

Nd.

88. Frumvarp til umferðarlaga.

Frá samgöngumálanefnd.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Lög þessi og reglugerðir, er settar verða samkvæmt þeim, gilda um hverskonar umferð á alfaravegum og götum, svo og á einkavegum, eftir því sem við á og eftir þeirri venju, sem verið hefir.

Dómsmálaráðherra hefir yfirstjórn umferðarmála.

2. gr.

Skytt er öllum að sýna varúð við umferð á vegum og götum og gæta þess að trufla ekki eða tefja að óþörfu umferð né ónáða þá, sem dvelja eða eiga heima þar nálægt, svo og að fylgja í öllu reglum þeim og fyrirskipunum, er lögreglan setur.

II. KAFLI

Akstur.

3. gr.

Ökutæki nefnist í lögum þessum hvert það flutningatæki, sem rennur á hjólum og notað er á vegum, svo og hestasleðar.

Öll ökutæki skulu vera traust og í fullkomnu lagi, svo að örugg séu þeim, er þau nota, og öðrum stafi ekki hætta af.

4. gr.

Ökumaður er hver sá, er stjórnar ökutæki.

Sérhver ökumaður skal vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því, er hann fer með, svo sem hvorki of þreyttur eða undir áhrifum áfengis.

Ökumaður ber ábyrgð á, að ökutæki hans sé í fullkomnu lagi, sbr. 3. gr. Hann skal hafa góða útsýn úr sæti sínu fram eftir vegi og til hliðar. Ökumaður má ekki aka hraðar en svo, að ökutæki hans geti engin hætta stafað af, né truflun eða hætta annari umferð. Hann skal jafnan hafa fullt vald yfir ökutækinu og geta stöðvað það snögglega, ef með þarf.

5. gr.

Skýlt er ökumanni að fylgja leiðbeiningum eða fyrirskipunum, sem gefnar eru með umferðarmerkjum, er vegamálastjórnin eða lögreglan setur upp við veg eða götu.

Gerð slíkra merkja skal vera sú sama um allt land og ákveðin af dómsmálaráðherra í samræmi við alþjóðasamþykktir, eftir því sem við verður komið.

6. gr.

Ökumenn skulu halda sér hægra megin á akbraut, eftir því sem við verður komið og þörf er vegna annarar umferðar. Þeir skulu víkja greiðlega til hægri fyrir þeim, sem á móti koma, en hleypa fram fyrir sig á vinstri hönd þeim, sem fram úr vilja, sbr. þó ákvæði 13. gr. um gangandi menn.

7. gr.

Þegar tveir ökumenn stefna svo, að leiðir þeirra skerast, skal sá víkja, sem hefir hinn á hægri hönd, en þó skal sá, er kemur frá hægri, gæta fyllstu varúðar.

Ráðherra, er fer með vegamál, getur ákveðið, að fengnum tillögum vegamálastjóra, að tilteknir vegir skuli teljast aðalbrautir, er njóti þess forréttar, að umferð bifreiða og annara ökutækja frá vegum, er að þeim liggja, skuli skilyrðislaust víkja fyrir umferð aðalbrautar, eða staðnæmast áður en sveigt er inn á aðalbraut, ef þess er þörf.

Lögreglustjóri getur, að fengnum tillögum bæjarstjórnar eða sveitarstjórnar, tekið sömu ákvörðun um götur í kaupstað eða kauptúni.

Skal jafnan setja upp sérstök merki við greind vega- og gatnamót.

8. gr.

Óheimilt er, nema að fengnu leyfi vegamálastjóra eða lögreglustjóra í hvert sinn, að flytja á ökutæki hlass eða einstaka hluti, sem að stærð eða fyrirferð eru þannig, að truflað geti aðra umferð eða valdið sérstakri hættu eða skemmdum eða hindrað ökumann í að gefa lögmælt varúðarmerki.

9. gr.

Ef umferðarslys vill til, sem ökumaður eða annar vegfarandi á hlut að, skal hann nema staðar og hjálpa þeim, sem slasast hefir, ef þörf gerist, án tillits til þess, hvort hann á nokkra sök á slysinu eða ekki. Sama skylda um hjálp hvílir og á öðrum viðstöddum.

Hver sá, sem viðriðinn er slysið á einhvern hátt eða hefir verið sjónarvottur að því, skal, ef einhver óskar þess, skýra frá nafni sínu og heimilisfangi. Eigi má hann hverfa af vettvangi fyrr en þær ráðstafanir eru gerðar, sem slysið gefur til efni til. Ef orðið hefir meiðsl á mönnum eða dýrum, eða skemmdir á ökutækjum eða öðru, skal hann, svo fljótt sem því verður við komið, sjá um, að næstu lögreglu verði skýrt frá slysinu.

10. gr.

Um akstur og umferð bifreiða gilda ákvæði bifreiðalaganna auk hér settra almennra ákvæða.

11. gr.

Ökumaður reiðhjóls skal jafnan hafa aðra eða báðar hendur á stýrinu og báða fætur á fótstigum.

Hjólreiðamanni er óheimilt að hanga í öðru ökutæki á vegum eða götum. Óheimilt er að flytja farþega á reiðhjóli. Þó má barn yngra en 6 ára sitja framan við ökumann, ef sérstaklega er um búíð. Bannað er að aka á reiðhjóli á gangstéttum eða yfir þær.

Framan á hverju reiðhjóli skal vera bjalla til þess að gefa með hljóðmerki, svo og ljósker, er sýni hvítt ljós frá því hálf tími er liðinn frá sólsetri og þar til hálf tími er til sólaruppkomu. Óheimilt er að nota bjölluna, nema þegar umferðin gefur tilefni til þess.

Á hverju reiðhjóli skal vera hæfilega sterkur hemill.

Heimilt er að ákveða í reglugerð, að aftan á hverju reiðhjóli skuli vera rautt gler, þannig sett, að bifreiðarstjóri, er kemur aftan að hjólinu, geti séð greinilegan glampa, eða að þar skuli vera annar umbúnaður í varúðarskyni.

Heimilt er að setja í reglugerð eða lögreglusamþykkt ákvæði um, að lögreglustjóri skuli skrásetja og merkja öll reiðhjól og um sérstakt skrásetningargjald.

III. KAFLI

Umferð með hestvagna, hesta og fénað.

12. gr.

Ríðandi menn skulu fara dreift á vegi og varlega, sérstaklega þar, sem vænta má að bifreiðar séu á ferð eða gangandi menn. Heimilt er að reka lausa hesta og stórgripa á vegi utan þéttbýlis. Heimilt er að teyma hesta bundna saman, en tagl-hnýting hesta og stórgripa er bönnuð á vegum. Heimilt er að hnýta allt að þrem hestvögnum hverjum aftan í annan, en skylt er ökumanni að sýna sérstaka varúð og jafnvel vikja út af vegi, ef þörf er og við verður komið, til þess að hleypa bifreiðum framhjá. Bannað er að skilja eftir á vegi lausa hesta eða fyrir kerru.

Ríðandi menn og menn með lausa hesta eða fyrir kerru eða annan fénað skulu halda sér hægra megin á vegi eða götu, eftir því sem við verður komið og þörf er vegna annarar umferðar. Þeir skulu vikja fyrir annari umferð og hleypa fram fyrir sig á sama hátt og greinir í 6. gr. um ökumenn.

Heimilt er að reka sauðfé eftir vegi, en fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæzlumenn, til þess að fénu verði vikið fljótt og greiðlega út af veginum, er með þarf vegna annarar umferðar.

IV. KAFLI

Umferð gangandi manna.

13. gr.

Gangandi menn skulu nota gangstétt, eftir því sem við verður komið, þar sem hún er meðfram akbraut. Af gangstétt er aðeins heimilt að ganga þvert yfir akbraut.

Öðrum en gangandi mönnum er óheimilt að nota gangstétt. Þó má fara um gangstétt með barnavagn og barnasleða.

Þar, sem engin gangstétt er, skulu gangandi menn gæta sérstakrar varúðar og halda sér utarlega á akbrautinni og við vinstri brún hennar, þegar því verður við komið, en jafnan vikja greiðlega fyrir ökutækjum og ríðandi mönnum yzt út á sömu vegbrún og gengið er við, eða út af vegi, ef þörf er og því verður vel við komið.

Gangandi menn skulu halda sér hægra megin á gangstétt og jafnan vikja til hægri hver fyrir öðrum.

V. KAFLI

Um refsingu, gildistöku laganna o. fl.

14. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglum, er settar verða samkvæmt þeim, varða sektum, eða varðhaldi eða fangelsi, ef sérstaklega miklar sakir eru.

Með mál út af brotum á lögum þessum skal fara sem almenn lögreglumál.

15. gr.

Dómsmálaráðherra setur að öðru leyti með reglugerð nánari ákvæði um umferð. Heimilt er að setja þar reglur um umferðarfræðslu og um ráðstafanir til eflingar umferðarmenningu í landinu.

Í kaupstöðum og kauptúnum má í lögreglusamþykktum setja sérreglur um umferð.

16. gr.

Kostnað við að gera breytingar þær á almenningsvögnum, sem ráðherra telur nauðsynlegar beinlínis vegna ákvæða laga þessara um breytingar á núgildandi umferðarstefnu, skal greiða úr rikissjóði að hálfu, samkvæmt reglum, er ráðherra setur.

17. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. jan. 1941.

Með lögum þessum er úr gildi numin 50. og 52. gr. vegalaga, nr. 64 19. júní 1933.

Ákvæði lögreglusamþykktu um umferð gilda áfram að svo miklu leyti, sem þær fara ekki í bága við lög þessi eða unz öðruvísi verður ákveðið.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt eftir beiðni dómsmálaráðherra, en nefndarmenn eru óbundnir um einstök ákvæði þess. Frv. er samið af vegamálastjóra, og fylgdu því frá honum eftirfarandi skýringar:

Núgildandi lagaákvæði um umferð á vegum eru í 50.–52. gr. vegalaga 19. júní 1933 og hafa verið óbreytt frá því þau fyrst voru sett í vegalög 1907.

Ákvæðin í vegalögnum eru þessi:

1. Allir vegfarendur skulu, þá er þeir mæta einhverjum, eða ef einhver vill komast fram fyrir þá, halda sér á vinstri helming vegarins.
2. Hlutaðeigandi stjórnarvöld geta sett þær reglur, sem nauðsynlegar eru til þess að greiða fyrir umferð um vegina.
3. Bannað er að skilja eftir á alfaravegi neitt það, er getur hindrað eða bargað umferð, en bifreiðar og vagnar mega standa við vinstri vegbrún.

Þá eru einnig í gildandi bifreiðalögum og í frv. því til nýrra bifreiðalaga, sem samtímis er lagt fyrir Alþingi, nokkur sérákvæði um umferð bifreiða. Ákvæði þessi þykja með öllu ónóg eins og nú er komið umferð bæði á götum og vegum. Þá þykir og réttara að setja heldur sérstök umferðarlög en að fella nauðsynleg ákvæði inn í vegalög eða bifreiðalög.

Í frumvarp það, er hér liggur fyrir, eru tekin þau ákvæði, er nauðsyn þykir, að séu í lögum, og hefir verið höfð hliðsjón af umferðarlöggjöf Norðurlanda. Er jafnframt gert ráð fyrir, að allmiklu ýtarlegri ákvæði komi í reglugerð og verði teknar í hana einnig þær sérreglur, sem settar eru samkvæmt ákvæðum bifreiðalaganna. Verði reglugerð þessi aðalleiðarvisir alls almennings um allt varðandi umferð á vegum og götum.

Svo sem kunnugt er, þá er hér á landi vinstri handar umferð, og var fyrst þannig ákveðið í vegalögnum 1907, en gert þá einkum eða eingöngu vegna riðandi kvenfólks, er þá notaði enn söðla.

Í flestum löndum er hinsvegar hægri handar umferð, og er nú svo komið, að í

Norðurlönd er vinstri umferð utan Íslands aðeins í Stóra-Bretlandi, Svíþjóð og Ungverjalandi. Í Austurríki var skipt í hægri akstur 1938 og 1939 í Tékkóslóvakíu, en í báðum þessum löndum hafði áður verið vinstri umferð. Í Svíþjóð hefir um mörg ár verið öflug hreyfing í þá átt að taka upp hægri umferð, og starfar nú stjórnskipuð nefnd að því að gera tillögur í þessu máli, og er almennt búizt við, að hún mæli með hægri umferð.

Að því er Ungverjaland snertir, sem nú er umlukt af hægri umferðar löndum, þá er búizt við, að þar verði einnig skipt um innan skamms. Hinsvegar er ekki kunnugt, að rætt sé í Englandi af neinni alvöru um breytingu.

Þar sem sýnilegt er, að hægri umferð er á góðum vegi að verða algild regía, þá er í frumvarpinu lagt til, að einmitt nú, er umferðarlög verða fyrst sett sér, þá verði tekin upp hægri umferð. Engar aðrar ástæður eru til þessarar breytingar, og ekki er því haldið fram, að hægri umferð hafi neina kosti umfram vinstri umferð eða gagnstætt. Hinsvegar eru kostir sameiginlegrar alþjóðareglu í þessu efni augljósir. Hægri reglan hefir sýnilega gersigrað hina, og því fyrr sem við fylgjum straumnum, því auðveldara og kostnaðarminna er að gera þessa breytingu. Sérstaklega er hér valið tækifæri, þar sem nú liggur fyrir að skapa, að telja má frá rötum, umferðarreglur og kenna öllum almenningi umferðarmenningu.

Því mun haldið fram af sumum, að vegna legu Íslands sé það meinlaust, þó umferðarstefna hér á landi sé á annan veg en í öðrum löndum, og vitanlega verður því ekki neitað, að aðstaða hér er allt önnur en t. d. í Ungverjalandi og Svíþjóð. En þar sem gera verður ráð fyrir aukinni aðsókn útlendinga hingað og utanförum Íslendinga, er það vitanlega mikils um vert, að hér verði sem fyrst sömu umferðarreglur og í öðrum löndum yfirleitt. Allur dráttur á framkvæmd þess, sem sýnilegt er að á fyrir sér að koma, er óheppilegur, einnig vegna kostnaðarins við breytinguna, en hann vex með hverju ári.

Í þeim löndum, þar sem breyting þessi hefir verið á dagskrá, hafa mótrökin einkum eða eingöngu verið kostnaður sá, er breytingunni fylgdi, og aukin slyshætta meðan menn væru að venjast breytingunni. Í stórum löndum með margbreyttu, vel skipulögðu umferðarkerfi er æðimikill kostnaður, sumpart við breytingar á vögnum, aðallega dyraumbúnaði, og á öllum umferðarmerkjum, þannig að nema mun í Svíþjóð mörgum milljónum króna. Þennan kostnað má reikna út fyrirfram, en um aukna slyshættu verður aðeins farið eftir ágizkunum, eða svo var áður en fyrrgreindar breytingar voru gerðar í Austurríki og Tékkóslóvakíu. En þar hefir reynslan nú skorið úr, og kom í ljós, að umferðarslys fóru alls ekki í vöxt næstu mánuði á eftir, eins og svo mjög hafði verið óttast af ýmsum.

Það hefir verið athugað í samráði við bifreiðaeftirlitið, hverjar breytingar muni þörf að gera hér á bifreiðum vegna breyttrar umferðarstefnu, og er litið á það mál sem hér greinir.

Talið er, að ekki sé þörf breytinga á öðrum bifreiðum en strætisvögnum Reykjavíkur, sem eru 30. Þarf að setja hurð aftarlega á hægri hlið, til þess að farþegar geti stigið úr og í vagn af hægri gangstétt, en loka þeirri, sem nú er á vinstri hlið, og flytja stýri úr hægri í vinstri hlið á flestum þeirra. Kostnaður er talinn muni verða 1200—1600 kr. á hverja bifreið.

Almenningsvagnar, er aka á leiðum út um land, hafa og aftari dyr á vinstri hlið, en þeir eru þannig gerðir, að talið er, að það muni veikja þá um of að setja á þá nýjar dyr, nema gera á þeim enn frekari breytingar, sem mundu verða ærið kostnaðarsamar. Hinsvegar þykir vel mega una við að nota þessar bifreiðar óhreyttar, en gera þeim að skyldu að nema jafnan staðar á vinstri vegarbrún. Til öryggis, þá er ekið er af hægri helming vegar út að vinstri vegbrún, þyrfti að setja spegil á bifreiðina utan við sæti ökumanns, svo að hann geti séð til umferðarinnar aftan við bifreiðina, eða annan umbúnað í sama skyni, sem kostar mjög litið. Sama búnað má setja á svo nefndar „kassa“- og „hálfkassa“-bifreiðar eftir því, sem þörf

gerist. Á minni fólksbifreiðum og vörubifreiðum þarf engan sérstakan búnað í þessu skyni, frekar en nú er.

Með því að láta breytinguna fara fram 1. jan., eins og gert er í frv., er valinn sá tími árs handa almenningi að venjast breytingunni, er bezt hentar vegna þess, hve umferð er lítil fyrstu mánuði ársins.

Um einstakar greinar frumvarpsins skal þetta tekið fram:

Um 1. og 2. gr.

Þar sem telja má, að umferð falli undir lögreglumál, þá þykir eðlilegt, að dómsmálaráðherra hafi yfirstjórn þeirra. Jafnframt er þó eðlilegt, að vegamálastjórnin hafi afskipti af og umsjón með þeim sérstöku umferðarmálum, er snerta einkum notkun veganna, sbr. uppsetningu umferðarmerkja í 5. gr., ákvarðanir um aðalbrautir í 7. gr. og um flutning á fyrirferðarmiklum hlössum í 8. gr.

Í 2. gr. eru settar frumreglur allrar umferðar, að fara varlega, að taka tillit til annara og að hlýða lögreglunni.

Um 3. og 4. gr.

Sjálfsagt er, að öll ökutæki skuli vera í fullkomnu lagi, og sé það á ábyrgð bæði eiganda og ökumanns, ef út af ber, svo og að hver ökumaður uppfylli þau almennu skilyrði, sem hér eru talin.

Um 5. gr.

Alþjóðasamþykktir hafa verið gerðar um ýms merki eða spjöld, sem fest eru upp meðfram vegum til leiðbeiningar eða varúðar, og þykir sjálfsagt að fylgja þeim samþykktum hér á landi, eftir því sem við verður komið. Gert er ráð fyrir, að vegamálastjórnin annist og kosti uppsetningu umferðarmerkja meðfram vegum utan bæja, en lögreglan fyrir hönd og í samráði við bæjarstjórnir innan þeirra.

Um 6. gr.

Hér er tekin upp hin almenna hægri stefnu umferðarregla, og vísast þar um til þess, sem að framan var sagt.

Um 7. gr.

Hér eru ákvæði í samræmi við hægri regluna um skipun umferðar á vega- og gatnamótum. Stjórnir vegamála á Norðurlöndum hafa komið sér saman um að skipa aðalumferðarbrautum í sérstakan flokk, og er sérstaklega ætlað til, að langferðaleiðir og aðalgötur bæjanna verði í þeim flokki. Virðist æskilegt að fá heimild til þess að taka þessa skiptingu upp hér. Sérstök alþjóðamerki er skylt að festa upp við vegamót á aðalbrautum.

Um 8. gr.

Rétt þykir að ákveða ekki í lögnum, hvenær skuli leita til vegamálastjóra og hvenær til lögreglunnar um leyfi til flutnings fyrirferðarmikilla hluta eða hlassa, en yfirleitt er ætlað til, að lögreglustjóri veiti slíkt leyfi í bæjum, en vegamálastjóri á vegum utan bæja, en nánar má ákveða þetta í reglugerð.

Um 9. gr.

Þessi ákvæði eru sett til þess að tryggja nauðsynlega hjálp, ef slys vill til, svo og að lögreglan geti upplýst öll atvik sem gleggst.

Um 10. gr.

Þar sem flest ákvæði, er snerta akstur bifreiða, eru í bifreiðalögnum, þykir rétt að vísa hér til þeirra og hentugra en að taka þau út úr þeim lögum og fella inn í umferðarlögin. Þar eru og tekin upp ákvæðin um hægri umferð.

Um 11. gr.

Hér eru nauðsynlegustu sérreglur um akstur reiðhjóla.

Um 12. gr.

Hér eru nauðsynlegustu sérreglur um umferð á hestum eða með hesta og annan fénað.

Um 13. gr.

Ástæða er til að vekja sérstaka athygli á, að gangandi menn á akbraut eiga að fara móti akandi og riðandi umferð og jafnan víkja út á vegbrún, en ekki inn á veg. Er þessi regla nú orðin að telja má algild og talin til mikils öryggis gangandi mönnum, er þeim er engin hættu búin aftan frá. Þykir sjálfsagt að lögleiða hana einnig hér.

Um 15. gr.

Þar sem vitanlegt er, að allur almenningur er mjög ófróður um umferðarreglur, mun nauðsynlegt að gera ráðstafanir til þess að fræða menn um þær, og því frekar, ef tekin er upp hægri umferð í stað vinstri. Þyrfti væntanlega að semja og dreifa út prentuðum leiðarvísi og gera ráðstafanir til nokkurrar fræðslu í útvarpi og í skólum, sérstaklega barnaskólum, svo sem gert er erlendis.

Um 16. gr.

Það getur verið nokkuð álitamál, hvernig á að fara með greiðslu kostnaðar við breytingu á almenningsbifreiðum, sem nauðsynleg er vegna breytingar á umferðarstefnu, og er hér farinn sá meðalvegur, að ríkissjóður greiði helming kostnaðar.

Um 17. gr.

Gildistaka laganna er miðuð við 1. jan. 1941, vegna þess að nauðsyn er, að nokkur tími verði til undirbúnings, til þess að semja reglugerð og leiðarvísi og til breytinga á bifreiðum, svo sem fyrr er minnt á. Þá hentar og sá tími bezt til breytingar á umferðarstefnu, vegna þess hve umferð um allt land er þá lítil, eins og fyrr er dregið á.