

№ 33/1961.

STORA UTSKOTTETS betänkande № 33/1961 med anledning av Ålands landskapsstyrelsens framställning till Ålands landsting med förslag till landskapslag angående ändring av landskapslagen om vägtrafik i landskapet Åland. (№ 37/1961)

Landstinget, som i ärendet fått emottaga lagutskottets betänkande № 19/1961, har däröver inbegärt stora utskottets utlåtande.

Stora utskottet har behandlat ärendet och får för Landstinget vördsam samt framföra följande.

Utskottet delar de synpunkter, som landskapsstyrelsen i framställningens motivering uttalar beträffande själva problemställningen om körhastighetens inverkan på antalet trafikolyckor. Landskapsstyrelsen har stått för att en allmän fartbegränsning borde införas i landskapet. Samma ståndpunkt har även lagutskottet intagit med särskilt beaktande av de åländska vägförhållandena. Tvivelsutan kan man fastslå, att detta ställningstagande ingalunda är foglöst. Emellertid grundar sig såväl landskapsstyrelsens som lagutskottets uppfattning till stor del på de erfarenheter, som i förenämnt avseende utvunnits i bilismens föregångsland, Nordamerikas Förenta Stater. Enligt stora utskottets majoritet (Sundblom, Danielsson, Kalman, Östling, Förbom och Öström) är denna jämförelse med beaktande av de olikartade förhållandena icke fullt analog. Det synes därför naturligare att utfinna lämpliga jämförelseobjekt på närmare håll, i detta fall närmast riket och Sverige. Ehuru några direkta erfarenheter i detta avseende ännu icke hunnit inhämtas i riket, är det likväl betydelsefullt att låna sitt öra åt fackmännen därstädes. Vid en nyligen avhållen AK-diskussion var åsikterna som väntat delade. Att här gå in på en närmare analys av de gjorda uttalandena ställer sig icke möjligt. Ville man dock utläsa en allmän opinion skulle denna bli, att majoriteten väl framdeles kunde tänka sig en allmän fartbegränsning, men först sedan tillräckliga erfarenheter genom olika försök med hastighetsbegränsningar hunnit inhämtas. Å är fallet även med Sverige, där man redan hunnit studera hastighetsbegränsningarnas inverkan på trafiken under 38 dagar, fördelade på tre perioder under tiden 15 maj-15 september i år. Trafiksäkerhetskommitténs utredning är därför av stor betydelse. I denna fastslås tvetydigt, att en lägre fart på vägarna även leder till minskad olycksrekvens. Trots detta konstaterande föreslår kommittén emellertid tills vidare icke införande av allmän fartbegränsning, utan rekommenderar endast fortsatta försök för utfinnande av hållbar förklaring på flere frågor av vittbärande betydelse. Även den här hemma förda AK-diskussio-

men har i stort sett givit samma resultat som den i riket förda.

Ovannämnda tveksamhet återspeglade sig även under remissdebatten. Av de gjorda uttalandena att döma synes föreningspunkten för de olika åsikterna vara: periodiska försök med hastighetsbegränsningar. Stora utskottets majoritet har därför stannat för detta alternativ. Lagutskottet har såsom sin åsikt framhållit, att praktiska förutsättningar för allmän hastighetsbegränsnings införande i landskapet i försökssyfte icke föreligga. Stora utskottets majoritet hyser dock en annan uppfattning. En intensiv propaganda före varje försöksperiod i enlighet med vad som i Sverige tillämpats utgör en av grundförutsättningarna för försökens genomförande. M.a.o. uppmanas trafikanterna att själva medverka i experimentet, vilket de även gärna göra, då meningen en gång i första rummet icke är att övervaka fartgränsernas iakttagande, utan utröna hastighetsbegränsningens som sådan inverkan på trafiken. Ser man åter saken från den permanent införda hastighetsbegränsningens sida inställer sig automatiskt behovet av ett effektiviserat övervakningssystem av fortgående natur, ifall icke den allmänna fartbegränsningen på lång sikt skall bli en lika död bokstav som de hittills införda begränsningarna. En sådan övervakning ställer sig säkerligen svår genomförbar och kostsam. En avgjord fördel med periodiska försök i detta skede är, att dessa kunna föranstaltas om och när verkligt behov av hastighetsbegränsning föreligger.

Minoriteten inom utskottet (Johansson, Sundberg, Boman och Lönroth) omfattade lagutskottets förslag med beaktande av de synpunkter detta utskott och landskapsstyrelsen framhållit och jämväl av den erhållna utredningen framgått.

I samband med ärendets behandling har utskottet hört lagberedningssekreteraren Rolf Sundman.

Med hänvisning till det ovan anförda får stora utskottet förtydligt förorda föreslå

att Landstinget måtte antaga det i landskapsstyrelsens framställning ingående lagförslaget sålydande:

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

angående ändring av landskapslagen om vägtrafik i landskapet Åland.

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

23 §.

-3-

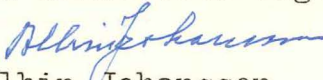
(1 mom. a)-e)- punkterna och 2 mom. likasom i lagutskottets betänkande).

Utöver vad i denna paragraf är stadgat om högsta tillåtna körhastigheter må landskapsstyrelsen för en tid av sammanlagt högst tre månader under året fastställa en allmän hastighetsbegränsning om minst 90 km/t för i 1 och 2 mom. icke nämnda motorfordon.

(4 mom. likasom 3 mom i lagutskottets betänkande).

Mariehamn, den 30 november 1961.

På stora utskottets vägnar:


Albin Johansson
ordförande.


././ Erik Rask
sekreterare.

Närvarande i utskottet: ordföranden Albin Johansson, viceordföranden Gideon Mattsson (delvis) samt ledamöterna Edvin Östling, Erik Sundberg, Uno Förbom, Sigurd Danielsson, Gustav Adolf Boman, Karl Sundblom, Uno Kalman och August Öström samt ersättaren Johan Lönroth (delvis).

ng och

andskap

50.