff skulle ovillkorligt bötesstraff kunna utdömas.

För den som gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten skulle i allmänhet körförbud utfärdas med stöd av 78 §.

Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer i sak med motsvarande i riket gällande bestämmelse.

75 §. Bestämmelsen om trafikfylleri överensstämmer i sak med bestämmelsen i 29b § gällande lag. I rikslagstiftningen finns en motsvarande bestämmelse.

76 §. Vägtrafikanter som haft del i trafikolycka skulle enligt 8 § vara skyldiga att omedelbart stanna och lämna hjälp åt skadade och åt dem som råkat i hjälplöst tillstånd. Enligt 21 kap. 11 § strafflagen skall den som i hjälplöst läge lämnar någon som han är skyldig att dra försorg om dömas för utsättande. Enligt bestämmelsen om utsättande är det inte möjligt att döma någon till straff för underlåtenhet att iaktta skyldighet att stanna eller för underlåtenhet att hjälpa annan skadad än den som han försatt i hjälplöst läge. Detta förhållande är otillfredsställande. Med anledning härav bör ifrågavarande skyldighet kunna bestraffas som ett trafikbrott. Härvid är en särskild bestämmelse om straff för smitning påkallad, eftersom det straff som skulle kunna utdömas för trafikförseelse inte kan anses vara en tillräckligt sträng påföljd för smitning.

Enligt förevarande paragraf skulle bestämmelsen om smitning tillämpas på de fall när gärningen inte utgör utsättande. För den skall hänvisas också till strafflagens bestämmelse om utsättande.

För närvarande finns en bestämmelse om smitning i 29a § gällande lag. Bestämmelsen är dock utformad så att strafflagens bestämmelse om utsättande inte kan tillämpas på smitningsfall. Härav följer att utsättande som skett i samband med en trafikolycka i regel bedömts lindrigare än utsättande i allmänhet. Denna inkonsekvens föreslås avlägsnad.

Den föreslagna bestämmelsen äger motsvarighet i rikslagstiftningen.

77 §. Körning utan körkort förekommer rätt allmänt, i synnerhet bland personer vars körkort indragits. Den ringa risken att bli upptäckt samt den lindriga arten av de påföljder som nu kan utdömas leder till brott mot bestämmelserna. För den skall föreslås en speciell straffbestämmelse med en skala som skulle vara strängare än den som skulle gälla för den allmänna straffbestämmelsen i 79 §. För närvarande bestraffas körning utan körkort som en trafikförseelse. Avsikten med den föreslagna bestämmelsen är att göra det möjligt att utdöma dryga böter även när körning utan körkort sker första gången.

Den föreslagna bestämmelsen äger motsvarighet i rikslagstiftningen.

78 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i 31 § gällande lag. Körkort skulle dock inte längre förklaras förverkat och domstol skulle kunna avstå från att utfärda körförbud även för den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri, körning under påverkan av rusmedel eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Den föreslagna bestämmelsen äger motsvarighet i rikslagstiftningen.

79 §. Liksom enligt 30 § gällande lag skulle endast böter kunna utdömas för trafikförseelse.

80 §. Bestämmelserna i förevarande paragraf överensstämmer i sak med 30a och 32 §§ gällande lag, dock så att rapport-, åtals- och domseftergift skulle kunna komma i fråga även i fall som gäller fylleri vid framförande av annat än motordrivet fordon.

81 §. Bestämmelsen överensstämmer i sakligt hänseende med 30 § 2 mom. gällande lag.

82 §. Enligt den föreslagna bestämmelsen skulle liksom enligt 31 § 4 mom. gällande lag myndighet som för körkortsregister underrättas om avgöranden i trafikmål.

9 kap. Fullmakts- och ikraftträdelsebestämmelser.

83 och 84 §§. Avsikten är att liksom tidigare utfärda närmare verkställighets- och tillämpningsföreskrifter genom landskapsförordning. Den med stöd av den gällande lagen utfärdade landskapsförordningen om vägmärken har landskapsstyrelsen för avsikt att revidera inom en snar framtid, men till dess bör den kvarstå.

L a n d s k a p s l a g e n o m m o t o r f o r d o n
i l a n d s k a p e t Å l a n d.

De föreslagna ändringarna föranleds av förslaget till vägtrafiklag för landskapet Åland. Sålunda skulle till lagen fogas några bestämmelser som för närvarande finns i landskapslagen om

vägtrafik i landskapet Åland.

Till lagen skulle även fogas bestämmelser som gäller andra fordon än motorfordon. För den skull föreslår landskapsstyrelsen att lagens namn ändras till landskapslag om fordon i landskapet Åland.

Med hänvisning till det anförda föreläggs Landstinget till antagande

V ä g t r a f i k l a g
för landskapet Åland

I enlighet med landstingets beslut stadgas:

1 kap.

Inledande bestämmelser.

1 §.

T i l l ä m p n i n g s o m r å d e

Denna lag gäller trafik på väg; dock finns i 4 § bestämmelser om trafik på annat område.

2 §.

D e f i n i t i o n e r

I denna lag avses med:

1) v ä g, allmän och enskild väg, gata och torg samt annat område som är upplåtet för allmän trafik eller som allmänt används för trafik;

2) k ö r b a n a, del av väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte cykelbana;

3) v ä g r e n, del av väg som med vägmarkering avskiljts från körbanan och som inte är gångbana eller cykelbana;

4) k ö r f ä l t, en för fyrhjuligt fordon tillräckligt bred del av körbanan;

5) g å n g b a n a, en för gående avsedd väg eller del av väg;

6) c y k e l b a n a, en för cykeltrafik avsedd väg eller del av väg;

7) ö v e r g å n g s s t ä l l e, del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana eller cykelbana och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

8) g å r d s g a t t a, väg som iordningsställts särskilt för att täcka de invid vägen boendes behov av plats för lek och rekreation samt trafik till och från fastigheter invid vägen och som angivits med vägmärke;

9) v ä g t r a f i k a n t, var och en som färdas eller annars uppehåller sig på väg eller i fordon på väg;

10) f o r d o n, anordning på hjul, band, medar eller liknande, om den är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor;

11) p a r k e r i n g, uppställning av fordon med eller utan förare, dock inte uppställning under kortare tid för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning av gods;

12) p a r k e r i n g s p l a t s, för parkering avsedd del av väg;

13) h å l l p l a t s, för upphämtande eller avlämnande av passagerare avsedd del av väg som angivits med vägmärke;

14) t r a f i k a n o r d n i n g, vägmärke, vägmarkering, trafikljus eller annan anordning för reglering av trafiken.

15) g å e n d e, den som rör sig till fots, åker skidor, skridskor eller liknande, den som för sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon och den som leder, skjuter eller drar sådant fordon eller cykel, moped, barnvagn eller rullstol. Om den som själv för rullstol eller annat invalidfordon finns bestämmelser i 56 §.

3 §.

R i d a n d e o c h d r i v a n d e a v k r e a -
t u r

Vad i denna lag är föreskrivet om trafik med fordon gäller i tillämpliga delar den som rider och den som leder eller vallar kreatur.

Kreatur skall ledas i bindsle eller vallas så att de inte utgör risk eller oskäligt hinder för trafiken.

4 §.

T r a f i k u t a n f ö r v ä g

När motordrivnet fordon framförs utanför väg skall föraren

iaktta den omsorg och varsamhet som påkallas av omständigheterna.

2 kap.

Allmänna regler för vägtrafiken.

5 §.

A l l m ä n n a s k y l d i g h e t e r

Vägtrafikanter skall iaktta den omsorg och varsamhet som be-
tingas av omständigheterna till förekommande av fara för trafik-
olycka. Han skall uppträda så att han inte i onödan hindrar eller
stör trafiken.

Vägtrafikanter skall visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och
dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

6 §.

A n v i s n i n g a r f ö r t r a f i k e n

Vägtrafikanter skall följa anvisning för trafiken som meddelas
genom vägmärke, vägmarkering eller trafiksignal. Innebär anvis-
ningen avvikelser från trafikregel, skall anvisningen följas.

Anvisning genom fast sken i trafiksignal äger giltighet
framom anvisning som meddelas genom vägmärke eller vägmarkering.

Vägtrafikanter skall lyda anvisning för trafiken som polisman
eller annan behörig person meddelar genom tecken. Anvisning ge-
nom tecken gäller framom trafikregler och anvisningar som
avses i 1 mom.

7 §.

F r i v ä g f ö r u t r y c k n i n g s f o r d o n
o c h p r o c e s s i o n

Utryckningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler
skall lämnas fri väg oberoende av anvisningar som meddelas genom
trafikanordningar. Fri väg skall lämnas i god tid och förare
av annat fordon skall stanna om det är nödvändigt.

Vägtrafikanter får inte bryta eller på annat sätt hindra procession,
begravningsfölje, grupp av barn som står under ledares uppsikt eller
annat ordnat följe. Vad här sagts gäller inte förare av utryck-
ningsfordon som avger föreskrivna ljud- och ljussignaler.

8 §.

A l l i g g a n d e n f ö r d e n s o m v a r i t d e l -
a k t i g i t r a f i k o l y c k a

Vägtrafikan som varit delaktig i trafikolycka skall stanna och i mån av förmåga lämna hjälp åt skadade och åt dem som råkat i hjälplöst tillstånd samt i övrigt medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen för-
anleder. Han skall på anfordran av annan som varit delaktig i olyckan eller lidit skada vid olyckan uppgge namn och adress samt lämna upplysningar om händelsen.

Om någon omkommit eller skadats svårt vid trafikolycka, skall vägtrafikan som varit delaktig i olyckan snarast möjligt underrätta polis-
myndighet. Har skada skett på egendom och är ingen närvarande som kan motta uppgifter och upplysningar, skall vägtrafikanten utan
oskäligt dröjsmål underrätta den skadelidande eller polismyndigheten

När fordon efter trafikolycka blivit kvar på plats där stannan-
de eller parkering är förbjuden, skall vägtrafikan som varit delaktig i olyckan se till att fordonet snarast möjligt flyttas till
lämplig plats. Har någon omkommit eller skadats svårt vid en olycka, får dock inte på olycksplatsen utan polisens tillstånd
fordon flyttas eller eljest sådana förhållanden ändras, som kan vara av betydelse för utredandet av olyckan, såvida detta inte är
nödvändigt för tryggnad av trafiken eller för skyddande av person eller värdefull egendom.

9 §.

A l l m ä n s k y l d i g h e t a t t t r a n s p o r -
t e r a t r a f i k s k a d a d

Envar fordonsförare är skyldig att transportera den som till följd av trafikolycka är i omedelbart behov av transport för
erhållande av vård. Vad här sägs gäller dock inte om fordonet är olämpligt för en säker transport eller om föraren eller annan ordnar transporten på ett mer ändamålsenligt sätt.

10 §.

S k a d a n d e a v t r a f i k a n o r d n i n g

Trafikanordning får inte skadas, skymmas, avlägsnas, rubbas eller ändras.

Den som skadat, rubbat eller på annat sätt ändrat trafik-
anordning skall omedelbart återställa anordningen i tillfreds-

ställande skick. Kan så inte ske, skall han snarast underrätta polis- eller annan behörig myndighet om förhållandet och vid behov vidta de åtgärder som trafiksäkerheten kräver.

11 §.

H i n d e r p å v ä g

På väg får inte placeras eller kvarlämnas något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken.

Den som förorsakat att något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken finns på vägen, skall omedelbart avlägsna detta. Kan så inte ske, skall han, tills han undanröjt faran eller olägenheten, uppmärksamma andra på förhållandet genom utmärkning eller på annat lämpligt sätt.

Om i 1 mom. avsett hinder kan medföra allvarlig fara för trafiken, skall varje vägtrafikanant som observerat hindret utan dröjsmål vidta i 2 mom. avsedda åtgärder. Kan så inte ske utan oskäligen olägenhet, skall han i stället underrätta polismyndighet om förhållandet.

12 §.

U p p s ä t t a n d e a v s t ö r a n d e e l l e r o t i l l å t e n
a n o r d n i n g

Märken, skyltar eller andra anordningar som kan förväxlas med trafikanordningar eller försämra trafikanordnings synlighet får inte uppsättas på väg eller så nära väg att trafiken kan störas.

Trafikanordning får inte uppsättas utan tillstånd.

Polismyndighet och väghållare får omedelbart avlägsna anordning som uppsatts i strid med bestämmelserna i 1 och 2 mom.

13 §.

F ö r b u d m o t p å - o c h a v s t i g n i n g s a m t t o l l -
n i n g

När fordon är i rörelse får passagerare inte stiga på eller av fordonet. Inte heller får någon färdas på fordons fotsteg eller liknande anordning, om inte fotsteget eller anordningen är särskilt inrättad för att färdas på.

Den som rör sig till fots eller framför moped, cykel, kälke eller liknande fordon får inte dras eller låta sig dras av motordrivet fordon.

3 kap.

Regler för trafik med fordon.

14 §.

A n v ä n d n i n g a v v ä g e n s o l i k a d e l a r

Fordon skall framföras på körbana. Om det på vägens högra sida finns en vägren på vilken framförande kan ske utan olägenhet, skall dock moped samt cykel och annat

fordon som inte är motordrivet framförs på vägrenen.

Med avvikelse från vad i 1 mom. är föreskrivet skall cykelbana som löper parallellt med körbanan användas av den som framför moped, cykel eller annat fordon som inte är motordrivet. Barn under tolv år får cykla även på gångbana, om därav inte uppstår oskälig olägenhet för gående.

När särskilda skäl det påkallar, får fordon tillfälligt framföras även på annan än för fordon avsedd del av vägen, om det inte föranleder fara eller avsevärd olägenhet.

15 §.

H ö g e r t r a f i k

Fordon skall, under hänsynstagande till annan trafik och förhållandena i övrigt, framföras så nära högra kanten som möjligt på den bana som är avsedd för fordonet. Vad här sägs gäller inte färd på enkelriktad väg.

På körbana med minst två körfält i förarens färdriktning skall fordon utan onödiga byten av körfält i allmänhet framföras på det körfält som är längst till höger.

På körbana som avses i 2 mom. får fordon inte framföras på körfält som är avsett för mötande trafik.

Refug eller annan motsvarande anordning på dubbelriktad körbana skall passeras till höger.

16 §.

A v s t å n d e t m e l l a n f o r d o n

Avståndet till framförvarande fordon skall anpassas så att fara för påkörning inte föreligger ens om det framförvarande fordonet stannas.

Om motordrivet fordon utanför tätbebyggt område framförs väsentligt långsammare än den övriga trafiken, skall föraren anpassa avståndet till framförvarande fordon så att omkörande fordon utan fara kan föras in framför hans fordon.

17 §.

V a l a v k ö r f ä l t f ö r e s v ä n g n i n g

Den som ämnar svänga till höger skall använda det körfält som är närmast körbanans högra kant. Den som ämnar svänga till vänster skall använda det körfält som är närmast till höger om körbanans mittlinje eller på enkelriktad väg det körfält som är längst till vänster. Körfält skall väljas i god tid före svängning.

18 §.

S v ä n g n i n g

Svängning får inte utföras så att fara eller onödigt hinder åsamkas andra trafikanter.

I korsning skall fordon under högersväng framföras så nära den korsande körbanans högra kant som möjligt. Under vänstersväng skall fordon framföras så att det lämnar korsningen omedelbart till höger om mittlinjen av den korsande körbanan eller, om den korsande körbanan är enkelriktad, så nära dess vänstra kant som möjligt.

19 §.

S v ä n g n i n g m e d m o p e d o c h c y k e l

Utan hinder av bestämmelserna i 17 och 18 §§ får den som i korsning ämnar svänga till vänster med cykel eller moped fortsätta att hålla till höger när han för fordonet över den korsande körbanan. Han får svänga till vänster först när så kan ske utan att den övriga trafiken åsamkas hinder och han skall lämna korsningen längs högra kanten av den korsande körbanan.

Vad i 1 mom. sägs gäller i tillämpliga delar även svängning på annat ställe än i korsning.

20 §.

V ä j n i n g s s k y l d i g h e t

När fordon närmar sig korsning skall föraren iaktta särskild försiktighet. Han skall väja för fordon som samtidigt närmar sig från höger på annan väg.

Förare som svänger i korsning skall väja för cyklande, mopedförare och gående som där korsar den körbana på vilken han

ämnar köra in. Likaså skall han väja för cyklande, mopedförare eller gående som använder vägkanten, om han annorstädes än i korsning ämnar avlägsna sig från körbanan eller annars korsaden. Under sväng till vänster skall han dessutom väja för den mötande trafiken.

När fordon körs ut på väg från gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller annat liknande område, från stig, ägoväg eller annan liknande utfartsväg eller från gårdsgata skall föraren väja för all trafik.

21 §.

V i s a n d e a v a v s i k t a t t v ä j a ;
k ö r n i n g i n i k o r s n i n g

Förare av fordon som är väjningsskyldig enligt trafikregel eller vägmärke skall, genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna, visa att han ämnar iaktta väjningsskyldigheten. Han får fortsätta färden endast om han med beaktande av andra fordons placering på vägen, avståndet till dem och deras hastighet inte åstadkommer fara eller hinder.

När fordon närmar sig eller körs in i en korsning skall föraren anpassa sitt körsätt så att hinder inte uppstår för trafiken på den korsande vägen, om han tvingas stanna i korsningen.

22 §.

M ö t e

Vid möte skall fordon föras så att de passerar varandra till höger. Vid vänstersväng i korsning får fordonen dock, om särskild försiktighet iakttas, köras så att de passerar varandra till vänster.

Vid möte skall tillräckligt avstånd lämnas mellan fordonen. Finns det hinder på körbana, skall föraren av det fordon, på vars sida av körbanan hindret befinner sig, vid behov stanna sitt fordon för att låta den mötande passera platsen.

Fordon som används i vägarbete eller liknande arbete på eller invid väg och som härför särskilt utmärks får, med iakttagande av nödvändig försiktighet, passeras på det sätt som är lämpligast med hänsyn till omständigheterna.

23 §.

O m k ö r n i n g

Fordon får köras om endast när det kan ske utan fara.

Omkörning av fordon skall ske till vänster. Omkörning skall dock ske till höger när föraren av det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng.

Omkörning får ske till höger, om det finns minst två körfält som är avsedda för trafik i förarens färdriktning och fordonen framförs på parallella körfält. Cyklande och mopedförare får även i annat fall köra om annat fordon än cykel eller moped till höger.

Fordon som används i vägarbete eller liknande arbete på eller invid väg och som härför särskilt utmärks får, med iakttagande av nödvändig försiktighet, köras om på det sätt som är lämpligast med hänsyn till omständigheterna.

24 §.

O m k ö r n i n g s f ö r b u d

Det är förbjudet att företa omkörning på den mötande trafikens del av vägen:

1) om sikten på grund av backkrön eller kurva eller av annan orsak är otillräcklig;

2) om det körfält som skall användas vid omkörningen inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt från hinder;

3) om föraren efter omkörningen saknar möjlighet att föra fordonet tillbaka till högra delen av vägen utan fara eller utan att väsentligt störa den övriga trafiken;

4) om förare av framförvarande fordon med tecken visar att han ämnar köra om annat fordon;

5) om förare av bakomvarande fordon har inlett omkörning;
samt

6) om fordonen befinner sig i eller omedelbart före en korsning.

Utan hinder av vad i 1 mom. 6 punkten är föreskrivet får omkörning ske i korsning i vilken den korsande vägen är en stig, ägoväg eller annan liknande utfartsväg samt i korsning utanför tätbebyggt område såvida fråga inte är om korsning som anges med vägmärke.

25 §.

S k y l d i g h e t e r s o m å v i l a r o m k ö r a n -
d e o c h o m k ö r d

Den som kör om skall hålla ett betryggande avstånd till det fordon som han kör om.

När den som blir omkörd till vänster observerat omkörningen skall han hålla så långt till höger som det är möjligt med hänsyn till andra vägtrafikanter och övriga omständigheter. Han skall anpassa hastigheten så att omkörningen kan genomföras utan fara.

Om fordon framförs långsamt och körbanan är smal eller kurvig eller om det förekommer tät motgående trafik, skall föraren för att underlätta omkörning sänka hastigheten och i mån av möjlighet föra fordonet åt sidan. Han får därvid tillfälligt färdas på vägrenen, om det kan ske utan fara och olägenhet.

26 §.

F r a m f ö r a n d e a v c y k l a r o c h
m o p e d e r i b r e d d

Cyklande skall färdas efter varandra. De får dock färdas i bredd, om tillräckligt utrymme finns och det kan ske utan fara eller olägenhet.

Har signal för omkörning av cyklande givits får dessa färdas i bredd endast om trafikförhållandena medger det.

Cykel med fler än två hjul eller moped får inte framföras i bredd med annan cykel eller moped.

27 §.

B a c k a n d e o c h v ä n d n i n g a v f o r d o n
Fordon får backas eller vändas endast om det kan ske utan fara eller hinder för andra vägtrafikanter.

28 §.

S t a r t f r å n v ä g k a n t, k ö r f ä l t s b y t e
o c h l i k n a n d e f ö r f l y t t n i n g a v f o r d o n

Förare får starta från vägkant, byta körfält eller på annat
därmed jämförbart sätt förflytta fordonet endast om det kan ske
utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter.

29 §.

F r i v ä g f ö r b u s s s o m s t a r t a r f r å n
h å l l p l a t s

Förare som på väg där den högsta tillåtna hastigheten är 50
kilometer i timmen eller lägre närmar sig buss som stannats
på hållplats skall, om bussföraren med körriktningstecken anger att
han ämnar starta från hållplatsen, sänka hastigheten och vid behov
stanna så att bussen kan lämna hållplatsen.

Oaktat bestämmelserna i 1 mom. skall bussföraren iaktta sär-
skild försiktighet för att undvika fara.

30 §.

S i t u a t i o n s a n p a s s a d h a s t i g h e t

Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten krä-
ver med beaktande av väg-, väderleks- och siktförhållandena, for-
donets belastning och lastens art samt trafikförhållandena i öv-
rigt. Hastigheten får inte vara högre än att föraren behåller herra-
väldet över fordonet och kan stanna det på den del av
körbanan som han kan överblicka och framför varje förutse-
bart hinder.

Före avbländning från helljus till halvljus skall hastigheten
anpassas till de nya siktförhållandena.

Fordons hastighet skall anpassas så att andra vägtrafikanter
inte i oskäligen utsträckning utsätts för smuts- eller grusstänk.

31 §.

F ö r b u d m o t k ö r n i n g s o m h i n d r a r
e l l e r m e d f ö r o l ä g e n h e t

Förare får inte hindra trafiken genom att hålla
onödigt låg hastighet. Han får heller inte utan orsak plötsligt

bromsa så att trafiken hindras eller åsamkas olägenhet.

32 §.

H a s t i g h e t s b e g r ä n s n i n g a r

Fordon får inte framföras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen. Om vägbestämda och lokala hastighetsbegränsningar beslutar väghållaren i enlighet med bestämmelserna i 65 §.

Om fordonsbestämda hastigheter i fråga om motor drivna fordon finns bestämmelser i landskapslagen om fordon i landskapet Åland (25/58).

Utryckningsfordon, fordon som används vid trafikövervakning samt fordon som används i tjänsteuppdrag av polis får framföras med högre hastighet än i denna paragraf anges, om uppdragets brådskande natur oundgängligen kräver det.

33 §.

S t a n n a n d e o c h p a r k e r i n g

Fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida. På enkelriktad väg får fordon dock stannas eller parkeras även på vägens vänstra sida.

Fordon skall stannas eller parkeras i vägens riktning och så långt från körbanans mitt som möjligt.

Fordon som transporterar mjölk får på dubbelriktad väg utanför tätbebyggt område stannas även vid mjölkbord på vägens vänstra sida för på- eller avlastning. Härvid skall särskild försiktighet iakttas.

34 §.

F ö r b u d m o t s t a n n a n d e o c h p a r k e -
r i n g

Fordon får inte stannas eller parkeras på sådan plats eller på sådant sätt att fara uppstår eller trafiken i onödan hindras eller störs.

Fordon får inte stannas eller parkeras:

- 1) på övergångsställe, gångbana, cykelbana eller inom ett avstånd av fem meter före övergångsställe eller korsande cykelbana;
- 2) i korsning eller inom ett avstånd av fem meter från korsande körbanans närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan;
- 3) på sådant sätt att vägmärke eller signalanordning som hör till trafikljus skymms;
- 4) i vägport eller tunnel;
- 5) på backkrön eller i kurva där sikten är skymd eller nära sådana;
- 6) där körbanan före korsning är delad i körfält genom spärrlinje eller märke som anger val av körfält eller så nära sådan linje eller sådant märke att körning in på rätt körfält försvåras; eller
- 7) där spärrlinje finns, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärrlinjen inte löper en sträckad linje.

Utan att avgift erlagts får på avgiftsbelagd parkeringsplats eller avgiftsbelagt parkeringsområde fordon inte stannas eller parkeras för annat ändamål än för att erlägga avgift. På parkeringsplats som är avsedd för fordon som används av rörelsehindrade får fordon inte stannas eller parkeras, om inte föraren innehar i 50 § 6 mom. avsett parkeringstillstånd.

Cykel och moped får stannas eller parkeras på gångbana och cykelbana. Med iakttagande av särskild försiktighet får även annat fordon för på- eller avstigning eller på- eller avlastning kortvarigt stannas på gångbana och cykelbana, om tvingande skäl påkallar stannandet och det inte finns annan lämplig plats i närheten. Det stannade fordonet får dock inte föranleda oskälig olägenhet för användningen av gångbanan eller cykelbanan. Fordonets förare skall hålla sig i närheten och vid behov flytta fordonet till en plats där det inte stör trafiken.

35 §.

S t a n n a n d e v i d b u s s h å l l p l a t s

Fordon får inte stannas eller parkeras på en genom vägmarkering angiven sträcka på vardera sidan om vägmärke som anger busshållplats. Saknas sådan markering, får fordon inte stannas eller parkeras inom tolv meter på vardera sidan om märket. Fordonet får dock stannas för på- eller avstigning som kan ske utan att busstrafiken hindras.

36 §.

S ä r s k i l d a p a r k e r i n g s f ö r b u d
Fordon får inte parkeras:

- 1) framför infart till fastighet eller annars så att trafiken med fordon till och från fastigheten väsentligt försvåras;
- 2) på körbana bredvid annat fordon än tvåhjulig cykel, moped eller motorcykel som stannats vid körbanans kant;
- 3) så att det hindrar tillträde till annat fordon eller så att det fordonet inte kan föras från platsen;
- 4) vid mjölkbord eller i dess omedelbara närhet; samt
- 5) invid eller på parkeringsplats så att någon del av fordonet står utanför parkeringsruta eller annan vägmarkering som anger var parkering skall ske.

37 §.

Å t g ä r d e r v i d s t a n n a n d e a v f o r -
d o n

När fordon stannats eller parkerats skall föraren se till att fordonet inte kan komma i gång av sig självt.

Fordons dörr får inte öppnas och inte heller får på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske på sådant sätt att fara eller onödig olägenhet uppstår.

38 §.

V a r n a n d e a v a n d r a v ä g t r a f i k a n -
t e r

När fordon, i vars obligatoriska utrustning ingår varnings-
triangel, blivit stående på körbana utanför tätbebyggt område på en sådan plats att det på grund av otillräcklig sikt eller av annan orsak kan vara till fara, skall föraren, om fordonet inte omedelbart kan flyttas till en lämplig plats, sätta ut varningstriangeln på vägen. Om det behövs, skall han vidta även andra åtgärder för att varna övriga vägtrafikanter.

Varningstriangeln skall placeras på ett tillräckligt långt avstånd från det stannade fordonet och i övrigt så att andra förare i god tid kan uppfatta varningen.

Det är förbjudet att avlägsna eller flytta triangel som satts ut i enlighet med bestämmelserna i 1 och 2 mom.

39 §.

S ä r s k i l d a f ö r p l i k t e l s e r m o t
g å e n d e o c h f ö r a r e a v v i s s a f o r d o n

Vid möte med eller omkörning av gående skall förare av fordon lämna den gående ett med beaktande av fordonets storlek och hastighet tillräckligt utrymme på vägen. Vad här sägs skall förare av motordrivet fordon iaktta även vid möte med eller omkörning av cykel, moped eller motorcykel.

Förare av fordon skall iaktta särskild försiktighet när han närmar sig skolskjutsbil eller buss som stannat samt barn, äldre, handikappade eller andra som har uppenbara svårigheter att reda sig i trafiken.

40 §.

K o r s a n d e a v g å n g b a n a ; o m k ö r n i n g
a v s t a n n a d b u s s

När förare av fordon korsar gångbana skall han lämna gående tillfälle att passera.

Förare som vid hållplats utan refug ämnar köra om stannad buss till höger skall stanna och lämna på- eller avstigande passagerare tillfälle att passera.

41 §.

P a s s e r a n d e a v ö v e r g å n g s s t ä l l e

När förare av fordon närmar sig övergångsställe skall han anpassa hastigheten så att fordonet kan stannas framför övergångsstället om det behövs. Han får inte passera övergångsstället innan gående som befinner sig på övergångsstället eller står i beråd att beträda detta lämnats tillfälle att passera.

Om fordon stannats framför övergångsställe eller om fordon skymmer sikten över övergångsställe, får fordonet omköras först efter det att den omkörande stannat och försäkrat sig om att gående inte finns på övergångsstället eller står i beråd att beträda detta. Vad i detta moment är föreskrivet gäller inte om det finns en refug eller ett fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde.

42 §.

F r a m f ö r a n d e a v f o r d o n p å g å r d s -
g a t a

På gårdsgata får motordrivet fordon användas endast vid trafik till och från särskilt utmärkt parkeringsplats eller till och från fastighet vid gatan. Annat fordon än cykel och moped får på gårdsgata parkeras endast på parkeringsplats.

På gårdsgata skall fordons hastighet anpassas till gångtrafiken. Hastigheten får inte överstiga 20 kilometer i timmen

När fordon framförs på gårdsgata skall gående alltid lämnas tillfälle att passera.

43 §.

P a s s e r a n d e a v h u s d j u r

Den som framför fordon skall iaktta nödvändig försiktighet och använda tillräckligt låg hastighet när hannärmar sig husdjur på vägen.

44 §.

L j u d - o c h l j u s s i g n a l e r

När det är påkallat för att undvika fara, skall förare av fordon avge ljud- eller ljussignal, använda bromsljus eller på annat lämpligt sätt väcka övriga vägtrafikanter uppmärksamhet. Ljudsignal får i övrigt avges endast vid omkörning i dagsljus utanför tätbebyggt område.

Ljudsignal får inte pågå längre än nödvändigt. Ljussignal skall avges genom blinkning med hel- eller halvljus.

45 §.

A n v ä n d n i n g a v k ö r r i k t n i n g s t e c k e n

Förare av fordon som har för avsikt att starta från väggkant, svänga, vända, byta körfält eller på annat därmed jämförbart sätt förflytta fordonet skall till varning för andra ge tecken med körriktningsvisare eller, om fordonet saknar körriktningsvisare, på annat synligt sätt.

Tecken skall ges i god tid och vara väl synligt och begripligt. Trots att tecken ges är föraren skyldig att försäkra sig om att åtgärden inte medför fara eller onödigt hinder.

46 §.

A n v ä n d n i n g a v l j u s p å f o r d o n
i r ö r e l s e

När fordon framförs i mörker, gryning eller skymning eller när sikten är nedsatt på grund av väderleksförhållandena eller annan orsak skall lyktor som är föreskrivna för fordonet användas. På fordon som, i enlighet med vad därom är särskilt föreskrivet, inte behöver vara utrustat med lyktor men däremot med reflexanordningar skall i stället dessa användas.

När motordrivet fordon framförs skall hel-, halv- eller varsel-ljus alltid användas.

Helljus får dock inte användas:

- 1) på väg med tillfredsställande belysning;
- 2) på sådant avstånd från mötande fordon att dess förare kan bländas; samt
- 3) när fordonet framförs på ringa avstånd bakom annat fordon.

Dimljus får användas endast vid dimma eller kraftigt regn eller snöfall. Dimljuset får då användas i stället för hel- eller halvljus, om parkeringsljuset samtidigt är tändt.

47 §.

A n v ä n d n i n g a v l j u s v i d p a r k e r i n g o c h
s t a n n a n d e

När fordon stannats eller parkerats i mörker, gryning eller skymning eller då sikten är nedsatt på grund av väderleksförhållandena eller av annan orsak skall parkerings-, varsel- eller halvljusen vara tända, om inte vägen är så väl belyst att fordonet även annars tydligt kan observeras på tillräckligt avstånd. Om fordon, i enlighet med vad därom är särskilt föreskrivet, inte behöver vara utrustat med halv- eller parkeringsljus men däremot med annat ljus, skall i stället sådant ljus användas.

Vad i 1 mom. är föreskrivet gäller inte fordon som stannats eller parkerats på parkeringsplats, inte heller cykel eller moped som stannats eller parkerats på annat ställe utanför körbanan.

48 §.

F ö r b u d m o t o r i k t i g a n v ä n d n i n g a v l j u s
Fordons ljus får inte användas så att förare av annat fordon kan bländas.

Om inte annorlunda är särskilt stadgat, får på fordon inte användas ljusanordningar som framåt kastar eller reflekterar rött sken och bakåt kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult sken.

49 §.

F ö r t u r v i d f ä r j t r a f i k

Utryckningsfordon, buss och mjölktransportbil i regelbunden tur har rätt att komma ombord på färja före andra fordon.

50 §.

U n d a n t a g s b e s t ä m m e l s e r

Förare av utryckningsfordon i brådslande uppdrag får avvika från de trafikregler som inte särskilt gäller honom, om nödvändig försiktighet iakttas och särskilt föreskrivna ljud- och ljussignaler avges.

Den som framför utryckningsfordon under avgivande av särskilda ljussignaler eller fordon i polisens tjänsteuppdrag får, om uppdraget det oundgängligen påkallar och särskild försiktighet iakttas, framföra fordonet på väg, del av väg eller annat område där körning är förbjuden.

Fordon som används i vägarbete eller liknande arbete på eller invid väg får utan hinder av bestämmelserna i 14 -18 §§ och 42 § framföras på det sätt som påkallas av omständigheterna, om nödvändig försiktighet iakttas.

Fordon som används i arbete som avses i 3 mom., vid trafikövervakning eller i polisens tjänsteuppdrag får utan hinder av bestämmelserna i 33 -36 §§ tillfälligt stannas eller parkeras på det sätt som påkallas av uppdragets art, om det kan ske utan uppenbar fara.

Motordrivet fordon som används i jord- eller skogsbruksarbete får under färd till arbetsplats från närmaste körbaneanslutning framföras på annan bana än körbanan, om banans konstruktion det medger och särskild försiktighet iakttas. Vad här sägs gäller även under färd från arbetsplats till närmaste körbaneanslutning.

Rörelsehämmande som erhållit särskilt parkeringstillstånd får parkera fordon på plats där parkering förbjudits med vägmärke och på avgiftsbelagd parkeringsplats utan att erlägga avgift. Ansökan om parkeringstillstånd prövas av polismyndighet.

4 kap.

Regler för gångtrafik och trafik med vissa invalidfordon.

51 §.

G å n g t r a f i k

Gående skall använda gångbana eller vägren. Den som leder cykel eller moped, åker skidor eller skridskor, för sparkstötting eller bär skrymmande börda får dock inte använda gångbanan, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående.

Om gångbana eller vägren saknas eller om gångbana eller vägren är oframkomlig, får gående använda cykelbana eller körbana.

Gående skall på gångbana, cykelbana och övergångsställe i allmänhet använda dess högra sida samt passera mötande gående till höger och framförgående till vänster.

På körbana skall gående i första hand använda banans vänstra kant, om inte högra kanten med hänsyn till färdriktningen eller av annan orsak är tryggare. Den som leder cykel eller moped får dock även i annat fall använda den högra kanten.

52 §.

G å n g t r a f i k p å g å r d s g a t a

Utan hinder av bestämmelserna i 51 § får gående på gårdsgata använda samtliga delar av gatan. Han får dock inte i onödan hindra fordonstrafiken.

53 §.

A n v ä n d n i n g a v r e f l e x

Gående som i mörker rör sig på oupplyst väg och inte befinner sig på gångbana eller cykelbana bör bära reflexanordning.

54 §.

G r u p p a v g å e n d e o c h p r o c e s s i o n

Gående i grupp under ledares uppsikt, procession och annat ordnat följe skall använda vägrenen eller körbanans högra sida. Består gruppen av barn som går högst två i bredd skall om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

Följe som avses i 1 mom. skall föra lyktor när oupplyst vägren, körbana eller cykelbana används i mörker, gryning, skymning eller annars när väderleksförhållandena det påkallar. Den som går längst fram mot vägens mitt skall föra lykta som visar vitt eller gult ljus framåt och den som går längst bak mot vägens mitt lykta som visar rött ljus bakåt.

55 §.

K o r s a n d e a v k ö r b a n a o c h c y k e l b a n a

Gående skall korsa körbana på övergångsställe, om sådant finns i närheten. I annat fall skall han korsa körbanan vinkelrätt och företrädesvis invid korsning.

Gående som beträder körbana skall iaktta den försiktighet som påkallas av avståndet till och hastigheten hos annalkande fordon. Han skall korsa körbanan utan onödigt dröjsmål.

Vad i 1 och 2 mom. är föreskrivet gäller även gångtrafik på cykelbana.

56 §.

T r a f i k m e d v i s s a i n v a l i d f o r d o n

Rörelsehämmad som framför handdriven rullstol eller eldriven rullstol vars konstruktion medger en hastighet av högst 15 kilometer i timmen skall följa de bestämmelser som gäller gående.

Rörelsehämmad som framför annan än i 1 mom. avsedd rullstol eller invalidcykel som inte framdrivs med motor skall följa de bestämmelser som gäller för cykeltrafik.

Rörelsehämmad som framför motordriven invalidcykel vilken är jämförbar med moped skall följa de bestämmelser som gäller mopedtrafik.

5 kap.

Särskilda bestämmelser beträffande fordon och förare av fordon

57 §.

K ö r k o r t

Motordrivet fordon får framföras endast av den som innehar körkort som berättigar till framförande av fordonet, om inte annat följer av 2 mom. eller landskapslagen om körkort (39/73).

För framförande av moped och därmed jämförbar invalidcykel krävs inte körkort men föraren skall ha fyllt 15 år.

58 §.

A l l m ä n n a k r a v p å f ö r a r e a v f o r d o n

Fordon får inte framföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av annan orsak saknar nödvändiga förutsättningar för att framföra fordonet eller av den som är påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel.

59 §.

Ö v e r l ä m n a n d e a v f o r d o n i a n n a n s
b r u k

Fordon får inte överlämnas för att framföras av någon som uppenbart inte uppfyller vad i 58 § är föreskrivet eller, om körkort erfordras för framförande av fordonet, någon som inte innehar erforderligt körkort. Moped får inte överlämnas för att framföras av någon som uppenbart inte uppnått i 57 § 2 mom. föreskriven ålder.

Den som ämnar överlämna fordon vilket får framföras endast av den som innehar körkort skall, innan fordonet överlämnas, försäkra sig om att föraren innehar erforderligt körkort.

60 §.

A n v ä n d n i n g a v p e d a l e r o c h s t y r e
p å c y k e l o c h m o p e d

Den som framför cykel eller moped skall hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden och åtminstone en hand på styret.

61 §.

A n v ä n d n i n g a v b i l b ä l t e

Den som är minst 150 centimeter lång och färdas i personbils framsäte på sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet, om inte medicinska eller andra särskilda hinder härför föreligger.

Föraren skall se till att barn som inte använder bilbälte färdas i baksätet eller i en för ändamålet lämplig barnstol.

I personbil som används i polisens tjänsteuppdrag eller i yrkesmässig trafik behöver bilbälte inte användas. Bilbältet behöver heller inte användas när fordonet står stilla, vid backning, vid färd på isväg eller vid färd inom parkeringsplats, servicestationsområde, verkstadsområde eller liknande område.

62 §.

A n v ä n d n i n g a v s k y d d s h j ä l m

Den som färdas med motorcykel eller moped skall använda av landshövdingens godkänd skyddshjälm, om han fyllt 15 år.

Skyddshjälm behöver inte användas när fordonet står stilla

eller vid färd inom parkeringsplats, servicestationsområde, verkstadsområde eller liknande område.

63 §.

F o r d o n s k o n s t r u k t i o n , u t r u s t n i n g ,
s k i c k o c h b e l a s t n i n g

I landskapslagen om fordon i landskapet Åland finns bestämmelser om fordons konstruktion, utrustning och skick, om registrering och besiktning samt om befordran av passagerare och gods.

6 kap.

Reglering av trafiken.

64 §.

A n v ä n d n i n g a v t e c k e n

Trafiken kan genom användning av särskilda tecken regleras av polisman och av annan person som landskapsstyrelsen eller kommun därtill förordnat.

Den som reglerar trafiken skall bära sådan klädsel eller inneha sådana kännetecken som tydligt kan observeras.

65 §.

A n v ä n d n i n g a v t r a f i k a n o r d n i n g a r

Trafiken kan regleras genom användning av trafikanordningar i enlighet med väghållares beslut. Om kommun är väghållare skall den innan beslut fattas bereda polisen tillfälle att yttra sig i ärendet. Om annan än landskapet eller kommun är väghållare skall väghållaren i ärendet inhämta samtycke av vederbörande kommun. Samtycke får förvägras endast om vägande skäl därtill föreligger.

I 1 mom. avsett yttrande och samtycke behöver inte inhämtas i ärende som gäller tillfällig användning av vägmärken som är nödvändiga på grund av arbete som utförs på eller invid väg.

66 §.

R e s e r v e r a n d e a v t r a f i k l e d f ö r
s p e c i e l l t ä n d a m å l

Gata eller annat i stads- eller byggnadsplan ingående

område som är avsett för allmän trafik kan, efter inhämtande av polisens yttrande, utan hinder av bestämmelser i plan reserveras för speciellt ändamål. Servicetrafik och annan därmed jämförbar trafik skall dock tillåtas inom området.

Vid reglering som avses i 1 mom. skall erforderliga trafik-anordningar användas.

67 §.

T i l l f ä l l i g r e g l e r i n g a v t r a f i k e n

Utan hinder av bestämmelserna i 65 § kan polismyndighet för tillfälligt behov besluta om användning av trafikanordningar.

Om tillfällig avstängning av väg och reglering av trafiken på grund av arbete som utförs på vägen, idrottstävling, hastighets-tävling eller annan därmed jämförbar orsak beslutar väghållaren.

7 kap.

Trafikövervakning.

68 §.

S t o p p a n d e o c h g r a n s k n i n g a v f o r -
d o n

Fordon skall stannas på tecken av polisman.

Den som framför fordon skall iaktta de direktiv som polisman ger för granskning av fordonets skick, utrustning och belastning. Han skall även tillåta polisman att granska fordonets trafikduglighet.

69 §.

S k y l d i g h e t a t t f ö r e t e v i s s a
h a n d l i n g a r

Förare av motordrivet fordon skall på anfordran för polisman uppvisa körkort, fordonets registerutdrag och annan handling som han enligt särskilda bestämmelser är skyldig att medföra.

Har föraren inte körkort med sig, är han på uppmaning av polismannen skyldig att avbryta färden. Polismannen kan dock tillåta att färden fortsätts, om förarens identitet har konstaterats och han kan förmodas inneha körkort. Härvid skall föraren åläggas att inom särskilt utsatt tid uppvisa körkortet för polismyndighet. På motsvarande sätt kan förfaras om föraren saknar annan handling som avses i 1 mom.

70 §.

K o n t r o l l a v f ö r a r e s s y n f ö r m å g a

Förare av motordrivet fordon som får framföras endast av den som innehar körkort är skyldig att genomgå prov som polisman verkställer för att undersöka förarens synförmåga. Provet får utföras endast på ett sådant sätt och med en sådan metod att onödig eller oskälig olägenhet inte åsamkas föraren. Landskapsstyrelsen utfärdar närmare anvisningar om hur provet skall utföras.

Om i 1 mom. avsett prov visar att föraren saknar erforderlig synförmåga eller om han vägrar genomgå provet, skall polismannen utan att vidtaga andra åtgärder bestämma att föraren inom särskilt utsatt tid skall uppvisa läkarintyg rörande synförmågan för polismyndighet.

Angående prov som verkställs för att konstatera alkohol eller annat berusningsmedel finns särskilda bestämmelser.

71 §.

F ö r h i n d r a n d e a v f o r d o n s a n v ä n d -
n i n g

Uppfyller inte fordons konstruktion, utrustning eller skick föreskrivna krav eller har fordonet inte vederbörligen besiktigats eller registrerats, kan polisman för att förhindra fordonets användning på väg avlägsna registerbeteckningarna och omhänderta registerutdraget eller vidta andra lämpliga åtgärder.

Förorsakar bristfällighet i fordonet inte omedelbar fara för trafiksäkerheten, kan polisman utan att förhindra fordonets användning utsätta en tid inom vilken bristfälligheten skall avhjälpas. Polisman kan samtidigt bestämma att fordonet skall besiktigas.

Är fordon lastat i strid med bestämmelserna om lastning, kan polisman besluta att överlast skall lossas, felaktig lastning rättas till eller att färden skall avbrytas. Polisman kan även förhindra färd med fordon med vilket befordras ett större antal personer än det tillåtna.

72 §.

A n d r a t r a f i k ö v e r v a k a r e

Besiktningsman vid motorfordonsbyrån och tjänsteman som landskapsstyrelsen förordnat att övervaka trafiken har i sina tjänsteåligganden samma befogenheter som polisman enligt 68-71 §§.

Tjänsteman som landskapsstyrelsen förordnat att kontrollera fordons mått, vikt och belastning har i tjänsteuppdrag samma befogenheter som polisman enligt 68, 69 och 71 §§.

8 kap.

Straffbestämmelser

73 §.

Ä v e n t y r a n d e a v t r a f i k s ä k e r h e t e n

Den som uppsåtligen eller av vårdslöshet eller oaktsamhet bryter mot denna lag eller med stöd av lagen utfärdade bestämmelser skall, om hans beteende är ägnat att äventyra trafiksäkerheten, för ä v e n t y r a n d e a v t r a f i k s ä k e r h e t e n dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

74 §.

G r o v t ä v e n t y r a n d e a v t r a f i k s ä k e r h e t e n

Den som vid framförande av motordrivet fordon uppsåtligen eller av likgiltighet bryter mot denna lag eller med stöd av lagen utfärdade bestämmelser skall, om hans beteende är ägnat att förorsaka allvarlig fara för annans liv eller hälsa, för g r o v t ä v e n t y r a n d e a v t r a f i k s ä k e r h e t e n dömas till minst trettio dagsböter eller till fängelse i högst två år.

75 §.

T r a f i k f y l l e r i

Den som framför annat än motordrivet fordon under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel och därigenom äventyrar annans säkerhet skall för f y l l e r i vid framförande av a n n a t ä n m o t o r d r i v e t f o r d o n dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

Om rattfylleri, grovt rattfylleri, körning under påverkan av berusningsmedel och överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad person finns bestämmelser i strafflagen.

76 §.

S m i t n i n g

Den som vid framförande av motordrivet fordon med eller utan skuld varit inblandad i trafikolycka och försummar sin skyldighet att omedelbart stanna och efter förmåga bistå skadade skall, om gärningen inte är straffbar som utsättande enligt strafflagen, för s m i t n i n g dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

77 §.

K ö r n i n g u t a n k ö r k o r t

Den som framför motordrivet fordon utan att inneha körkort som berättigar till framförande av fordonet skall för k ö r n i n g u t a n k ö r k o r t dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

78 §.

K ö r f ö r b u d

Döms förare av motordrivet fordon till straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten, grovt rattfylleri, rattfylleri eller körning under påverkan av rusmedel, skall domstolen samtidigt utfärda körförbud för honom för en tid av högst fem år. När tiden för körförbud bestäms skall de verkningar som körförbudet har på vederbörandes utkomst och andra förhållanden beaktas. Som avdrag från tiden för körförbud skall beaktas den tid som körkortet varit omhändertaget eller temporärt indraget. Beslut om körförbud går omedelbart i verkställighet.

Domstol kan, såvida inte allmän fördel annat kräver, avstå från att utfärda körförbud, om körkortet är nödvändigt för föraren i hans arbete eller om annat särskilt vägande skäl föreligger. Skälen för avstående från utfärdande av körförbud skall anges i domstolens avgörande.

Den som har körförbud fråntas sitt körkort. Han får inte under den tid körförbudet gäller framföra fordon för vars framförande körkort krävs.

79 §.

T r a f i k f ö r s e e l s e

Den som på annat än i 73-77 §§ nämnt sätt bryter mot denna lag ellermed stöd av lagen utfärdade bestämmelser skall för t r a f i k f ö r s e e l s e dömas till böter.

80 §.

R a p p o r t -, å t a l s - o c h p å f ö l j d s -
e f t e r g i f t

Är i 73, 75, 77 eller 79 § avsett brott med hänsyn till om-
ständigheterna ringa, kan allmän åklagare avstå från att väcka
åtal och domstol avstå från att ådöma straff.

Är förseelse uppenbart sådan som i 1 mom.sägs, kan polisman
utan att vidta andra åtgärder tilldela den skyldige anmärkning.

81 §.

F e l p a r k e r i n g .

För överträdelse av förbud och begränsningar i fråga om stannan-
de och parkering av fordon ådöms straff endast om felparkeringen
medfört eller kunnat medföra allvarlig fara eller olägenhet. I
annat fall kan för felparkeringen påföras parkeringsbot i enlighet
med landskapslagen om parkeringsbot (15/71).

82 §.

A n m ä l a n o m a v g ö r a n d e r ö r a n d e t r a -
f i k b r o t t

Döms någon till straff för trafikbrott vid framförande av
motordrivet fordon skall myndighet som för körkortsregister under-
rättas om avgörandet.

9 kap.

Fullmakts- och ikraftträdelsebestämmelser.

83 §.

L a n d s k a p s f ö r o r d n i n g

Närmare föreskrifter om verkställigheten och tillämpningen
av denna lag utfärdas vid behov genom landskapsförordning.

84 §.

I k r a f t t r ä d a n d e

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphävs landskapslagen den 10 april 1958 om
vägtrafik i landskapet Åland (8/58) och med stöd därav utfärdade
bestämmelser. Den med stöd därav utfärdade landskapsförordningen
om vägmärken (62/73) förblir dock i tillämpliga delar fortfarande
i kraft till dess genom landskapsförordning annorlunda bestäms.

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

angående ändring av landskapslagen om motorfordon i landskapet Åland.

I enlighet med landstingets beslut

ändras 1, 2 och 85 §§ landskapslagen den 4 december 1958 om motorfordon i landskapet Åland (25/58), av dessa lagrum 1 och 2 §§ sådana de lyder i landskapslagen den 11 juni 1973 (40/73) och 85 § sådan den lyder i landskapslagarna den 15 april 1966 (5/66) och den 11 juni 1973 (40/73), samt rubriken för 2 kap. och lagens rubrik, samt

fogas till lagen nya 9, 10, 35a och 37a §§, av dessa lagrum 9 och 10 §§ i stället för de 9 och 10 §§ som upphävts genom landskapslagen den 6 mars 1975 (8/75).

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

om fordon i landskapet Åland

1 §.

Denna lag gäller fordons konstruktion, utrustning, godkännande för trafik, registrering och användning på väg som avses i vägtrafiklagen för landskapet Åland (/).

2 §.

I denna lag avses med:

- a) f o r d o n, anordning på hjul, band, medar eller liknande om den är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor;
- b) m o t o r f o r d o n, varje fordon som framdrivs med egen motor och är avsedd för färd på väg;
- c) m o t o r d r i v e n a n o r d n i n g, fordon som framdrivs med egen motor och framförs på väg endast för arbete på vägen eller vid flyttning från en arbetsplats till en annan och vars konstruktion medger en högsta hastighet av 10 kilometer i timmen;
- d) m o t o r d r i v e t f o r d o n, motorfordon och motor-driven anordning;
- e) c y k e l, fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är avsett uteslutande för lek; samt
- f) s l ä p f o r d o n, fordon eller anordning som dras av motor-drivet fordon eller cykel.

2 kap.

Om cykel, dess konstruktion och utrustning samt lastning.

9 §.

Cykel skall vara försedd med åtminstone en effektiv bromsanordning, eller om den är avsedd för flera personer eller godsbefordran, två skilda bromsanordningar. Som ljudsignalanordning får endast ringklocka användas. Stänkskärm på bakhjul av cykel eller cykelsläpfordon skall vara försedd med en röd reflexanordning.

10 §.

1. På cykel får inte samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för. Om den som framför cykeln fyllt 15 år och fordonet är försett med säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, får dock ytterligare medföras ett barn under 10 år.

2. Med cykel får befordras i fråga om tvåhjulig cykel gods till en vikt av högst 50 kilogram och i fråga om cykel som har fler än två hjul eller är försedd med släpfordon gods till en vikt av högst 100 kilogram.

3. Gods får inte i fråga om tvåhjulig cykel lastas så att fordonets bredd överstiger 100 centimeter och i fråga om annan cykel så att fordonets bredd överstiger 125 centimeter.

35a §.

1. Personer eller gods får i fordon inte placeras så att olägenhet eller fara uppstår, så att fordonets förare hindras eller så att gods kan falla av eller skada vägen eller anordningar på densamma.

2. Skjuter last eller anordning på fordon framtill eller baktill utanför fordonet, skall lastens eller anordningens yttersta del försees med en tydligt skönjbar flagga, lykta eller annan lämplig anordning. På motorfordon skall härvid framtill användas vit eller gul och baktill röd eller rödgul duk, vars storlek är minst 30 x 30 cm och, när sikten är begränsad på grund av mörker eller liknande förhållanden, lykta eller reflexanordning av samma färg.

37a §.

1. Motorfordons högsta tillåtna hastighet är:

70 km/h för specialbil med eller utan släpvagn, för personbil, pakethil och buss med släpvagn samt för lastbil utan släpvagn eller med släpvagn som är försedd med bromsar;

50 km/h för lastbil med släpvagn som inte är försedd med bromsar, för motorcykel med släpfordon samt för fordon som bogserar annat fordon, om inte lägre hastighet är föreskriven för dragfordonet;

40 km/h för moped;

30 km/h för traktor och motorredskap med eller utan släpvagn; samt

20 km/h för fordon och fordonskombination försedd med band av järn eller andra hjul än sådana med luftfyllda däck.

2. Vad i 1 mom. är föreskrivet gäller inte utryckningsfordon.

85 §.

1. Den som bryter mot bestämmelserna i denna lag eller med stöd därav utfärdade bestämmelser skall dömas till straff för trafikbrott i enlighet med vad därom är föreskrivet i landskapslagen om vägtrafik i landskapet Åland.

2. Är brottet med hänsyn till omständigheterna ringa kan allmän åklagare avstå från att väcka åtal och domstol avstå från att ådöma straff. I sådant fall kan polisman, utan att vidta andra åtgärder, tilldela den skyldige anmärkning.

Denna lag träder i kraft den

Mariehamn den 18 mars 1982.

L a n t r å d

Folke Woivalin

Lagberedningssekreterare

Lars Karlsson.

